HIDAK

VAS MEGYÉBEN

HIDAK

Vas megyében

2015

Felelős kiadó:
Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
Sitku László osztályvezető főmérnök

Írták:
Bárdosi László, Czap Attila, Lorászkó Balázs
Szabó Eszter, dr. Tóth Ernő

Szerkesztette:
dr. Tóth Ernő

Lektorálta:
dr. Träger Herbert

A borítón
Sárvár, új Rába-híd, Sárvár, várbejáró híd (Gyukics Péter)
Körmend, régi Rába-híd, Rábahídvég, Rába-híd (Czap Attila)

A belső borítók:
elöl Kenedics József megyei úttérképe (1790)
hátul az országos úthálózat térképe (2006)

ISBN 978-963-88495-3-3

Tördelés, nyomdai előkészítés:
Knyihárné Fülöp Andrea

Nyomtatás:
TEXT Nyomdaipari Kft.
2400 Dunaújváros, Papírgyári út 49.
Felelős vezető: Knyihár Lajos

Tartalomjegyzék

Bevezető 4

A megye adottságai (dr. Tóth Ernő)
A megye földrajzi adottságai 7
A közúthálózat kialakulásaa 11

A hídépítés fejezetei (dr. Tóth Ernő)
A korai hídépítés, fahidak 17
Boltozatok 22
Vas- és acélhidak 26
Vasbeton hidak 30
Hidak újjáépítése 38
Hidak alapozása 43
Hídnevek 46
Hidak és a művészet 49

A megye hídállománya
Az országos közutak hídjai (Czap Attila) . . 52
Önkormányzati hidak (dr. Tóth Ernő) 57
Erdészeti hidak Vas megyében
(Szabó Eszter) 60
Vasúti hidak (Bárdosi László) 62
Gyorsforgalmi utak hídjai (Czap Attila) . . . 74
Gyalogos- és kerékpároshidak
(Lorászkó Balázs) 77
Felhagyott hidak (Lorászkó Balázs) 81

Egyedi hídleírások (dr. Tóth Ernő)

Rába-hidak
Csörötneki Rába-híd
a 7453 j. út 15,373 km szelvényében 85
Rábagyarmati közúti Rába-híd
a 7461.j. út 2,312 km szelvényében 88
Csákánydoroszlói Rába-híd
a 7451 j. út 30,126 km szelvényében 89
Molnaszecsődi Rába-híd
a 7445. j. út 0,431 km szelvényében 92
Rábahídvégi Rába-híd
a 8. sz. főút 150,055 km szelvényében 94
Rába-ártéri híd
a 8. sz. főút 148,467 km szelvényében 98
Rumi Rába-híd
a 87 sz. főút 3,824 km szelvényében 100
Ikervár közúti Rába-híd
a 8441. j. út 4,689 km szelvényében 104
Ikervár, Rába-műcsatorna-híd
a 8441. j. út 4,079 km szelvényében 106
Ostffyasszonyfa–Uraiújfalu közötti
Ragyogó Rába-híd a 8452 j. út
13,920 km szelvényében 107

Egyes települések hídjai
Szombathely hídjai 110
Kőszeg hídjai 115
Körmend hídjai 119
Sárvár hídjai 127
Szentgotthárd hídjai 133
Nagyrákos hídjai 137

Egyéb hidak 142
Vasvár, a 8. sz. főút
144,086 km szelvényében, a MÁV
sopron–nagykanizsai vasútvonal
feletti híd 142
A vasszentmihályi Vörös-patak-híd
a 8. sz. főút 180,001 km szelvényében . . . 144
Rátót és Vasszentmihály között, a 8. sz. főút
178,389 km szelvényében, a körmend–
szentgotthárdi vasútvonal feletti híd 146
Csepregi Répce-Ásás-csatorna-híd
a 8624. j. út 9,905 km szelvényében 148

Melléklet, függelék
Merev áthidalások az országos
közúthálózaton (Szabó Eszter) 149
Humoros történetek hidakkal
kapcsolatban (Szabó Eszter) 152
Térképek 155
Hídtörzskönyvek, hídlapok 165
Nyilvántartások, hídvizsgálatok 178
Iratok 186
1945 előtt épült hidak 191
1945 után épült, 10 m-nél
nagyobb nyílású hidak 193
Az M86 hídjai 196
Hargitai Jenő hídrajzai 197
Hargitai Jenő egyedi hídleírásai
(dr. Tóth Ernő) 198
Tervezők (dr. Tóth Ernő) 201
Kivitelezők (dr. Tóth Ernő) 203
Megyei mérnökök, hídmérnökök,
műszaki ellenőrök (dr. Tóth Ernő) 204
Kronológia (dr. Tóth Ernő) 205
Irodalom (dr. Tóth Ernő) 213

Összefoglalás (dr. Tóth Ernő) 220
Zusammenfassung (dr. Träger Herbert) 222
Summary (dr. Gáspár László) 224

Utószó (dr. Tóth Ernő) 227

Bevezető

Vas megye hídtörténete immár a 17. az 1993-ban elkezdett könyvsorozatban. Örömmel és izgalommal kezdtem az anyaggyűjtésbe, kutatásba, mert tudtam, hogy sok fontos, nagy híd van a megyében, ám a szakirodalomban csak kevés írás jelent meg ezekről.

Kiindulásaim Karoliny Márton: Vas megye közútjainak története című műve, dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak című könyve és Hargitai Jenő egyedi hídleírásai voltak [116]. Mindhárom forrásmű, a jelentős hidakról szinte teljes áttekintést Hargitai Jenő kéziratos, rajzokat is tartalmazó hídleírásai adnak, ő azonban egy-egy híd előtörténetével alig foglalkozott, pedig a megye Rába- és más hídjainak több száz, sőt a római kori utak hídjainak közel kétezer éves a története.

Az anyaggyűjtés kezdetén Balogh Péter építőmérnök rendkívül értékes tanácsokat adott, sajnos időhiány miatt nem tudtam minden általa javasolt személyt megkeresni, minden forrásnak utánanézni. Katona Ferenc (Magyar Közút, Vas megyei igazgató), Czap Attila megyei hídmérnök kezdetektől, majd Szabó Eszter segítette munkámat, Lorászkó Balázs – mint már korábban is – a megye egészére kiterjedően fotókat készített, ennek keretében felhagyott út- és vasútvonalakat járt be, s egyéb téren is segítette munkámat.

A Vas megyei Levéltár: Melega Miklós igazgatóhelyettes, Benczik Gyula, Mayer László rendkívül készségesen segítette az Államépítészeti Hivatal, a megyei vállalkozók bőséges és értékes iratainak, terveinek kutatását.

A Berzsenyi Dániel könyvtár igazgatója és a helytörténeti részleg minden munkatársa rendkívül készségesen támogatta a könyvek, folyóiratok, napilapok, kéziratok megismerését.

A Savaria Múzeumot a rövidre szabott anyaggyűjtés vége felé kerestem fel, itt elsősorban régészeti – főleg római kori – anyagot ismerhettem meg; a fotótár, a könyvtár s Derdák Ferenc kisunyomi hídra vonatkozó információja is igen értékes volt. A Vasi Múzeumbarát Egylettől Tóth Kálmán, a Vas Megyei Rendőrkapitányságtól Rónai András, az Erdőgazdasági Rt.-től Gergye András, a MÁV-tól Bárdosi László és Fonyó Sándor nyújtott segítséget.

Az anyaggyűjtésben a helyszíni szemlék, ezen belül épülő vasúti hidak, Ikervár és Nick erőművének, hídjainak megismerése élményszámba ment. Nem folytatom a segítők sorolását, helyette néhány tapasztalatomat szeretném megosztani az olvasóval.

Rendkívül gazdag a megye római kori útjainak, hídjainak irodalma, régészeti anyaga: Szombathely (Savaria) vízvezetéke, csatornahálózata látványosan megismerhető Bucsunál és Szombathelyen az OTP Fő téren levő irodájában, ez egyedülálló látnivaló. A város római hídjai közül a hitvalló püspök mártíromságának nevezetes hídjáról sok írásban lehet olvasni, emléktábla is áll a mai hídhoz közel, s a híd alapkövei is előkerültek. Egyedülállóan jól feldolgozott a megye történetében az utak, hidak szerepe.

A megye 18 Rába-hídjának (15 közúti, 3 vasúti) története az Árpád-kortól elég jól ismert. Állandó – acél, vasbeton – hidak a közutakon 1899-től (Rábahídvég) épültek, néhány hídról azonban igen kevés a megbízható adat, terv. Pl. Ostffyasszonyfa (Ragyogó) Rába-hídjának minden nyílása 1903-ban épült vasszerkezettel. Tervét, építési iratait nem sikerült fellelni. Ikervár Rába-műcsatorna-hídja 1895 után épült, csak az 1945-ben történt felrobbantása utáni fotó árulkodik arról, hogy nem fahíd állt itt korábban, s Rábahídvég főági hídjának építéséről sem került elő terv, irat. Van tehát további kutatnivaló

még a Rába-hidak történetében is. A kisebb és közepes nyílású, hosszúságú hidak történetét általában mozaikokból lehet összetenni egy-egy helytörténeti adat, hídnév, térkép alapján. Sajnos, alapvető fontosságú nyilvántartások (pl. 1839-ből, ekkor elkészült az országosan előírt út-híd kimutatás) elvesztek, teljes körű nyilvántartás csak 1965-től állt rendelkezésemre. Ez megnehezítette a kutatást. Hátrány volt az is, hogy önálló megyei közúti igazgatóság csak 1967-ben alakult, ezért az országos közúti hidak közül sincs meg több híd régi terve. Nem sorolom a nehézségeket, hisz így is több tekintetben a bőség zavarával kellett megküzdenem, főleg a levéltári dokumentumok tekintetében.

Igyekeztem most is a vasútvonalak, az önkormányzatok, az erdészetek és más szervek birtokában lévő hidakról is, legalább figyelemfelhívásként írni. A vasúti hidakról elég bő irodalom áll rendelkezésre, sokkal részletesebb ismertetés is indokolt lenne. Az önkormányzati hidakról teljes körű felmérés ma rendelkezésre áll, ezek régebbi történetét csak néhány esetben sikerült feltárni: Szombathely néhány Perint- és Gyöngyös-hídjáét, Kőszeg és Sárvár várbejáró hídjaiét.

Sajnálatos tény, hogy a trianoni békeszerződés mintegy egyharmadával csökkentette a vármegye területét. Az osztrák hidász kolléga információja szerint egyetlen 1920 előtt épült híd van a mai burgenlandi hídállományban. Az I. és II. katonai felmérés elég sűrű hídállományt mutat. Rába-, Pinka-, várbejáró hidak Vas megye hídtörténetének részét képezik, jó lenne ez irányú kutatást végezni.

A megye hídállományában ma már kevés fahíd van, az országos közutakon pedig egy sincs. 40–50 éve azonban igen sok volt, s az Árpád-kortól ismertek ma is a hídhelyek (cölöpök tanúskodnak), napjainkban pedig főleg gyalog- és kerékpárutak hídjai épülnek az ősi építőanyagból.

A megye nem híres boltozatairól, pedig sok és szép boltozat volt a megyében; erről tanúskodik a ma is meglévő 19 önkormányzati és 15 országos közúti beton-, tégla-, kőhíd, továbbá a felhagyott útvonalakon állók Sárvárnál, Tompaládony határában és máshol. A várbejáró boltozatokon kívül, kiemelkedő a vasszécsenyi kastélyhoz vezető háromnyílású boltozat és a Kisunyomnál 1945-ben felrobbantott hatnyílású korai – valószínű 16. századi – boltozat.

A megye vasbeton hídjai teszik ki az állomány zömét, s ezek között 80 híd 1945 előtt épült, Sárvárnál (felhagyottan), Horvátnádalján forgalmat viselve különleges, korai (1909), díszes vasbeton gerendahíd áll.

A megye legjelentősebb vasbeton hídjai 1936–37-ben, a 8. sz. főút korszerűsítésekor épültek, pl. Rába-ártéri ívhidak, vasbeton gerendás Csörnöc- és Pinka-híd, vasútvonal feletti, különlegesen ferde vasbeton keretek, sajnos ezek közül már csak néhány áll. A legidősebb, lényegében eredeti formában álló Rába-híd Csákánydoroszlónál található (1926-ban épült).

Vas-, illetve acélszerkezetű hidak 1883-tól épültek a közutakon (Kőszeg). Méretében is jelentős volt az Ostffyasszonyfánál (1903), Körmendnél (1905) és Sárvárnál (1908) épült Rába-híd. A világháború pusztítása utáni újjáépítés során acéltartós Rába-híd csak Rumnál épült (1947), új Rába-híd építésére pedig 2004-ig kellett várni. Ez különleges kialakítása miatt mindenképpen figyelemre méltó.

Nem folytatom adatgyűjtésem, feldolgozásom tapasztalatait, csupán még annyit, hogy bőven van kutatnivaló, a talált anyagok pedig részletesebb ismertetést érdemelnek.

Az adatgyűjtésben sokaktól kaptam még – az említetteken kívül – segítséget: Szászi András (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény) úttörzskönyveket, hídlapokat, fotókat, Szabó László (Közlekedési Múzeum) Zielinski Szilárd hídtervét, Boldog Györgyi (Hídépítő Zrt.) a Hídépítő Vállalat archívumából fotókat, dr. Koller Ida (Uvaterv Rt.) saját és a tervezővállalat fotóit, Nacsa József saját fotóit és Molnár József képeslapjait, Farkas Endre (Szombathelyi Vízerőmű Kft.) az ikervári erőműre vonatkozó irodalmat, Derdák Ferenc (Savaria Múzeum) a római úthálózat felmérési térképeit bocsátotta rendelkezésemre.

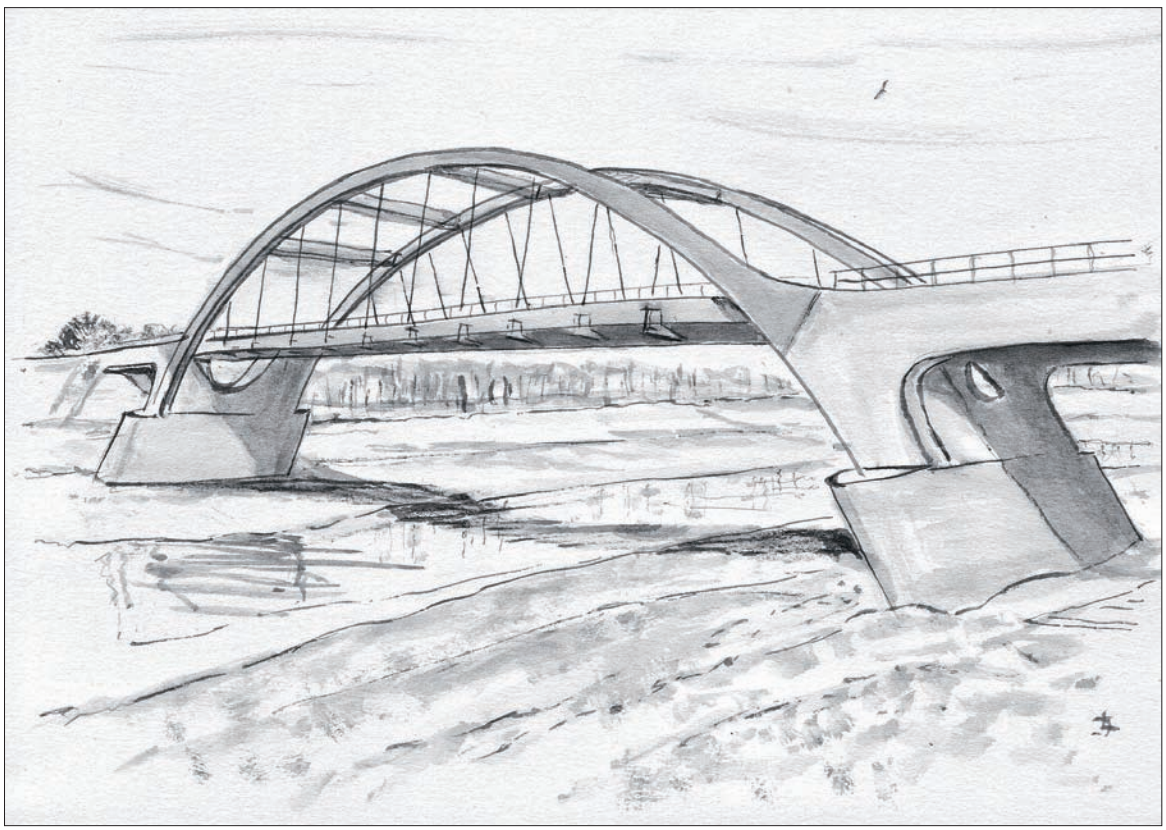
Kollégáim, Halász Lajos, Vass István és Pisch Zsuzsanna sokirányú segítségét és a név szerint nem említetteknek is hálásan köszönöm.

Köszönöm a könyv íróinak: Czap Attilának, Lorászkó Balázsnak, Szabó Eszternek, Bárdosi Lászlónak, a könyv lektorának, dr. Träger Herbertnek gondos munkáját, s külön is Hegyi Kálmánnénak a kézirat formába öntését.

A fotók zömét készítő Czap Attilának, aki a levéltári, tervtári anyagok dokumentálását is végezte és Lorászkó Balázsnak áldozatos munkáját, dr. Imre Lajosnak az ecsetrajzok készítését is köszönöm. A fotók és a rajzok szerzőinek monogramja és teljes neve szerepel az Irodalomjegyzék után. A könyvben szereplő műszaki rajzokat Hargitai Jenő készítette.

Kérem olvasóimat, hogy fogadják olyan szeretettel ezt a könyvet, amilyennel igyekeztem elkészíteni, folytassák az emlékek, újságcikkek, fotók, tervek gyűjtését, rögzítsék a mai építési adatokat, segítsék bemutatni a jövő nemzedékének, hogy a hídtervezés, hídépítés milyen fontos, szép munka.

Dr. Tóth Ernő



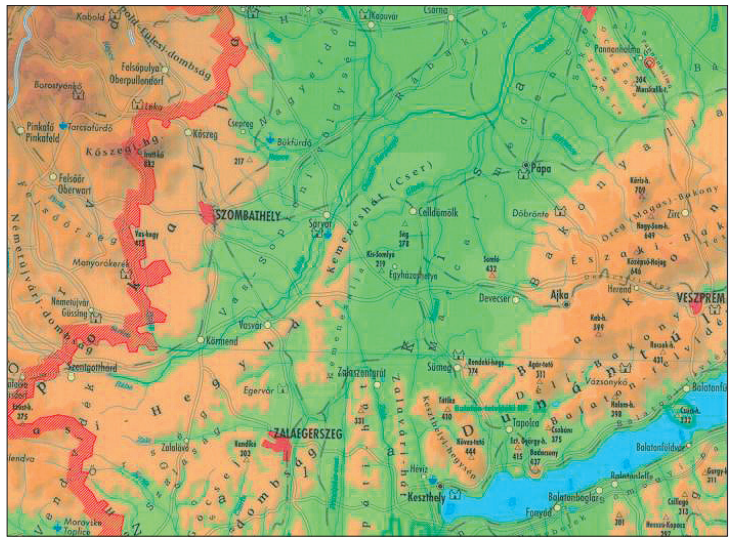
Sárvári új Rába-híd – ecsetrajz (I.L.)

A megye földrajzi adottságai

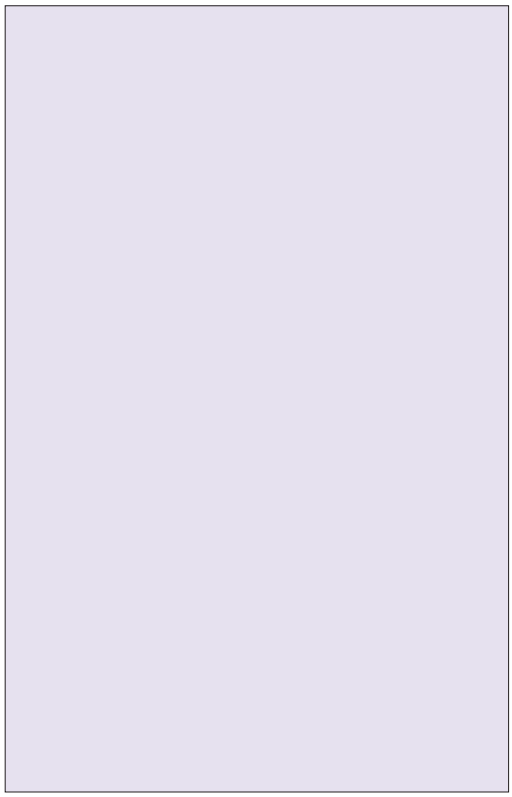
Vas megye a Dunántúl nyugati részén fekvő határmegye. Napjainkban területe 3337 km², ez a harmadik legkisebb területű megyénk [292].

A történelmi Vas vármegye területe 5036 km² volt, ezzel az akkori vármegyék között a 19. volt a rangsorban. A trianoni békeszerződés miatti területveszteség 1767 km².

A történelmi vármegye természetes határát dél felé a Mura, a Kerka és a Zala, keleten a Marcal, északon a Rába és a Répce, nyugaton az Alpok lábánál folyó Lapincs és kisebb patakok képezték.



A megye és környezete



A megye tájegységei [281]

A megye Magyarország egyik legváltozatosabb területe: nyugati része középhegység, délnyugati területe a Dunántúli-dombság része; területének közel a fele síkság; a Kisalföld része, három közép-tájjal: Kemeneshát, Sopron-Vasi síkság és Marcal-medence.

A megye tájegységeit egyes szerzők kissé eltérően adták meg, a hidak története szempontjából azonban ennek nincs jelentősége.

Az úthálózat kialakulásában a vármegye országhatárt védő szerepe és a Rába-völgy, általában a vízrajzi adottság volt meghatározó szerepű.

A **megye legnagyobb folyója a Rába,** mellékvizei a Lapincs, a Sárvíz, a Pinka, a Csörnöc–Herpenyő, a Gyöngyös, a Kis-Rába és a Marcal a belé folyó patakokkal.

A **Perint** a kőszegi hegyekből jön, sokáig a Gyöngyössel párhuzamosan halad, az utóbbi vízfolyás részben a római időben ásott csatorna. A Zala a megye déli területeinek vízgyűjtője.

A **nyugati országhatár** az államalapításkor **különleges védelmi rendszert** – gyepű elve – **tett szükségessé,** ehhez megfelelő utakat kellett biztosítani. A **vármegye központja – Vasvár** – is a nyugatra vezető fontos úton helyezkedett el.

A Rába Molnaszecsődnél (C.A.)

A **Rába nem jelentett áthidalhatatlan** akadályt, jó révhelyek, hidak már a római uralom alatt, sőt korábban is szolgálták a közlekedést, fontos meghatározói voltak a települések helyének: pl. Körmend, Sárvár. Szombathely a római Savaria területén, a mai Perint- és Gyöngyös-patak között fejlődött ki.

A mocsaras Marcal nehézséget jelentett utak átvezetésében, ez egyben, kelet felől, bizonyos védettséget is adott a vármegyének.

A **vármegye megszervezését** Györffy György és mások **Szent István korabelinek** tartják. Kristó Gyula ezt későbbi időre teszi [179], ő a megye nevét Vasvár megyéjéből eredezteti. Vasvár, az erősség a vaskohászat létéből eredeztető. A **török hódításig Vasvár volt a vármegye székhelye,** ezután a Rábán túl fekvő, így jobban védett **Szombathely vette át ezt** a szerepet.

A vármegye területe történelme során, **1920-ig jelentősen nem változott,** a 16–17. században is lényegében a Magyar Királyság része volt. 1785-ben II. József Alsó-Magyarország Dunántúli területében, a Győri kerülethez osztotta be, 1851–60 között pedig a Soproni kerület része volt [295].

1867-ben a kiegyezéssel helyreállt a megyei önkormányzat. A trianoni békeszerződéssel kialakított nyugati határ értelmetlenül szétdarabolt utakat is, s a vasútvonalakban is súlyos károkat okozott. Említésre méltó, hogy néhány Pinka menti települést a lakosság kezdeményezésére, népszavazás nélkül, visszacsatoltak a vármegyéhez.

A **II. világháború után** továbbra is **a trianoni határ lett érvényes.** 1945-ben két megyei város: Kőszeg és Szombathely, hét já-

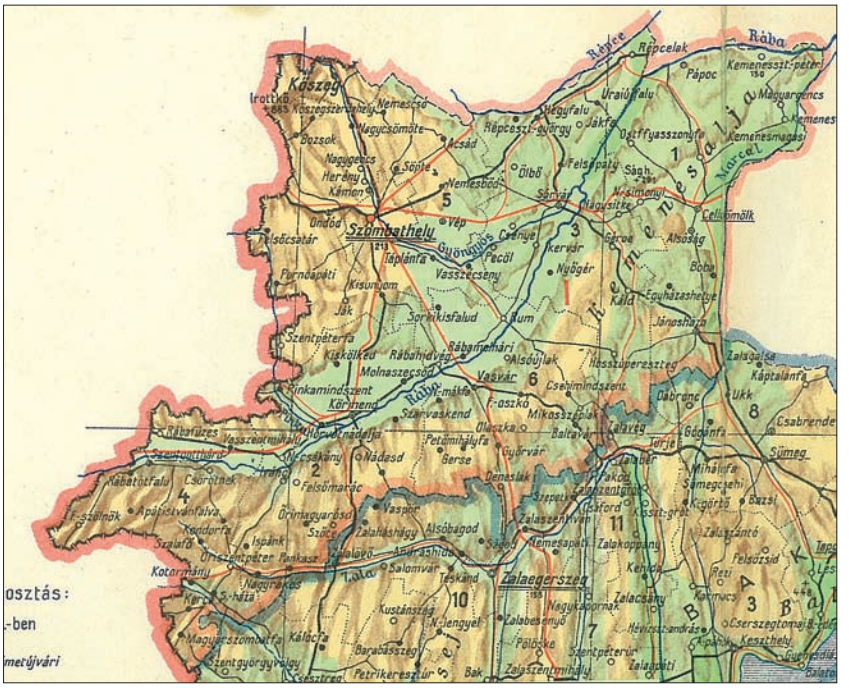
A Marcal árvize (C.A.)

A Pinka Pornóapátinál (C.A.)

A Kőszegi-hegység (C.A.)

rás és 245 község volt [135]. 1949-ben a vármegye elnevezését megyére változtatták, s kisebb területi változások is voltak. 1966-ban változott a járási beosztás: Celldömölki, Körmendi, Sárvári, Szentgotthárdi, Szombathelyi, Vasvári járás maradt, majd 1969-ben megszűnt a Szentgotthárdi és a Vasvári járás.

Új városok lettek: Sárvár, Körmend, Celldömölk, Csepreg, Szentgotthárd. Ez annyiban jelentős a hídtörténelem szempontjából, hogy változtak a közlekedési igények, ezért új, várost elkerülő, tehermentesítő utak, hidak épültek Körmenden, Sárváron, Szentgotthárdon, Szombathelyen és máshol is.



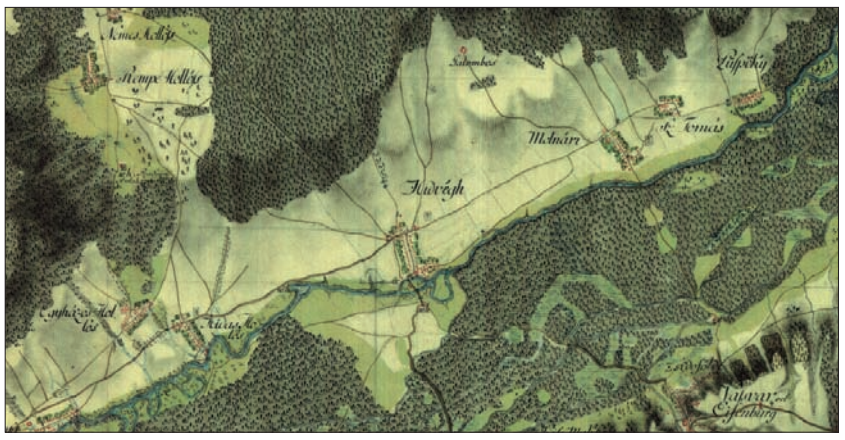
A trianoni határok szabta megye (Révai Kislexikon)

A **megye történelmileg sűrű, aprófalvas,** ez a közúthálózatot, ezzel együtt a hídigényt is meghatározza. **Napjainkban is 700 híd szolgálja a közúti közlekedést.** Jellemző a megyére, hogy a vízfolyások mellett füzérszerűen alakultak a falvak, pl. a I. katonai felmérés idején (1785) a Gyöngyös mentén egyetlen térképszelvényen (IV/IX) mintegy 20 település található, s figyelemre méltó, hogy a fontosabb utak, pl. itt a Szombathelyre vezető, csak érinti a településeket.

A vármegye korábban **nagy területeken erdős volt,** ez meghatározó volt az életmód, a közlekedés kialakulásában is. A **talajadottságok** általában kedvezőek, a kavics út- és hídépítésre alkalmas, s a megyében kőbányák is találhatóak.

A földrajzi adottságok közül röviden a vízrajzi helyzetről kell még szólni.

A **határvédelem** említett tényén túl a **Rába is védelmi vonal volt** az Árpád-korban is. Őrök nemcsak az őrvidéken, az Őrségben szolgáltak, hanem a Rába mentén is, már 1265-ben oklevél említette **Hídvégnél a Rába őreit.** A rábai átkelőhelyek őrzését **tornyok, erősségek, később várkastélyok** építésével biztosították.



A Rába Rábahídvégnél az I. katonai felmérésen

Várak, erősségek, földvárak és kővárak is nagy számban ta-

lálhatóak a megyében, ezek a hidak szempontjából is jelentősek, hisz a védőárkokon át emelhető, felszedhető hidak voltak szükségesek. A Rábán 1600 után (Kanizsa eleste) rendkívül fontos volt az átkelőhelyek figyelése, védelme, erről egyedülálló tájnevek: fentő, góré is tanúskodnak [37].

A **Rába rendezésével** 1579-től rendszeresen foglalkozott a törvénykezés is, s helyi rendezések történtek is. Sárvár alatt azonban átfogó rendezés nem történt, így a Rába lényegében „vadvíz".

A korábban oly jellemző malmok mára elpusztultak, néhány vízi erőmű, pl. Szentgotthárd, Ikervár, Nick hasznosítja a vízi energiát [59, 67].

Rendkívül tanulságos a **megye vízrajzának tanulmányozása** régi és mai **térképeken.** Rába-hidak gyakran szigeten vagy sziget közelében vezettek, pl. Szentgotthárd, Csákány, Hídvég esetében. Rendkívül eltérő a hídsűrűség Molnaszecsőd–Hídvég között, három közeli település mindegyikén – Hidashollóson is vezetett át híd, máshol csak nagy távolságban volt híd. Napjainkban Szentgotthárdon, Körmenden és Sárváron is két közúti Rába-híd van.

A vasúti hidakról külön is szól ez a könyv.

Ártéren átvezető utakon is találhatóak hidak, pl. Rum–Kám és Vasvár–Rábahídvég között a Rába-ártéren, Tompaládony környékén a Répce-ártéren és máshol is.

Árapasztók is jellemzőek a megyére, pl. **Lapincs** Szentgotthárdnál, **Gyöngyös** Szombathelynél, **Répce-Ásás-csatorna** Csepregnél, **Répce-árapasztó** Répcelaknál.

Rába-duzzasztómű Nicken (C.A.)

Rába-duzzasztómű Ikervárott (L.B.)

Velemér híres temploma (C.A.)

Tájvédelmi körzetek, kistérségek napjaink igen fontos értékei, a települések közötti együttműködés részei. Ezekről és más kérdésekről bőven szól a szakirodalom, az **úthálózatról** pedig e könyv következő fejezete részletesebben is szól.

A közúthálózat kialakulása

Vas megye a régészeti feltárások szerint már a rómaiak előtt is lakott volt, így utak is voltak, pl. a nagy jelentőségű **Borostyánkőút** [148], mely a Balti-tengert a Földközi-tenger térségével kötötte össze, az Alpok hágóinak, hegyeinek kikerülésével.

Pannónia úthálózata [287]

A **római hódítás** (Kr. e. 10 körül) Pannóniára is kiterjedt, s a hadsereg mozgását biztosító úthálózatot építettek ki a mai Vas megye területén is.

Az úthálózatot római útikönyvek (itinerariumok) alapján rekonstruálták. Az észak-déli **Borostyánkőutat** a rómaiak burkolattal látták el – kavicsolás, Savariában kivételesen kőlapokkal – ennek nyomvonalát a mai napig megőrizte az úthálózat (86. sz. főút).

A Borostyánkőút Szombathelyen (C.A.)

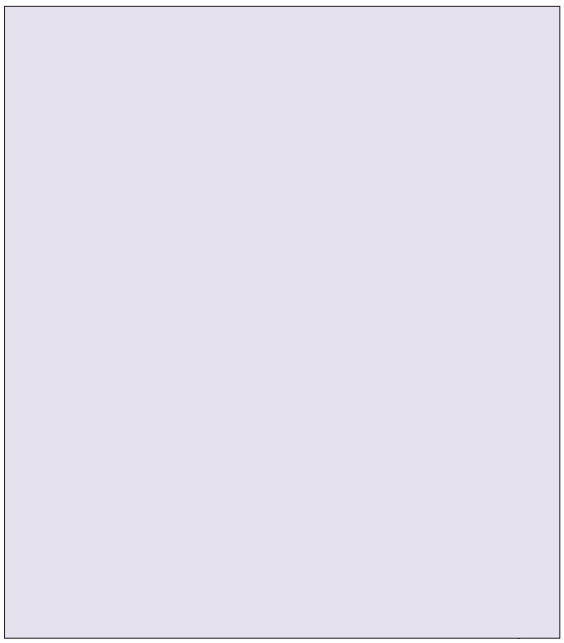
Savariából a mai Győr (Arrabona), Budapest (Aquincum) és Pécs (Sopianae) felé építették ki a hadsereg mozgását szolgáló utakat. Ezen utak állomáshelyeinek azonosítása több nehézséget okozott (Bassiana, Arrabona, Mogetiana, Valcum).

Az egyes szerzők rekonstrukciós kísérletét egyenként nem ismertetem, mert lényegében mind azt feltételezte, hogy Savariától (Szombathely) három irányba indultak kelet felé az utak.

Tóth Endre és munkatársai évtizedes kutatásai, régészeti feltárásai alapján napjainkban már ismert, hogy **Sárvár (Bassiana) felé épült út**, s **ebből Sárvárnál ágazott ki a Rába nyugati partján az Aquincum felé vezető út** úgy, hogy Sárvár térségében két átkelőhely/híd volt a Rábán [98, 268, 270].

Az Aquincumba vezető út Rába-hídját a vasúti hídtól 70 m-re északra rögzítette 1994-ben Tóth Endre.

Cölöpöket és kőfalat, burkolatot találtak a régészek, a cölöpök a római korból valók. Egy újabb révátkelőhelynek tartották az egymástól



A Savaria-Bassiana útszakasz [268]

kb. 2,0 m-re elhelyezkedő – római korból származó cölöpöket – és a mederben fekvő köveket.

Rendkívül érdekes ennek az útnak a rekonstruálása, s az is, hogy a Rába két oldalán **katonai táborokat is** feltártak [130]. A kutatáshoz dűlőneveket, régi kéziratos térképeket, légi fényképeket, feltárásokat is felhasználtak.

A Savaria Múzeumban **Derdák Ferenc** rendelkezésemre bocsátotta a megye római kori útjainak felmérését, köztük a Szombathely–Sárvár közti útcsomópontot is, ezt térképen is bemutatom. Az Aquincum felé menő útról a Hidak Veszprém megyében c. könyvben foglaltam össze az irodalomban szereplő információkat.

Római utak és hídhelyek [183]

A **Sárvár–Győr** közötti úttal kapcsolatban csak kutatási részeredményről van tudomásom. Az ezen az úton talált **mérföldkövek** sok információval szolgáltak, érdemes az erről a témáról szóló irodalmat megismerni, mert az egyes utak, hidak építéséről, sőt nagyobb javításáról is hírt adnak egyes mérföldkövek [146].

A **Borostyánkőút** déli irányban a mai **Körmend térségében** keresztezte a Rábát. Az itt végzett kutatások talán még a sárvárinál is érdekesebb eredményt hoztak. A **római út két ágra vált,** az egyik ága a mai 86. sz. főút Rába-hídja közelében volt [54]. Tisztázták, hogy az Arrabona útállomás itt volt, nevét a Rábáról kapta. Értékes információ a **Katafánál feltárt kiserőd,** s az is, hogy a kissé rossz, mocsaras adottságú átkelőhelynél, valószínűleg biztonsági okokból, két átkelőhelyet is kialakítottak.

A **Pécsre (Sopianae) menő út** a mai **Rumnál keresztezte a Rábát.** Itt cölöpsort találtak, s megállapították (Tóth Endre és munkatársai), hogy ez az út Savariától délre ágazott ki a Borostyánkőútból.

A római úthálózatról szóló szakirodalomból csak igen vázlatosan idéztem. Egyedülálló a Vas megyére vonatkozó kutatás és publikálás, jó lenne, ha az egész Dunántúlra elkészülne ezen utak feltárása, a vízfolyások keresztezésében épült hidak kutatásával együtt.

A **római úthálózat örökségként maradt.** Mivel a római útépítők a közlekedésföldrajzi adottságokat kiválóan figyelembe vették, ugyanekkor az a tény, hogy útjaikat – hadászati szempontok miatt – lehetőleg **nyílegyenesen építették,** egyben azzal járt, hogy a **honfoglalás után,** az addigra nyilván részben elpusztult utak helyett a **településeket összekötő utak épültek.** Az előbb említett Szombathely (Savaria) – Sárvár (Bassiana) út esetében a mai út nem követi a római nyomvonalat, a folyók átkelőhelyei, útcsomópontok azonban általában a mai napig megmaradtak.

A megye középkori útjai közül **Borcsiczky** csak néhányat említ: Szombathely–Rum, Cell–Jánosháza [44], **Diószegi** a Sopron–Kőszeg–Szombathely–Körmend utat, a Csákány–Szentgotthárd és a Körmend–Varasd közöttieket említi [66]. **Szűcs Jenő** a velencei kereskedelem útját **(Via latinorum)** ismerteti, kiemelve ennek jelentőségét a 13. századig, amíg meg nem nyílt a Semmering-hágó útja.

Vas vármegye egyik legfiatalabb útjának (a mai 8. sz. főút) elődje Szentgotthárd–Fürstenfeld felé haladt, ezt nevezték Via theutonicanak, s ebből ágazott ki Vasvár környékén a Hegyhá-

ton át Itália felé vivő **Via latinorum.** Ennek az útnak **katonák útja** elnevezése is fennmaradt.

A katonák útja és a Vasvári sánc [307]

Az államalapítás után, Vas vármegye **határmegye lévén,** fontos volt a határvédelem, ennek érdekében **megfelelő úthálózatra volt szükség**.

Az utakat várak, sáncok védték.

A gyepűrendszer és az úthálózat [154]

Az Árpád-kori úthálózat tudományos igényű feldolgozása, Györffy György kutatásai alapján, sajnos nyomtatásban nem jelent meg.

Glaser Lajos a Dunántúl középkori úthálózatát okleveles adatok alapján rekonstruálta [107]. Az általa szerkesztett térkép Vas megyében meglehetősen **sűrű úthálózatot** mutat: a mai 8. sz. út Körmendig terjedő szakasza és a Kőszeg–Szombathely és a Körmend–Muraszombat közti út a középkorban is kiemelt jelentőségű volt.

Az oklevelek, a helynevek, dűlők is sok információval szolgáltak, s fontos az úthálózat, hidak történetének kutatásához a várak, kis erődök kutatása is.

A helytörténeti kutatás sok fontos információval szolgál.

A **vámhelyek** megbízható információval szolgáltak a hidakra vonatkozóan is.

A **török hódítás** Vas megye életében jelentős változást hozott: a Rába védvonallá vált, a hidakat, átkelőhelyeket állandóan figyelni, őrizni kellett. A nem hivatalos átkelőket el kellett rontani, a hidaknál megfigyelő-, őrhelyeket kellett építeni [37]. Érdekes, hogy Batthyány Ferenc éppen Nagykanizsa eleste (1600) előtt kért engedélyt Csákánynál híd és ezzel együtt új út építésére [36].

A szigorú őrzésnek köszönhetően sikerült elkerülni, hogy a vármegye tartósan török uralom alá kerüljön.

A török kiűzése után a vízfolyások rendezése – a Rába rendezésével már történtek lépések – és utak építése is megindult [140].

1695-ben a Kőszeg–Szombathely–Körmend–Lendva közötti, 1720-ban a Sopron–Szombathely–Kanizsa közti postaút haladt át a megyén.

Az **I. katonai felmérés** (1785) rendkívül értékes információkat ad a korabeli úthálózatról. Kár, hogy készítésekor tikosan kezelték, így a mindennapi gyakorlatban nem hasznosult, 1772-től azonban már mérnökök tevékenykedtek a megyéknél és készítettek megbízható megyetérképeket.

1790-ben Magyarországon 35 – részben – **kiépített út** volt, ebből Vas vármegyében öt: a Körmend–Hídvég–Vasvár–Oszkó–Zalabér, a Szombathely–Körmend, a Szombathely–Nagysé–Torony–országhatár, a Szombathely–Gencs és a Lukácsháza–Kőszeg közti út. Azért említem ezt a tényt, mert jelzi azt, hogy a megye úthálózata kiemelkedett a kiépítettségben [81].

Az úthálózat jó jellemzője, hogy milyen kiterjedt volt a **postaúthálózat:** 1782-ben az ősi Borostyánkőúton, a mai 8. sz. főút elődjén és a Körmend–Zalaegerszeg közötti úton volt postajárat [94]

1788-ban a megszervezték az Országos Építési Főigazgatóságot, ez biztosította az útépítés szakszerűségét és az egységességet.

Kenedics József, a megye földmérője 1790-ben elkészítette a vármegye posta- és kereskedelmi útjainak térképét. A jól áttekinthető térkép 3 posta- és 23 kereskedelmi utat jelöl 630 km hosszban [Vas Megyei Levéltár]. Kiemelt fontosságú volt ebben az időben is a Körmenden egymást keresztező két postaút.

Vas vármegye térképe (VmL)

A megye útügyeiről Karoliny Márton jó összefoglalót készített. Az általa leírtakra általában csak utalok, néhány kiegészítést említek, amit fontosnak tartok [148].

1848-ban Tenczer Károly elkészítette a kereskedelmi és postautak kimutatását, megadva a megyék által szolgáltatott adatokat. Ebben Vas megyei utak közül csak három szerepel [312].

Az 1849-ben levert szabadságharc után az osztrák államvezetés, birodalmi érdekből, nagyszabású útépítésbe kezdett: osztályba sorolta az utakat: állami és országos utak, meghatározta az utak építésének, fenntartásának forrását és nekilátott az utak kiépítésének [115]. Korábban a vármegyék feladata volt az utak-hidak építése, fenntartása.

Az utak építését, fenntartását irányító, felügyelő szervek tekintetében is sok változás volt, legjelentősebb a m. kir. mérnöki, később **államépítészeti hivatalok megszervezése** 1867-ben [276].

Kevéssé ismert, szakkönyvekben is ritkán szerepel Fest Vilmos 1867-ben készített kiváló térképe és részletes leírása **Magyarország állami** (nála álladalmi) **és országos útjairól** [88]. Állami út a II. jelű Türje–Vasvár–Körmend–Rábakeresztúr közti, országos utak pedig 95. jelű győr–szombathelyi és a 97, 106, 107, 108–119 jelű utak. A hivatkozott részletes, alapos műben az állami utakról igen részletes ismertetés van, s a megye úthálózatát is értékelte a szerző (alig ismert kiváló mérnök, aki a Lánchíd építésében is rész vett), javasolva két útfejlesztést. A bemutatott térkép jól mutatja, hogy kellően sűrű volt az úthálózat bemutatott két útkategóriája, amit további utak egészítettek ki. Külön tanulmányt érdemelne a kiegyezéskori úthálózat összevetése a maival.

Az úthálózat fejlődéséről csak néhány fontos eseményt említek.

1869-ben forgalomszámlálást végeztek: a vonóállatok szerint mérték fel. 1890-ben Baross Gábor előterjesztésében **elfogadták az első úttörvényt** (1890. évi I. tc.). Az úthálózatot **állami, megyei** (törvényhatósági), **községi** (vicinális) és **vasúti hozzájáró** utak kategóriájába sorolták.

Állami és országos utak térképe, 1865 (Kiskőrös)

Az első főúthálózat térképe 1934. (Kiskőrös)

Változott az egyes útkategóriák elnevezése: az országos közutak helyett megyei közutak elnevezés volt a használatos. Az úthálózat közel 90%-a megyei kezelésű volt, a szakértelmet az államépítészeti hivatalok biztosították, ezek intézték a megye döntése szerinti munkák tervezését, lebonyolítását [148].

Az **utak kiépítése,** ezzel együtt a hidak építése is az **I. világháborúig jó ütemben haladt,** a háborús időszak azonban visszaesést hozott.

A két világháború között, a trianoni békeszerződés okozta veszteség miatt, súlyos nehézségek adódtak. A gazdaság 1923 utáni konszolidálása, külföldi kölcsön felvétele után megindult az utak és a hidak korszerűsítése, a legnagyobb szabású program a székesfehérvár–gráci út nagyvonalú kiépítése volt 1936–38-ban.

A gépjárművek számának növekedése 1930-tól gyorsult, ezt felismerve 1934-ben állapították meg az ország közúthálózatának főútjait **(akkori szóhasználattal főközlekedési közút), vonalait** [115]. Ennek máig ható jelentősége van, mert korábban a különböző: állami, megyei, községi kezelésben levő utak egységes szemléletű fejlesztése lehetetlen volt.

Vas megye útjai közül **elsőrendű főút volt** a 8. sz., **másodrendű**: a 75. sz. Tapolca–Vasvár, a 76. sz. Jánosháza–Sümeg és a 84. sz. Sopron–Jánosháza közötti, **harmadrendű főút** volt a 731, 735, 751, 822, 825, 827, 841, 842, 843, 844 845 számú [115].

Eléggé elaprózott, összességében a jelenleginél jóval hosszabb volt ez a hálózat.

A II. világháborúban súlyos károk keletkeztek az utakban, a hidak közül 96 pusztult el. Újabb módosítás történt az úthálózatban, államosították a megyei utakat és új főúthálózatot jelöltek ki; a 8. sz. elsőrendű főút mellett, másodrendű főút volt a 84. sz. Sopron–Jánosháza, 86. sz. Pápa–Jánosháza és a 87. sz. Kám–Szombathely–Kőszeg közötti, harmadrendű volt a 728, 731, 734, 735, 752, 753, 822, 823, 824, 827, 841, 842, 843, 845 számú. A főutak hossza 1013 km volt.

1950-ben a Vas megyei Tanács Közlekedési Osztálya vette át az úthálózat hatósági és építtetői feladatait, majd ezeket **1954-től a**

A főúthálózat 1948-ban (Kiskőrös)

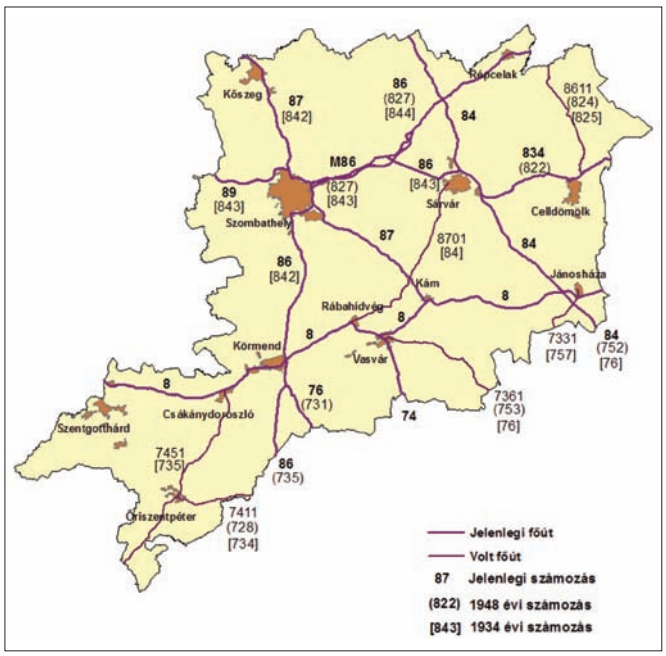
KPM Közúti Kirendeltségei látták el. Vas megye közútjainak ügyeit a Győri és Zalaegerszegi Igazgatóság intézte. 1958-ban Közúti Igazgatóságok alakultak a kirendeltségek helyett, **önálló, megyei szintű Közúti Igazgatóság 1967-től működött** [148].

1965-ben az úthálózat teljes átszámozása történt meg, így a főhálózat számozása és hossza is módosult. A Szombathelyi Közúti Igazgatóság kezelésébe 279 km főút tartozott. Napjainkig kisebb változások történtek elsősorban a Szombathelyet elkerülő utak építésével.

Az úthálózat besorolásával, számozásával viszonylag sokat azért foglalkozom ebben a fejezetben, mert a hidak aznosításához feltétlenül ismerni kell a mindenkori útszámokat, az utak nevét, a szelvényezés irányát stb.

A **főúthálózat változásait** térképen is bemutatom, remélve, hogy ez segítséget jelent az úttörténeti kutatásokban.

Az úthálózat mai rendszere 1965-ben alakult ki



Az úthálózat számozásának változásai

A korai hídépítés, fahidak

A rómaiak előtt is épültek utak, hidak Vas megye területén, **biztos régészeti leletek** azonban – az **1–2. századból** – vannak, **Szombathely, Körmend, Rum, Sárvár, Ostffyasszonyfa környékéről** [165, 247, 217, 270].

Elsősorban a rábai átkelőhelyek kutatása ad fontos információkat, így **Rumnál** a cölöpsor (római út), **Sárvárnál** a vasúti híd környékén vizsgált cölöpök és kövek. Ezt **Tóth Endre hídpillérmaradványnak tartja,** más szerző véleménye szerint kövezett átkelőhely maradványa [Savaria Múzeum].

Figyelemre méltó, hogy **őrállomásokat** tártak fel az átkelőhelyek, hidak környezetében.

Savariában **303-ban** a hitvalló **Quirinius püspököt a Perint hídjáról vetették a vízbe,** ennek a hídnak az alapköveit 1982-ben tárták fel. Ismert a római korból a Perint másik hídjának helye is.

Boltozott vízvezetéket építettek a 2. században, ennek feltárása jól dokumentált [4] s látványos a Szombathelyen az OTP épületében és Bucsunál megtekinthető vízvezetékrészlet.

A **11. szá**zadban Ikervárnál, Körmendnél **s valószínűleg több korábbi rábai átkelőhelynél is hídon lehetett átmenni** [266]. Igen gazdag Vas megye úthálózatának írásos említése királyok, katonák útja, Olaszút, Nagy út, ezeken pedig fahidak biztosan voltak. Vasvárnál sánc és átjáró kapu – ez is hídszerkezet – rekonstruálva ma is látható.

Katonák útja Vasvárnál (C.A.)

Fahíd a sáncon (C.A.)

Az **Árpád-korban** – különösen a 13. századtól – sok fontos okleveles említés van hidakról.

1217: Megyehíd az Ikervár–Szombathely közti út hídjáról kapta nevét. 1221: a Németújvárra menő út Pinka-hídját említi egy oklevél; 1238: Körmendnél vámos átkelőhely volt.

A hidak védelmére **tornyok** épültek: 1255-ben Körmendnél és Hídvégen (ma Rábahídvég), ez utóbbi híd őseiről emlékezik meg egy 1265-ban kelt oklevél [250]. **Rumnál kis földvár** volt, ez a Rába-hidat biztosította.

1280-ból hídjogot (vámjog) biztosító oklevél származik: IV. László Hermáni Andrásnak adományozta, aki a Hídvégi nevet vette fel.

A 14. században Szombathelyen három Perint- és két Gyöngyös-híd állt, **1350-ben** Nagy Lajos a **Rumy családnak** adományozta a rumi **Rába-híd vámjogát,** 1389-ben Mersevát Marcal-hídjáról szól egy oklevél [56, 172].

Csak példaszerűek ezek az említések, biztosan a városkapuknál, az erősségeknél vizesárkok voltak, az árkon pedig felhúzható híddal kellett átjutni. Vas megye igen gazdag **kis várakban is** pl. Felsőmarác, Döröske, Gór, Katafa stb. [63].

A 15. századból már a nagy várakról pl. **Kőszeg, Körmend,** ezek várárkáról, s az azon átvezető hidakról is maradtak írásos emlékek [17].

Kőszegnél az Alsó-kaputoronynál a vizesárok felett cölöphíd állt, ez kőpilléres, közel 30 m hosszú volt [18, 19]. Körmendnél is vizesárok védte az erősséget 1459-ben [24, 165].

A Rábán Vas megyében nyolc helyen állt malom (Szentgotthárd, Csörötnek, Csákány, Körmend, Molnári, Ikervár, Sárvár, Uraiújfalu [Ragyogó]), ezek hídhelyek is voltak [129].

Árpásnál (Molnári és Rábapüspöki táján) **új hídról szólt egy 1439-ben kiállított oklevél,** jól látszik, hogy a Rába sem jelentett nagy akadályt az útépítők számára.

Vasváron a város kútjához vezető hídról utcát neveztek el (1455).

A **Rába** az Árpád-korban már **fontos védelmi vonal volt,** ennek jelentősége a török hódítás után tovább nőtt. A különféle erősségekről: kastély, várkastély stb., a szakirodalom bőven szól [102, 105].

1510-ben Erdődy Péter királyi engedélyt kapott Jánosháza árokkal való körülvételére, erődítésére.

1532-ben a török átkelt a Rábán, amikor Kőszeg ostromára indult. Ez fontos figyelmeztetés volt a rábai átkelőhelyek, hidak őrzésének fokozására.

Az 1543-ban készített katonai felmérés Szentgotthárdon, Csörötneken, Csákánynál, Szecsődnél, Hídvégnél jelzett hidat, a megyében persze máshol is volt híd, valószínűleg átmenetileg nem mind volt járható.

A török pusztította az erősségeket, így pl. 1549-ben Rábahídvégnél [250].

A **Rába-hidak védelmére őrségeket rendeltek ki:** 1594-ben Rumnál például 25 lovas és 50 gyalogos szolgált [56, 134].

1599-ben Batthyány Ferenc Csákánynál királyi engedéllyel új, erős Rába-hidat épített, s ennek védelmére erődített kastélyt épített. Ennek a hídnak az építése az úthálózatban is fontos változást hozott.

Figyelemre méltó, hogy a török fenyegetettség miatt korlátozták az alkalmi, illegális átkelőhelyek számát, elrontották azokat és őrhelyeket: górékat építettek [37].

Körmenden a **Rábán való átkelést is felvonóhíddal biztosították.**

1600 – Kanizsa eleste – után különösen fontossá vált a **Rába-hidak biztosítása.** A krónológiában és az egyedi hídleírásokban erről további információk találhatók. Csákány, Körmend, Rum, Rábahídvég hídjairól különösen sok írásos adat maradt fenn.

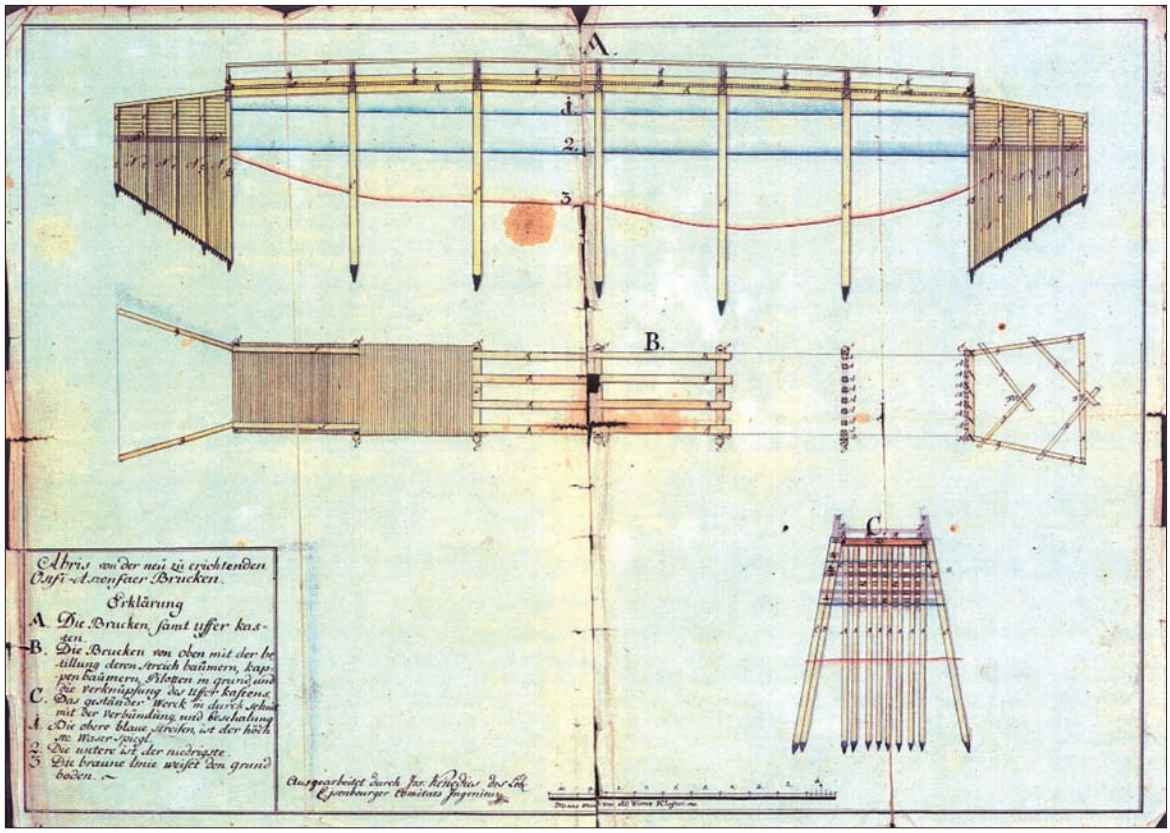
1664-ben a Szentgotthárd környékén, a Rába-hurokban lefolyt csatában rendkívüli jelentőségű volt annak megakadályozása, hogy a török átkeljen a Rábán [214, 256].

Sorsdöntő csata 1664-ben a Rábán való átkelésért

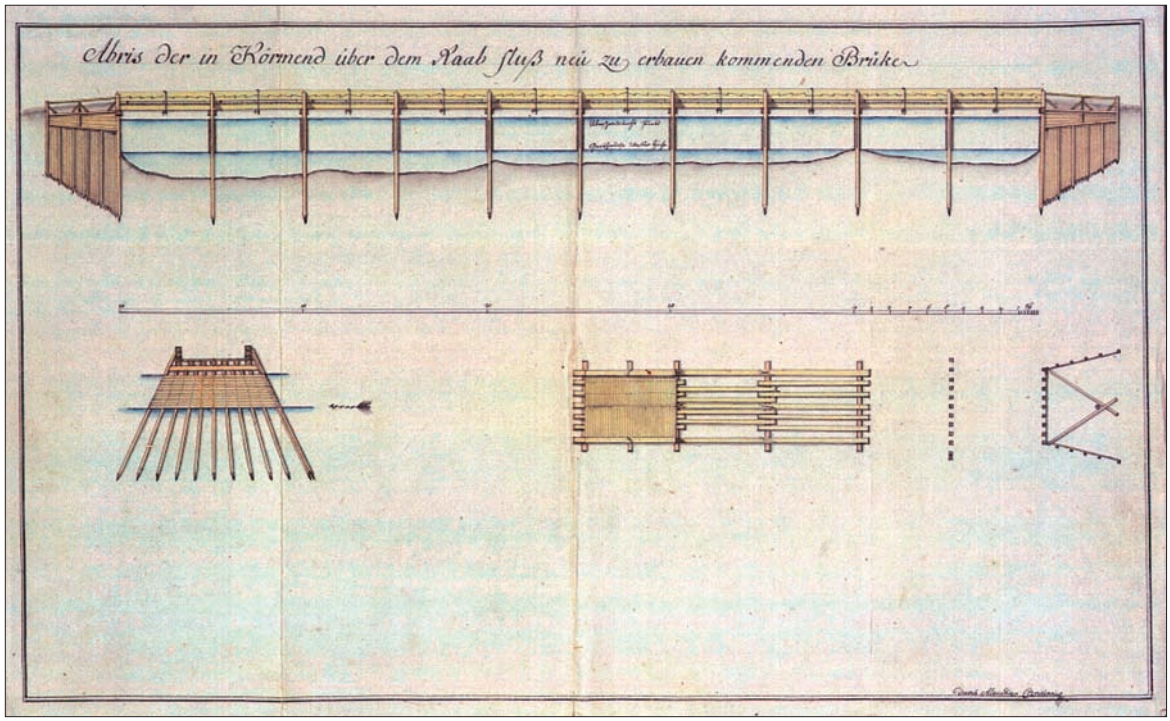
Nem csak a Rábán, hanem **Szombathelyen** (1670, Olah gyaloghíd), **Mersevátnál** (1672, Repülő híd), **Lukácsházán** (1695, felvonóhíd) számos híd állt, persze a rábai átkelők, hidak jelentősége kiemelkedő volt: 1683-ban 42-nek a védelméről tárgyaltak, s öt hídnál írtak elő erődítést sáncépítéssel.

A 18. században az ország újjáépítése az út- és hídépítésben is jelentős fejlődést hozott: 1777-ben **Kenedics József** földmérő a vármegye szolgálatába lépett. A hidakat eddig faragó molnárok, ácsok építették. A földmérők, a hites mérnökök hídtervei, Kenedicsen kívül **Eschenmauer Mátyás** Rába-híd terve (Körmend, 1784), **Czitkovits Sándor** ugyanezen hídra készített terve (1781), sok információt adnak a fahídépítésről. Figyelemre méltó, hogy a megyei mérnökök 8–10 nyílású, egyszerű gyaloghídjával szemben a Hajózási Igazgatóság függesztőműves hídtervet készített 1787-ben [148].

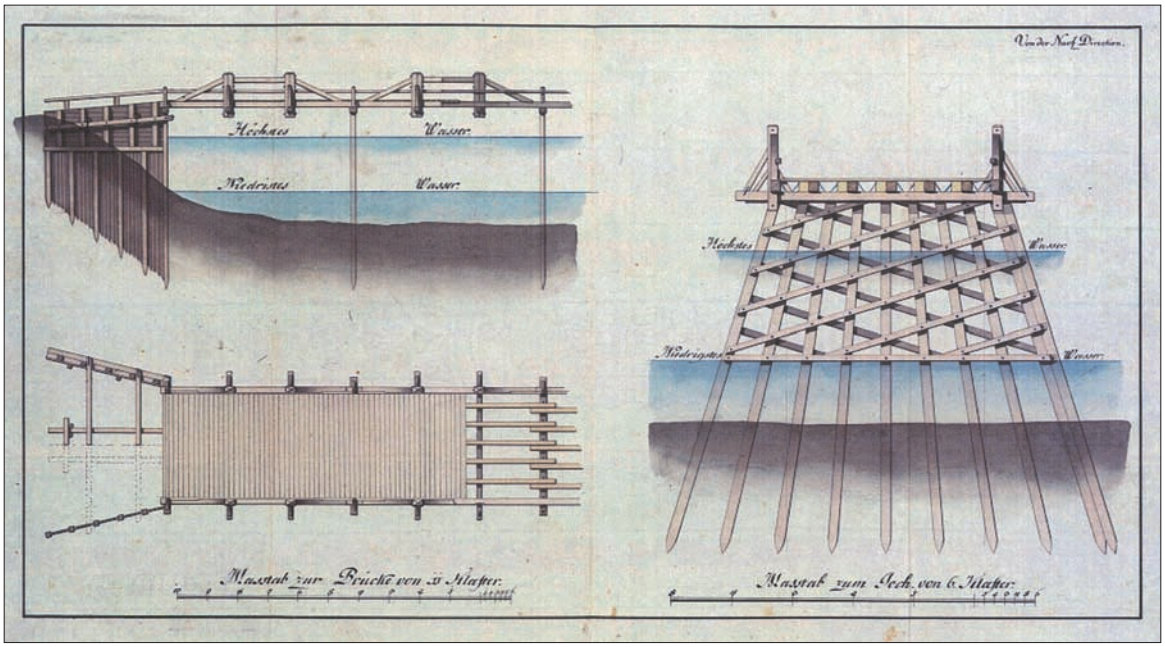
Már a 18. században épültek boltozatok (1733 Kőszeg, 1750 Vasszécseny), jellemzőek azonban a fahidak voltak, mint arról az I. katonai felmérés (1784–85) térképlapjai tudósítanak. Példaként a Csörötnek–Szentgotthárd



Rába-híd terve Ostffyasszonyfánál (Kenedics, 1787, MOL)



Körmend, Rába-híd terve (Czvitkovics, 1787, MOL)



Körmend, Rába-híd alternatív terve, 1787. (MOL)

közti területet ábrázoló térképszelvényen 45 híd látható, nem volt az úthálózat híd nélküli, sőt **Sárvár közvetlen térségében 17 fahídról** maradt fenn leírás 1792-ből [130].

A **19. században** már „állandó hidak", boltozatok építése vált egyre gyakoribbá. **Szalay János földmérő** 1810-ben megbízást kapott, hogy mérje fel, mely hidakat kellene boltozattá átépíteni.

Kőszeg Koldus hídjának terve (1815) azért figyelemre méltó, mert falazott alépítményű, könyökfás faszerkezetű [148].

Ikerváron 1850-ben a kastélyparkban (Batthyány-birtok) 144 öl hosszú Rába-híd, s a birkák részére a környéken még három bürü (egyszerű fahíd) volt a Rábán [266].

Az állami közutak közül nevezetes volt Radafalván a 24 öles, kőhídfős járomhíd [88].

A vasútvonalakon már korán rácsos vashidak épültek, 1872-ben azonban Sárváron még egy 60 m-es Rába- és 100 m-es Rába-ártéri rácsos fahíd épült, a Szombathely–Szentgotthárd közötti vasútvonalon Gyöngyös- és Perint-, Szentgotthárdnál pedig Lapincs-híd épült faszerkezettel.

A fahidak gyakran károsodtak az árvíztől is, ezért **Sárváron már 1883-ban elkezdődött a vasúti fahidak** kőpilléres, vasszerkezetűvé való **átépítése**.

A Vas Megyei Levéltárban rendkívül gazdag fahídterv-gyűjtemény maradt fenn. A nem túl nagy hidak tervei is sok érdekes műszaki információval szolgáltak.

A Rába-hidak közül **először 1903-ban az Ostffyasszonyfa–Uraiújfalu közti Ragyogó fahíd medernyílása épült át** rácsos vasszerkezetűre, Körmenden 1906-ban átépült a faszerkezetű Rába-híd. Érdekes, hogy ugyanitt ekkor faszerkezetű vasúti Pinka- és Rába-ártéri híd épült [143, 288].

1908-ban Sárváron is átépült vasszerkezetűvé, 1910-ben Szentgotthárdnál vasbeton szerkezetűvé a cölöpjármos Rába-híd.

Az I. világháború utáni talpra állás időszakában (1925–28) épült át **Csákánynál, Csörötneknél, Rumnál** a faszerkezetű Rába-híd vasbeton szerkezetté. Rábakovácsinál azonban ekkor új fahídterv készült, Molnaszecsődnél, Ikervárnál továbbra is fahidak álltak.

A törvényhatósági és királyi utakon is voltak, sőt épültek még fahidak, ezek közül egyre több acéltartós, fapallós szerkezet, pl. 1939-ben a Csesztreg–Magyarszombatfa közti Falu-patak hídja.

Fahíd a Rábán (1963, Kiskőrös)

Fahíd a 851 sz. főúton (1960, Kiskőrös)

Ikervár, Rába-műcsatorna-híd (1963, Kiskőrös)

Sótony-Ikervár, fahíd (Gáll Imre)

A **II. világháborúban kb. 100 híd pusztult el,** a Rába-hidak közül a Csákánynál álló kivételével mind. A hadi, majd a polgári forgalmat a **hídroncsokra** vagy – nagyobb hidaknál – a **régi híd mellé** épített provizóriumra terelték.

A kiemelten fontos Rába-hidak (Körmend, Rum, Rábahídvég, Sárvár, Szentgotthárd) provizóriumai néhány éven belül átépültek, Csörötneknél több mint 10 évet kellett erre várni. Molnaszecsődnél, Rábagyarmatnál, Ostffyaszszonyfánál csak 20 év múlva épült állandó híd, Ikervárnál pedig csak 1974-ben épült meg a fahidat kiváltó híd.

1967-ben Vas megyében az országos közutakon **még 32 faszerkezetű, provizórikus híd volt,** ez a hídállomány 8%-a volt és 500 m hosszúságot tett ki.

Országosan is jelentős arányú volt a fahídállomány, pedig 1955 óta nagy ütemben folyt a kishidak (főleg fahidak és boltozatok) korszerűsítése. Műszaki érdekességű volt a Sótony–Ikervár közti fahidak sorozata, dr. Gáll Imre a *Régi magyar hidak* című, 1970-ben megjelent könyvében ezeket külön is bemutatta.

1979-ben még 11 fahíd, provizórium volt a megyében az országos 27-ből, az önkormányzati utakon a **285 önkormányzati hídból 111 fahíd volt.**

Napjainkban az országos közutakon fahíd már nincs, a 300 önkormányzati hídból **17 van,** a mai nyilvántartásban azonban nem szerepelnek a gyalogos- és kerékpároshidak.

A **kerékpárutak** és a **kapubejáró** hidak között nem kevés a faszerkezetű, ezek az igénynek általában megfelelnek, változatosságot jelentenek.

Boltozatok

A **római korban** boltozott **vízvezeték** és Savariában/Szombathely **csatornahálózat épült** [4, 229, 233].

A feltárt vízvezeték (C.A.)

A 18. századig nem találtam utalást boltozott hidak építésére, nem zárható ki azonban, hogy ilyenek voltak, maradhattak a római kori utakon is, mint a Dunántúlon máshol (pl. Öskü).

Váraknál, városkapuknál a korai évszázadokban biztosan felnyitható, billenős hidak épültek, a várak jelentőségének megváltozása után pl. Kőszegen (1733) és Sárváron boltozott várbejáró hidak épültek [100, 247].

Csákánynál a vizesárkon átvezető boltozott **híd** tekintélyes méretű volt, hisz **mellvédjén szobrok és kővázák álltak** [36]. A vizesárok betömésével a híd elvesztette jelentőségét és elbontották [164].

Vasszécsenynél látványos háromnyílású boltozat áll a kastélyhoz vezető úton. Építéséről levéltári anyagok egyelőre nem kerültek elő, dr. Gáll Imre – elsősorban a kőszegi várbejáró boltozat mellvédjének hasonlósága miatt – építésének idejét, esetleg építőjét azzal azonosnak vagy közelállónak tartja, 1750 körüli időben épülhetett. Kedvező körülmény, hogy az 1960-as években még elhanyagolt híd ma jó állapotú.

1812-ből írásos említés maradt fenn kőhidak építéséről. **Sárváron** a több évszázada faszerkezetű várbejáró hidat is abban az időben, 1813 körül építették át **tizenegy nyílású téglaboltozattá.** Nyílásszámát tekintve ez hazánkban a csúcstartó. Építőjének nevét a szakirodalom nem adja meg, nyilván a vár felújítását végző mérnök és kőműves alkotása [100].

Az 1960-as években a leromlott állapotú várbejáró mellől kivágták a fákat, s részben újra építették a híd nyolc nyílását. A híd pilléreinél falazott alátámasztásokat építettek, s a terhet az ezekre támasztott 12 cm vastag vasbeton lemez viseli [285].

1832-ben a vármegye elkészítette az utakról és hidakról az előírt kimutatást, ez azonban elveszett. Megmaradt azonban Sopron vármegye nyilvántartása, melyben a Tompaládony–Zsédeny között lévő **öt kőhídról tesz említést.** Dr. Gáll Imre alapvető hídtörténeti könyvében beszámolt a 84. sz. főút útkorrekciója miatt akkor már felhagyottan álló két háromnyílású és három kétnyílású hídról [100].

Vasszécseny hídja (L.B.)

A 84 sz. főút régi boltozata (Kiskőrös)

Sárvár várbejáró hídja képeslapon

A felújított boltozott várbejáró, Sárvár

A hidak nyílásmérete (2,10+2,08), (2,60+ +2,65), (2,80+3,68+2,71), (3,92+4,02+4,04), (2,8+3,50 m).

Fennmaradtak az 1938-ban készített hídlapok képei is. Kár, hogy az útkorrekció készítésénél nem gondoskodtak valamilyen formában ezen hidak megóvásáról.

Lorászkó Balázs „erdőirtást" vállalva megkereste a még fellelhető maradványokat, s külön beszámolót írt a felhagyott hidakról.

A 84 sz. főút Hegyfalu felőli, felhagyott boltozata (L.B.)

1840-ben készült egy festmény **Vép Erdődy-kastélyáról,** ezen **kétnyílású boltozat** látszik. Külön kutatómunkára lenne szükség, hogy a megye kastélykertjeit, arborétumait a hidak szempontjából is feltárják. Alapos irodalom áll rendelkezésre, ezek azonban hidakkal érdemben nem foglalkoznak [80].

Boltozatok a vasútépítés során is épültek, pl. Büknél boltozott aluljáró, a Kőszeg–Szombathely közötti vasútvonalon 22 boltozat és máshol is [224].

A mai 8. sz. főút Fejér és Veszprém megyei szakaszán rengeteg boltozat volt. Vas vármegyében is biztosan épültek ilyenek, ám az útkorszerűsítés kapcsán átépültek. Sajnos 1936 előtti nyilvántartás eddig nem került elő.

Vas megyében beton/vasbeton boltozatok is épültek már a korai időben, pl. a Lövő–Kőszeg közötti úton 1894-ben egy 4,0 m nyílású, 1895-ben pedig **Ikervárnál,** az erőműnél **Melocco Leonardó egy 14 m** nyílású boltozatot épített. Ez a mai napig jó állapotban viseli a forgalmat [59].

A 120 éves betonboltozat ma (C.A.)

1901-ben **Sárvárnál** egy 6,0 m és egy 10,6+10,6 m nyílású boltozott beton Rába-ártéri híd épült. Mindkét híd a 84. sz. főút útkorszerűsítése során kiesett a forgalomból, gondos kivitelezésének köszönhetően – fenntartás nélkül – ma is elfogadható állapotban van.

A felhagyott Rába-ártéri híd (L.B.)

Különlegesség, hogy az 1915-ben Ostffy-asszonyfánál épült hadifogolytábor helyén egy öt- és egy hatnyílású vízvezető (aquaduct) ma is látható [52].

Betonboltozat 1930-ban is épült a 8624. j. úton, ez ma is viseli a forgalmat.

Az országos közutak hídállományában ma 15 boltozat van, ezek közül hat híd 1900 előtt épült: **Sitkén** Lanka-patak, **Káldon** Csikászó-patak, **Ikerváron** időszakos vízfolyás, **Alsószölnökön** két boltozat a Szölnöki-patakon és **Vassurányban** Surányi-patak hídja. Ezek között az Alsószölnökön álló kétnyílású boltozat (5,1+5,1 m) a legnagyobb.

Vassurány boltozata (L.B.)

A legnagyobb (8 m) nyílású, ma is forgalmat viselő boltozat a **8. sz. főút 137,261 km** szelvényben lévő **Szent János-patak-híd** Kámnál, ez a 8. sz. főút korszerűsítésekor, 1936-ban épült.

A 8 sz. főút Szent János patak-hídja (C.A.)

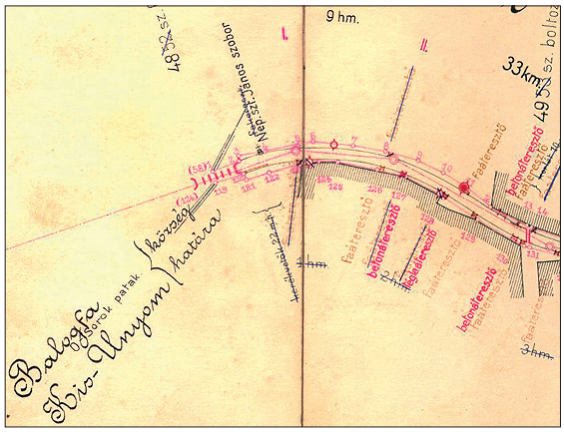
Jó formájú **Kőszegszerdahely** kétnyílású boltozata, a nyilvántartás szerint 1948-ban épült, ez azonban részbeni újjáépítés éve lehet.

Kőszegszerdahely újjáépített boltozata (L.B.)

Több említésre méltó boltozat átépült a hídkorszerűsítések során, pl. a Zsira–Tompaladány közti út 13,340–14,900 km szakaszának boltozatai.

Régi (1937–38) hídlapokon több boltozott híd fényképe maradt fenn, érdemes ezeket emlékezetbe idézni. Sajnos kevés helyen jegyezték fel a híd építési évét. A **legrégibb építési** évű (1857) híd a 86. sz. (korábban 842 sz.) út 23,000 km szelvényében levő boltozat volt a Szombathely–Kisunyom közti szakaszon.

Érdekes, hogy **Kisunyomnál** Derdák Ferenc információja szerint hatnyílású boltozat állt 1945 előtt, a tőle kapott fotó meglepő dokumentum. Szívességét ezúton is köszönöm. Kutatásom alapján Kisunyomnál két hidat felrobbantottak. Az egyik a jeles boltozat volt, ezt a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjteményben levő úttörzskönyv rajza bizonyítja.



A hatnyílású boltozat az Úttörzskönyvben (Kiskőrös)

Az **önkormányzati utakon 20 boltozat áll** napjainkban.

Vas megye hídállományában a **boltozatok aránya közepesnek** mondható, a **római** boltozatok, **Kőszeg és Sárvár várbejáró hídja** kiemelkedő értékek, a **felhagyott útszakaszon (Sárvár) álló,** nagy nyílású **betonboltozatok** méretük miatt különlegesek. A mai hídállomány 35 boltozata megőrzendő, s a ma már csak fotókon szemlélhető szép formájú hidak megörökítésre és további kutatásra méltóak.

A **Vas megyei levéltárban** több boltozat eredeti terve fennmaradt, ezek is figyelemre méltóak.

A Burgenlandhoz került, Városhodásznál levő boltozat, épült 1789-ben (H.H.)

Alacsony mellvédes formában áll (H.H.)

Öreg boltozat Alsószölnökön (L.B.)

Vas- és acélhidak

Állandó hidak építésére már **a 19. században törekedett a vármegye.** A kisebb vízfolyásokon boltozatokat építettek: 1810-ben Szalay János földmérő megbízást kapott, hogy vizsgálja meg, mely fahidakat kellene boltozattá átépíteni.

Az 1867-ben Szombathelyen is megalakult Államépítészeti Hivatal szakemberei Szombathelyen a Kőszeg felé menő úton **1869-ben kő felmenő falú, vastartós hidat** terveztek és építettek. **1883-ban** pedig **Kőszegen a Gyöngyös fölötti ún. Koldus hidat építették át rácsos vashíddá.**

Kőszegi képeslap (1903)

A vasútvonalakon kezdetben még faszerkezetű hidak voltak, bár 1881-ben Büknél 16 m nyílású rácsos Répce-híd épült. 1883-ban már Sárváron elkezdődött a nagyobb vízfolyás felettiek kőpilléres vasszerkezetűvé való átépítése.

Szombathelyen 1898-ban elkészült a vasút alatti közúti aluljáró vasszerkezete, 1900-ban pedig már a vasút feletti gyaloghíd próbaterhelését végezték [258].

1903-ban – meglepő módon – az **Ostffyasszonyfa–Uraiújfalu** közötti Rába-híd 61,5 m-es medernyílása épült át rácsos vasszerkezettel. Tervet nem sikerült erről találni, s a híd törzskönyvében szereplő információ (Barcsról került oda szerkezet) téves. A helytörténetírás szerinti adat: Győrből került oda, ellenőrzésre szorul [203]. Jó lenne a megye első közúti Rába-hídjának történetét egyértelműen feltárni.

Körmenden 1904-ben 40 m nyílású, rácsos vashíd épült. Ezt 1978-ban egy túlméretes jármű elpusztította.

A megye legkorábbi vashídját túlméretes jármű pusztította el (Közútkezelő)

Az 1905-ben elkészült 3×27 m-es Rába-híd (az Oetl-cég gyártotta) ma is eredeti formájában áll. Igaz, hogy 1945-ben felrobbantották, az újjáépítése azonban az eredeti formában történt.

Körmend Rába-hídja (Közútkezelő)

1905-ben **Körmendnél** vasúti **rácsos Rába-** (75 m) és **Pinka-híd** (40 m) is épült.

1907-ben Vasszentmihálynál – a mai 8. sz. főút elődjén – **25 m nyílású rácsos híd** épült a Vörös-patak felett. A felszerkezetet a Magyar Waggon- és Gépgyár gyártotta és építette, sajnos 1945-ben elpusztult ez a hídszerkezet [116].

Vasszentmihály hídrajza (HJ)

Ugyancsak **1907-ben Rönökön** a 8. sz főút mai nyomvonalán két **felsőpályás acél gerendahíd** épült. A II. világháborúban ezeket megszélesítették, 2000–2002 között pedig átépítették.

Rönökön 100 évig szolgált az acélgerendás híd

1908-ban készült el Sárvárnál a megye akkori és még sokáig legnagyobb (60 m-es) nyílású **Rába-hídja.** A hidat a Schlick-féle Vasöntöde és Gépgyár gyártotta és építette, tervei a Vas megyei Levéltárban találhatók. Érdemes gyönyörködni a gondos, szép tervekben. 1945-ben feleslegesen ezt is felrobbantották, az újjáépítés acélanyag hiányában vasbeton ívhídként történt meg [282].

1909-ben Horvátnádalján a Pinka fölött 25 m nyílású rácsos híd épült. Ez az **egyetlen közúti vas/acélhíd, mely eredeti formában szolgálja több, mint 100 éve a forgalmat**.

A horvátnádaljai acélhíd eredeti formájában áll (Közútkezelő)

A mai 8. sz. főúton (akkori nevén budapest–gráci) Rábahídvégnél a két ágra szakadt Rábán egy 45 m-es és egy 27 m-es rácsos híd állt.

Rábahídvég mellékági hídja, 1938 (Kiskőrös)

Sárvár, Rába-híd 1938-ban (Kiskőrös)

Sajnálatos módon 1936 előtti hídnyilvántartás nem került elő, valószínűleg 1924–26 körül, a Rába-híd építési program keretében épültek.

A Rába főágán lévő rácsos hídszerkezetet 1942–43-ban a Rába mederrendezésével együtt vasbeton ívhíddá építették át, a kisebbet pedig a II. világháború után elbontották.

Rábahídvég főági hídja volt (Kiskőrös)

A vasbeton hidak építése 1925 után nagy ütemben folyt, ezek között több, viszonylag kis nyílású **acéltartós, vasbeton lemezzel nem együttdolgozó** híd épült, pl. a mai 8627. j. út két hídja.

Az acél alkalmazása a nem állandó szerkezetű **acéltartós, fapallós** hidaknál is gyakori volt.

A II. világháború után acélanyag hiánya miatt nagyobb acélhidak csak kivételesen épültek, hisz még a két vasbeton ívhíd acél vonórúdjainak biztosítása is gondot okozott, Rábahídvégnél a sérült vonóvasat kiegyengették. **Rum Rába-hídját** négy, 800 mm magas gerinclemezes tartóval építették újjá. Az acélanyag a budapesti Margit híd, Lánchíd és Erzsébet híd roncsanyagából származott. A négy főtartót hegesztéssel állították elő, a későbbiekben ez gondot okozott.

Azért meglepő, hogy ennél a hídnál alkalmaztak öszvérszerkezetet, mert a 17+21+17 m nyílású híd 1924-ben vasbeton szerkezettel épült.

Rum roncsanyagból épült Rába-hídja, 1947 (Kiskőrös)

Az **acéltartós vasbeton lemezzel együttdolgozó kisebb** nyílású hidak építése 1945 után persze előnyös volt. Acéltartók roncs épületekből kerültek ki, s a hidak állványozása is egyszerűbb volt.

1949-ben Rum Rába-hídján kívül **négy öszvértartós híd épült:** Szergénynél Marcal-, Csepregnél Répce- és egy kisebb patak-híd, Pornóapátinál pedig egy Pinka-híd. Ezek közül a legnagyobb nyílású a **Csepregnél** álló Ásás-csatorna-híd 15,8 m nyílással, leghosszabb pedig a **Pornóapátinál** lévő híd: 26 m.

1960-ban készült el **Kőszegen** a megyében legkorábban épült vashíd utóda, a felrobbantott, majd provizórikusan helyreállított Gyöngyös-híd helyett a 23 m nyílású, szegecselt, ötfőtartós, együttdolgozó szerkezetű híd [116].

1974-ben újabb együttdolgozó szerkezetű híd épült **Ikervárnál a Rába-műcsatornán.** A 32,5 m nyílású, hegesztett főtartójú híd a legnagyobb nyílású volt a megyében.

Boba acéltartós hídja (L.B.)

Újszerű acélszerkezetű műtárgy épült **1979-ben,** ekkor 2,4 m nyílású, **hullámosított acéllemez műtárgy** készült a 8714. j. úton.

További nyolc ilyen szerkezetű híd épült azóta, ezek között három 4,0 m-nél nagyobb nyílású híd van. Több célra használható, gyorsan építhető szerkezetek. Ilyen híd épült Rönöknél a gerinclemezes híd helyett.

1983-ban három **hengerelt tartós, vasbeton pályaszerkezetű** híd épült a 8441. j., a 8638. j. és a 87133 j. utakon, majd 1988-ban még öt hasonló hídszerkezet. Érdekes, hogy az acéltartós, vasbeton pályalemezű hidak építése 1974-től ismét kedvelt.

Sótony, Csörnöc-Hajagos-patak-híd (L.B.)

A vasbeton hidak építése közel 100 éven át lényegében egyeduralkodó volt Vas megyében. Az újjáépítést nem számítva csak néhány együttdolgozó szerkezetű, közepes nyílású híd épült, **2004-ben azonban megépült** a megye legnagyobb nyílású és leghosszabb hídja **Sárvárnál, a Nádasdy Ferenc Rába-híd** [170].

A 74,8 m nyílású és 129 m hosszú híd a 84. sz. főút Sárvárt elkerülő szakaszán épült, a Főmterv alternatív javaslata alapján.

A híd háromnyílású, befogott acélívekre függesztett, ortotrop pályalemezes, merevítőtartós gerendahíd. Az acél ívtartók zárt szekrény keresztmetszetűek, változó gerincmagasságúak, 10 fokkal befelé dőlőek, az íveket négy keresztkötés fogja össze. Az acélszerkezet gyári és helyszíni illetései, a kereszttartók gerinclemezei kivételével hegesztettek, az utóbbiak NF-csavaros kötésűek.

A merevítőtartót 6 m-enként, a kereszttartóknál, összesen 20 **Freyssinet-**típusú, pászmás kábel függeszti fel.

A híd behúzással került a helyére, ezt 70 ütemben, úgy kellett megtervezni, hogy a merevítőtartó változó alakja ellenére, a merevítőtartón ható reakcióerők ne változzanak. A 36,0 m-es konzol szükségessé tette függesztőmű beépítését [227].

A közelmúltban **Szombathelyen háromnyílású** acél gyalog- és kerékpáros híd épült, olyan kialakítással, hogy a híd főtartója egyben a korlát funkcióját is betölti.

A **megye nagyobb vasúti hídjai acélszerkezetűek,** ezekről külön fejezetben van szó. A könyv írása közben is több új híd épül, így a megye hídállományában jelentős arányúak az acélhidak.

Ez a rövid beszámoló a vas-, illetve acélhidakról rendkívül vázlatos, az egyedi hídleírásokkal együtt remélhetőleg áttekintést ad a változatos szerkezetekről.

Sárvár új Rába-hídja építés közben (N.J.)

Sárvár különleges ívhídja (Gy.P.)

Vasbeton hidak

Korai alkotások

1894-ben a Lövő–Kőszeg közötti úton **4,0 m nyílású betonboltozat épült.**

1895-ben **Ikerváron a műcsatorna fölött** Melocco Leonardó 14 m nyílású betonboltozatot épített, ez ma is viseli a közúti forgalmat [59].

Melocco betonboltozata 120 éves (C.A.)

Szombathelyen, a Nagykar utcában 1898-ban Melocco Leonardó megépítette a Perint-hidat.

Ebben az időszakban, Éhen Gyula polgármestersége alatt nagy lendülettel folyt a városfejlesztés, utak, hidak építése. 10 év alatt a Széll Kálmán, a Kisfaludy és a Szent Márton utca Gyöngyös-hídjai épültek meg igényes kivitelben.

Wünsch Róbert Szombathelyen, saját szabadalma szerint merev betétes (vasbeton) csatornát épített, s fennmaradt a Vas megyei Levéltárban egy hídterve is; érdekes, hogy részletes katalógusában nem szerepel Vas megyei műtárgy [306].

1901-ben a 84. sz. főút régi nyomvonalán, **Sárváron** egy **6,0 m** és egy **2×10,6 m nyílású,** impozáns betonboltozat épült. Ezek funkciójukat veszítve, de elfogadható állapotban ma is állnak. Az ezekről a hidakról készített hídvizsgálati lap (1938-ból) sajnos nem tartalmaz a hidakra vonatkozó részleteket.

A régi 84 sz. főúton 1901 óta áll ez a híd

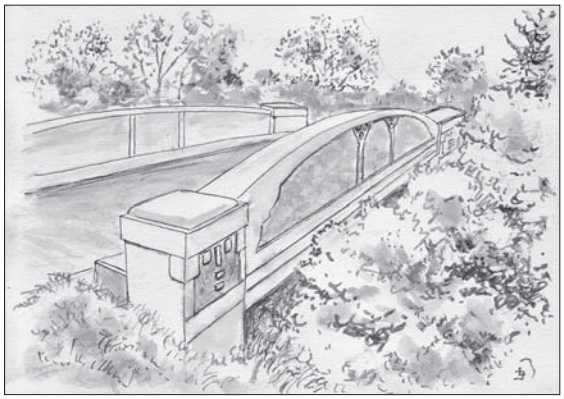
Ugyanekkor épült egy 20 m nyílású, robusztus, a megye címerével díszített, süllyesztett pályás gerendahíd, az ún. Gólya híd, mely betemetve ugyan, de a mellette lévő vásárlóközpont parkolójából testközelből is megszemlélhető.

Tervezője, kivitelezője nem ismert.

Az egyedülálló címeres híd (Kiskőrös)

A régi 84 sz. főúton épült, ma felhagyottan álló Répce-híd (Kiskőrös)

Horvátnádalja 1909-ben épült gerendahídja (C.A.)



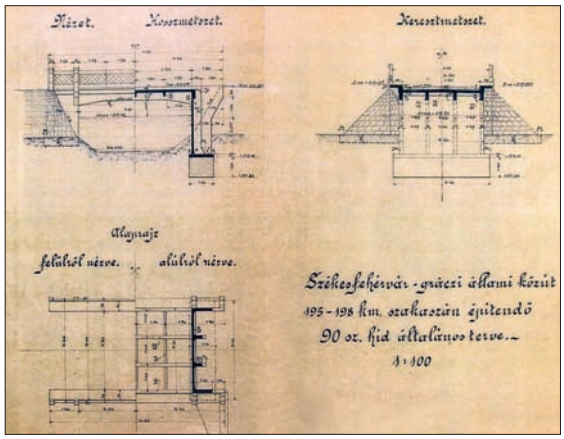
Horvátnádalja 1909-ben épült gerendahídja – ecsetrajz (I.L.)

A hazai hídállományban egy másik hasonló kialakítású áll: **Horvátnádalján** (74186 j. út) az ugyancsak díszített Pinka-ártéri híd. Ez utóbbi 17,2 nyílású, **1909-ben épült** vasbeton gerendahíd. Ezen az úton még egy Pinka-ártéri híd maradt fenn ugyanebből az időből, ez háromnyílású, ötfőtartós gerendahíd.

A Répce-árapasztó-csatorna hídja (Kiskőrös)

Megbecsülendő, hogy **100 évesnél idősebb, tekintélyes méretű, vasbeton hidak állnak Vas megyében!**

1907-ben **Zielinski Szilárdtól** Somlyó József vállalkozó több hídra, így a székesfehérvár–gráci út 90. sz. (195 és 198 km között) hídjára kért ajánlatot, ám nem lehet tudni, hogy mi lett a sorsa a terveknek.



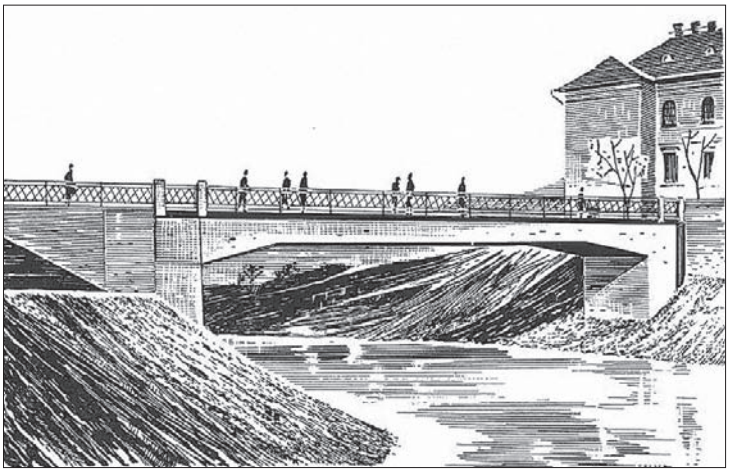
Zielinski Szilárdnak a székesfehérvár-gráci útra tervezett hídja, 1907 (Közlekedési Múzeum)

1908-ban egy karcsú, **háromnyílású híd** épült **Répcelakon,** több Győr vármegyei társával együtt [145].

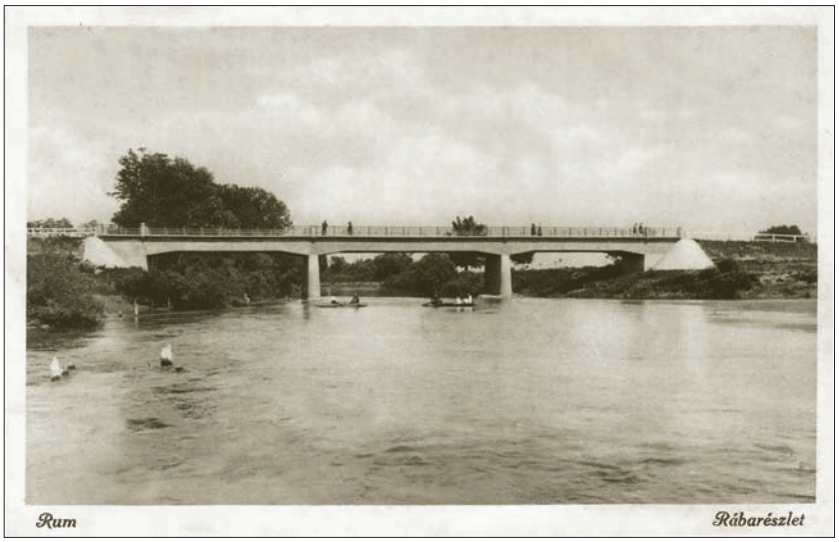
E híd törzskönyve fennmaradt, s ismert egy korabeli cikk is építéséről: tervezője Kovács Sebestyén Aladár műegyetemi tanár, kivitelezője Milis és társa, valamint Fusch Samu budapesti vállalkozó volt. Ezt a hidat 1945-ben felrobbantották. Újjáépítése nem volt hibátlan, mégis a hazai korai vasbetonépítés becses műszaki emléke ez is.

1908-ban a Cirák–Tompaládony–Zsira közötti úton egy jellegzetes, 4,3 m nyílású vasbeton lemezhíd épült.

1910-ben Szentgotthárdon a Zielinski-irodából kivált Gergely Jenő 28,0 m nyílású, kétcsuklós, gerendakeret-hidat tervezett a Rábára; a szakirodalom kiemelten szól erről, a ma már csak újjáépített, megszélesített és erősített formában álló műtárgyról [204].



Szentgotthárd rekordméretű gerendahídja újjáépítve, eredeti formájában áll [204]



Rum 1924-ben épült gerendahídja (képeslap)

Csákánydoroszló 1926-ban épült hídja 1197 (N.J.)

A vasbetonhíd-építés második nagy korszaka

Az I. világháború és következményei miatt csak 1923 után indult a hídépítés sikeres programja: kisebb hidak ma is állnak a 8707 j. úton és Rönökön, a 87109 jelű úton, melyek ekkor épültek, ám ekkor már a Rába-hidak átépítésére volt sürgető szükség.

Elsőként 1923–24-ben a leromlott állapotú **rumi Rába-híd épült** (17+21+17 m) **Müller Félix** egyetemi tanár tervei szerint, **Zsigmondy Béla** kivitelezésében. A négyfőtartós, 0,6+6,0+ +0,6 m szélességű híd sajnos a II. világháborúban elpusztult. Acélfőtartós vasbeton lemezes szerkezettel épült újjá 1947-ben. 1980–81-ben az eredeti híd mellett új, előregyártott gerendás híd épült, így az eredetiből nem maradt semmi.

1926-ban a nagy múltú **csákánydoroszlói híd épült** (15,5+ +19,2+15,5 m) ugyancsak Müller Félix tervei szerint, Gajdóczy Dezső és László vállalkozó kivitelezésében. Ez a híd szerencsés volt, elkerülte a II. világháború pusztítását, s **megszélesítve, megerősítve, lényegében eredeti formájában áll.**

Csörötnek Rába-hídját (17+ +20+17 m) Sávoly Pál tervezte, Müller Ede és Weisz Oszkár vállalkozók építették az előbb említett két hídhoz hasonló szerkezettel. Az 1945-ben felrobbantott híd 1957-ben, az eredetitől kissé

eltérő alakkal, nagyobb szélességgel és nagyobb teherbírással épült újjá.

Csákánydoroszló, Vörös-patak-híd (Közútkezelő)

Kisebb hidak is épültek ebben az időben, pl. 1926-ben a Sárvár–Rábahídvég közti úton Gyöngyös-csatorna-híd, 1927-ben a Sárvár–Ikervár közti út 25,616 km szelvényében egy négyfőtartós gerendahíd, 1927–28-ban a Sopron–Jánosháza közti út 36,913 km szelvényében egy 2×9 m nyílású gerendahíd, s hosszasan lehetne sorolni a régi hídlapokon megörökített hidakat.

1929-ben épült Csákánydoroszlón a háromnyílású Vörös-patak-híd.

A Hegyfalu–Bő közötti út Répce-malomcsatorna hídja (Közútkezelő)

1928–29-ben épült Bő és Gór között egy 8,0 m nyílású Répce- és egy 12,1 m nyílású Répce-malomcsatorna-híd, ezek eredeti formájukban állnak ma is.

1936-ban kezdődött a 8. sz. főút kiépítése, ennek során tíz jelentős; több tekintetben újszerű híd épült: **Karakónál** két, 69° ferdeségű gerendahíd a Kereskedelmi és Közlekedési Minisztérium, illetve Nádor Oszkár tervei szerint, Vasvárnál háromnyílású, folytatólagos, vasútvonal feletti kerethíd Mészáros József, egy kétemeletes (15,0 m nyílású) kerethíd pedig Zimonyi István tervei szerint, Vasvár után egy háromnyílású Rábaártéri híd **Sávoly Pál** tervei szerint. Ezek átépültek [117].

Két 60° ferdeségű, vonórudas ívhíd is épült a Vasvár–Rábahídvég közötti szakaszon. Mindkét híd 37,0 m nyílású, a ferdeség miatt különlegesen kialakított keresztkötésekkel és építéstechnológiával készültek. Ezen hidak általános tervét a Kereskedelmi és Közlekedési Minisztérium, a részletterveket **Menyhárd István** készítette. Az utóbbi két hídról a tervező érdekes cikket írt [201].

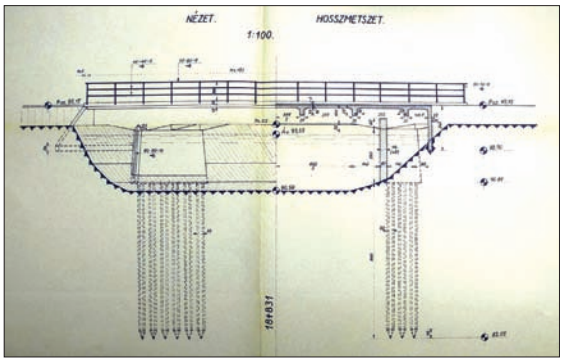
Hazánk első, ferde, vonóvasas ívhídja a 8 sz. úton (Kiskőrös)

Horvátnádalján egy 25+25 m nyílású Pinka-híd Sávoly Pál tervei szerint épült. Ez a vasbeton gerendahíd átvészelte a II. világháborút, s megerősítve viseli ma is a 8. sz. főút forgalmát.

Rátótnál felújítva áll a vasútvonal feletti híd (C.A.)

Rábahídvégen 1943-ban épült vasbeton ívhíd (Kiskőrös)

A korszerűsített főút talán legérdekesebb, 26° ferdeségű, négynyílású, folytatólagos gerendahídját Rátótnál **Balogh, Farkas és Verő** mérnökök tervezték. Csodával határos módon ez a híd is eredeti formájában – felújításra várva – áll.



Őriszentpéter, Zala-híd terve (Kiskőrös)

Az említett hidakat **Borbély és Oberländer** (karakói hidak és a vasvári vasút feletti híd), **Kenedi, Horváth és Vas** (a Vasvár utáni két ártéri híd), a vonóvasas ívhidakat **Skuteczky és Boray**, a Pinka-hidat a **Palatinus Építő,** Rátót vasút feletti hídját pedig **Hacker és Klein** vállalkozók építették [117]. E rendkívül vázlatos ismertetést kiegészítik a hivatkozott tanulmányok és az egyedi hídleírások.

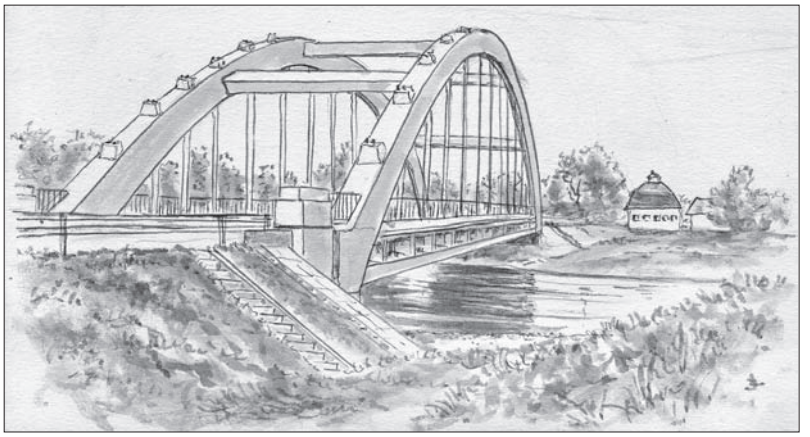
A II. világháború éveiben meglepően sok kisebb-nagyobb híd épült, ezek tervét jórészt Mistéth Endre készítette. Ezek újszerű, takarékos szerkezetek: áttört pillérű, konzolos, csökkentett szélességű hidak, pl. rábagyarmati Rába-híd.

A Mistéth Endre tervezte hidak közül kiemelkedett Rábahídvég Rába-hídja: egy 60 m nyílású, vonóvasas ívhíd. A szakirodalom szinte elfeledkezett erről a kiváló alkotásról, valószínűleg azért, mert alig **több mint egyéves korában felrobbantották**.

Az újjáépítés nehéz évei

A hídrobbantások derékba törték a megye vasbetonhíd-építésének lendületét: provizóriumokat kellett építeni, roncsokkal kellett vesződni, anyaghiánnyal kellett küzdeni. Az **általános jellegű feladatokról, munkákról a hidak újjáépítése fejezetben lesz szó,** itt csak egy-két kiemelendő alkotást ismertetek.

Két **60 m nyílású Rába-hidat kellett újjáépíteni** – Sárváron és Rábahídvégen –, ám ehhez acélanyag nem volt, sőt állványanyag is nagyon korlátozottan állt rendelkezésre. Ezért újszerű, merev betétes vasbeton hidakat terveztek, az egyedül beszerezhető acélcsőből. Ez a szerkezet a hagyományosnál kevesebb állványanyagot igényelt: 270–130=140 m^3 volt a megtakarítás [282]. Az ívek takarékürege szerkezetek, a függesztőoszlopok is csőbetétesek voltak. Ez anyagmegtakarítással járt, a hidak élettartamában azonban kedvezőtlen következményekkel járt. E két jelentős híd 1948-ban, illetve 1949-ben készült el.



Rábahídvég Rába-hídja erősítés után – ecsetrajz (I.L.)

az **egynyílású, rácsos acélhídnak kétnyílású, vasbeton hídként** való megépítése.

Jellemző volt az újjáépítés időszakában a **korábbi négy-öt főtartós** gerendahidak **helyett két-három főtartó** építése, pl. Őriszentpéteren a háromnyílású Zala-híd esetében (1948).

Az **újjáépítés hőskora 1950-ig tartott.** Ezt mutatja, hogy a későbbi átépítések ellenére még ma is 31 híd áll a megyében, mely 1945–50 között épült, s ebből 28 vasbeton és együttdolgozó szerkezet volt.

Különleges volt a **8. sz. főúton a Vasvár–Rábahídvég közti** Csörnöc-híd újjáépítése: itt a roncsokat kiemelték, és csak a súlyosan károsodott részeket pótolták új szerkezettel.

A 8. sz. főút ugyanezen szakaszán a 37 m nyílású ívhidat, a munka sürgőssége miatt, háromnyílású vasbeton kerethídként építették újjá.

Az állvánnyal való takarékosság miatt több híd épült újjá **acéltartóval együttdolgozó vasbeton lemezzel,** pl. 1948-ban a Nagypirit–Boba közti Marcal-híd; 1949-ben **Szergény Marcal-hídja és további három híd.** Ez a szerkezet ismert volt már korábban is, az újjáépítés során vált gyakorivá ez a megoldás.

Kishidak korszerűsítése, elmaradt újjáépítések pótlása, kísérleti hidak Vas megye hídállományában

Az újjáépítés első üteme után még az országos átlagnál is több volt a kis teherbírású, ideiglenes jellegű híd, ezért nagy előrelépés volt az Apáthy Árpád hídosztályvezető által kidolgozott és megvalósított **kishíd-korszerűsítési program.** Jól gépesíthető, gazdaságos megoldás volt a cölöpalapozású, 2–10 m nyílású, előregyártott FT tartós felszerkezetű hidak építése. Vas megyében 100 híd épült ilyen felszerkezettel.

Szergény acéltartóval együttdolgozó vasbeton lemezes hídja

Említésre méltó a **Kám–Rum közötti** (87. sz. főút) ártéri hidak újjáépítése 1950–51 között. A cölöpalapozású, egy-négy nyílású lemezkeret-hidak ötletes, gazdaságos hídszerkezetek voltak. E hidakat az akkor alakult ÁMTI neves mérnökei: Csaba László, dr. Schwertner Antal tervezték.

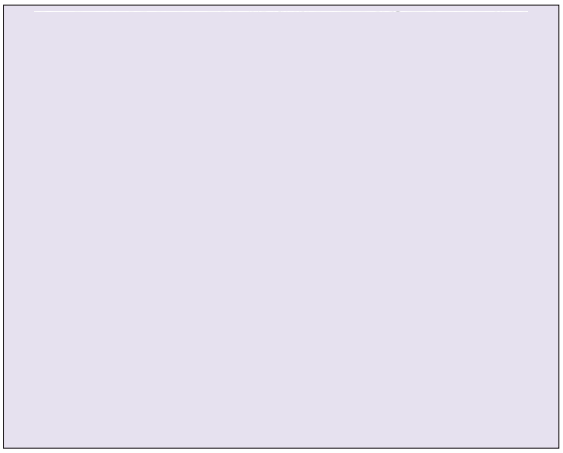
Az újjáépítés érdekes példája volt (1949-ben) a 8. sz. főút Vasszentmihály átkelési szakaszán

Előnyös volt a **fejgerendás, cölöpjármos kialakítás** nagyobb átfolyási szelvény igénye esetén, mivel az alépítmények igen gazdaságosak voltak a többnyílású hidaknál is.

Változott a vasbeton lemezhidak kialakítása, pl. **szegélybordás** és **takarékküreges** hidak épültek, pl. Kisunyom, Sorok-patak-híd.

1963-ban országos kísérleti hídprogram indult, ebben három Vas megyei hídtípus szerepelt: Tompaládonynál **takarékküreges, előre-**

Tipikus cölöpjármos, előregyártott gerendás híd (H.J.)



Utófeszített, szekrény keresztmetszetű kísérleti híd terve (Tompaládony)

gyártott gerendákból álló, Molnaszecsődnél **szekrény keresztmetszetű gerendás**, Ostffyasszonyfánál pedig **feszített pályás** ívhíd épült.

Sárvárnál 1962-ben a 84. sz. főúton, a vasútvonal felett, háromnyílású műtárgy épült. A Gerber-csuklós híd érdekessége az, hogy a felszerkezet csak a középső nyílásban áll FT tartókból, ez gyors, egyszerű építést tett lehetővé [116].

A 84. sz. főúton előregyártott szekrény keresztmetszetű, utófeszített tartókból álló hidak épültek. A tartókat keresztirányban elhelyezett vasbetétek dolgoztatják együtt. Feszítés után a tartók közötti hézagokat is kitöltő vasbeton lemez készült.

Molnaszecsődön 1965-ben épült az első állandó Rába-híd. A szekrény keresztmetszetű nyílásai igen eltérőek (17+30+17 m). A tapasztalatok kedvezőek voltak, kb. 66 ezer Ft/fm volt a fajlagos költség [116].

Ostffyasszonyfánál 1966-ban készült el a medernyílásban a **feszített pályás ívhíd**, melyhez monolit vasbeton szerkezetű nyílások csatlakoznak. A híd méreteit tekintve is kiemelkedő alkotás, a hazai alsópályás vasbeton ívhidak egyik szép példája.

Szekrény keresztmetszetű Rába-hidak is épültek még – késői újjáépítés keretében – 1968-ban **Rábagyarmatnál,** 1973-ban **Ikervárnál,** 1971-ben Szentgotthárdnál pedig fejlesztésként épült a város második Rába-hídja.

A Ragyogói híd napjainkban (L.B.)

Újabb előregyártott hídszerkezetek

A kishidak korszerűsítésének programja sikeres volt, igény jelentkezett 10 m-nél nagyobb nyílások áthidalására is előregyártott elemekkel.

Az első híd Mersevátnál épült 1978-ban **EHGE** felszerkezettel, vagyis előregyártott hídgerendák együttdolgoztató vasbeton lemezzel alkotják a felszerkezetet.

1979–80-ban épültek az első nagy **EHGT** tartós hidak Körmendnél: a Csörnöc-híd négynyílású, a Rába-híd pedig háromnyílású, 30 m-es nyílásokkal. Összesen nyolc ilyen felszerkezetű híd van a megyében, ezek közül a 86. sz. főút Rába-hídjánál súlyos korróziós károk vannak.

Kisebb nyílású hidak **KCs** és **UH** tartós felszerkezettel épültek 1982-től, illetve 1984-től. Az előbbi típusból kilenc híd épült 8–12 m-es nyílással, KCs tartóval csak kettő (Balogunyom és Kisunyom).

Két üreges – **UB** – tartójú híd van a megyében: a 86. sz. főúton a Budapest–Szombathely vasútvonal feletti, ez 2000-ben épült, Pinkamindszentnél pedig 2004-ben épült a Pinka felett egy 26,0 m nyílású híd.

Új tartótípusok 2002-től jelentek meg a megyében, **FP** majd **FCl** jelű, pl. a csákánydoroszlói és sárvári Rába-ártéri hidaknál.

A vasbetonhíd-építésben igen fontos, új technológia a **külső kábeles erősítés.** Ennek alkalmazásával 1995-ben **Csákánydoroszló** és **Sárvár,** 1996-ban **Rábahídvég Rába-hídját** és a **8. sz. főút Pinka-hídját erősítették meg.**

Hossz- és keresztirányú feszítőkábeles erősítés a Rába ívhídján

A Rába-híd kábeles erősítése (K.I.)

Rum, a Rába-híd építése (K.I.)

Hidak újjáépítése

A hidakat főleg **elemi kár (árvíz,** jégzajlás, tűz), továbbá **erőszakos pusztítás károsítja.** A 18. századig a hidak általában faszerkezetűek voltak, ezek gyakran rongálódtak, elpusztultak egy-egy árvíz vagy háborús cselekmény következtében.

Vas megyében a **Rába-hidak pusztulásáról sok feljegyzés maradt,** pl. 1641-ben Körmendnél, 1813-ban Szentgotthárdon, Csörötneken és máshol is az árvíz elpusztította a hidakat. A Rába szabályozása 1650-től folyt, teljes hosszán azonban a rendezés nem készült el [68].

A **török korban** a Rába védvonal volt, erősségek már az Árpád-korban épültek. Nagy erőfeszítéssel **sikerült a hidakat megvédeni,** egy-egy alkalomtól (1532) eltekintve az **ellenség átkelését megakadályozni**.

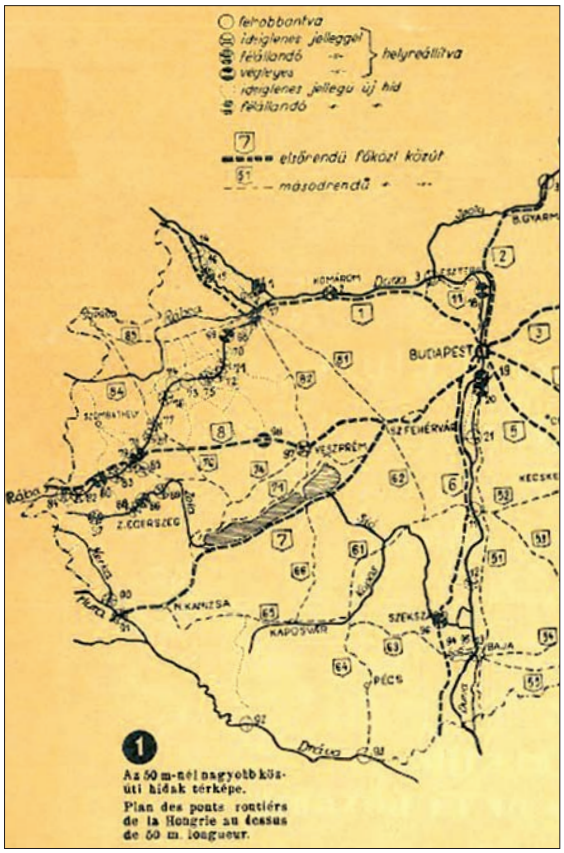
Az 1848–49-es szabadságharcban több Rába-hidat a magyar honvédség gyújtott fel, megakadályozandó az osztrák átkelést a folyón [61].

Érdekes, hogy a hazai hivatali szóhasználatban a „**hidak újjáépítése" kifejezést** – terveken, iratokon – a hidak állandó (acél, illetve vasbeton) szerkezetűvé való átépítésénél használták. Ebben a fejezetben a II. világháború pusztításainak felszámolásáról igyekszem vázlatos képet adni.

A világháború kitörése után a hazai hídügyek irányítói a hidak robbantása céljára úgynevezett **hídvizsgáló berendezések** terveit készíttették el. A Vas megyei Levéltárban igen részletes gyűjtemény maradt fenn, más megyében, pl. Veszprémben fennmaradtak a német hadvezetés számára készített hídnyilvántartások [274].

Hidak a világháború során először a megnövekedett forgalomtól károsodtak, majd a **bombázásoktól.** Ez utóbbiak főleg a **vasúti csomópontokat,** kiemelten Szombathelyt érintették [122]. Szombathely bombázása 1944. október 7-én kezdődött.

A hazai hadtörténetírás megemlékezik a hidak robbantásos pusztításáról – a teljesség igénye nélkül. Az egyedi hídleírásokban a rendelkezésre álló források alapján lehet tájékozódni. Kivételesen van információ arról, hogy egy-egy híd hogyan kerülte el a pusztulást, pl. Csákánydoroszlónál már nem volt idő a robbantásra [36]. A **Rába-hidak közül** egyedül az említett **csákánydoroszlói nem pusztult el.** A legfontosabb főúton, a 8. sz. székesfehérvár–gráci úton érdekes módon több jelentős



Az 50 m-nél nagyobb hidak 1945-ben egy kivétellel elpusztultak [254]

nagy híd is sértetlen maradt, így pl. a Vasvár–Rábahídvég közti Rába-ártéri vasbeton ívhíd, Körmend térségében az 50 m hosszú Pinka-híd és Rátótnál a vasút feletti híd; ugyanakkor kisnyílású boltozatok és fahidak is (pl. a Rum és Kám közötti ártéri hidak) robbantás áldozatává váltak [134].

A súlyos kárt okozó hídpusztítások zöme 1945 márciusában, a hónap vége felé történt.

A károk mértékére vonatkozó tételes kimutatás az Államépítészeti Hivatal iratai közül nem került elő, pedig ilyen készült. Így az országos összesítésben (1945) szereplő 96 híd 1842 fm hosszban tekinthető a közúti hidakban esett kárnak [277]. Figyelemre méltó, hogy a hídkárok több mint fele (51) főutakon esett. A kár **mértéke az országos átlagnál több volt,** az elpusztult hídhossz csak két megyében volt ennél több (Borsod-Abaúj-Zemplén, Szabolcs-Szatmár-Bereg).

Magyarország hídállományában keletkezett szándékos rombolás okozta károk

A hidak helye	db száma	fm hossza
Abauj-Torna vm.	42	560
Baranya vm.	55	410
Bács-Bodrog vm.	2	73
Békés vm.	2	588
Bihar vm.	17	447
Borsod vm.	74	1 471
Csanád vm.	3	100
Csongrád vm.	3	590
Esztergom vm.	53	690
Fejér vm.	89	454
Győr vm.	54	1 088
Hajdú vm.	7	133
Heves vm.	110	1 352
Jász-Nagykun-Szolnok	26	1 569
Nógrád vm.	84	996
Pest-Pilis-Solt-Kiskun	117	1 104
Somogy vm.	79	760
Sopron vm.	44	890
Szabolcs vm.	83	1 439
Szatmár vm.	46	1 117
Tolna vm.	27	1 165
Vas vm.	96	1 842
Veszprém vm.	63	754
Zala vm.	192	1 957
Zemplén vm.	28	493
Budapesti Duna-hidak	5	2 200
Összesen:	1 404	24 242

A II. világháborúban elpusztított közúti hidak

A vasúti hidakban esett kár kimutatása csak országos szinten áll rendelkezésre. **Kovács József alispán** 1945. december 22-én összeállított kimutatásában járásonként és településenként szerepeltek a háborús károk, ám nem mindenhol számszerűsítve; pl. Vasszentmihályon az „összes vasúti hidat robbantották”, vagy: „az írottkői járásban az összes közúti hidat felrobbantották”

A biztosra vehető hídkár e dokumentum alapján 43 közúti és 14 vasúti híd, későbbi kimutatások alapján a kár teljes mértékét csak becsülni lehet.

A Közlekedési Minisztérium 1949. május 1-jén összesítette az országos közúti hidak helyreállításának állását, eszerint **24 hidat „véglegesen”** (ebben még 4 fahíd is szerepel), **öt hidat félállandó** (fa) jelleggel, 24 hidat **ideiglenesen állítottak helyre** (2 vas, 20 vasbeton és 2 boltozott híd szerepel ezek között), ezenkívül 4 új hídról és 6 folyamatban levő újjáépítési munkáról számoltak be. Összesen **63 hídról van itt szó,** az eltérés jelentősnek tűnik. Elképzelhető, hogy az elpusztult hidak száma valóban 96 volt, ám 33 hídnál eddig az ideig még ideiglenes jelleggel sem tudták a forgalmat biztosítani.

A roncsok kiemelése önmagában is különleges, nagy feladat volt. Az 1949. május 1-jén készített felmérésben 55 hídnál 1667 tonnányi roncs kiszedése szerepel 237 ezer munkaóra ráfordítással.

A kár mértéke mindenképpen óriási volt, megbénult az út- és vasúthálózat, hiányzott az anyag, a szállítóeszköz, mégis haladéktalanul kellett intézkedni. Kezdetben a hadászatilag fontos útvonalakon a szovjet hadsereg épített provizóriumokat. Veszprém megyei jegyzőkönyvekből tudjuk, hogy egy idő után az ideiglenes hidakat átadták az államépítészeti hivataloknak.

A **hidak újjáépítése tárgyában** a Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztérium III. 2. osztálya 1945. július 21-én intézkedett 16846/1945. szám alatt. Vas megyében Ullrich Zoltán miniszteri tanácsos volt a központi irányító, a Felső-Rába hídépítés-vezető körzet központi felügyelője is Ullrich Zoltán volt, a körzeti építésvezető pedig Kmetty Lajos műszaki tiszt [191]. A körrendelet részletezte a hídhelyreállítások teendőit: **szemrevételezés, sürgősségi sorrend** megállapítása, **tervezési munkák, roncskiemelések, helyreállítás.**

A helyreállítások költségvetéseit egy hónapon belül kellett felterjeszteni.

A **roncsok kiszedése** hatalmas feladat volt, még 1949-ben is folytak ilyen munkák, házilagosan és vállalati erővel [254].

A **provizóriumok** abban az esetben, ha az elpusztított híd alépítményei épségben maradtak, **általában a hídroncs mellett épültek,** pl. Csörötnek, Ostffyasszonyfa. Kivétel, többek között Kőszeg Gyöngyös-patak-hídja, ahol a rácsos acélhíd roncsaiból az 1883-ban épült híd tengelyében, ám kisebb nyílással épült provizórium [116].

Ostffyasszonyfa, Rába-híd provizóriuma (Kiskőrös)

A **provizóriumok sok gondot okoztak** pl. 8. sz. főúton, Rábahídvégen, ahol a hadi provizórium helyett „házi kezelésben" az Állami Építészeti Hivatal 56 m hosszú fahidat épített. Ám ezt a jég súlyosan megrongálta, a híd újjáépítéséig természetesen a forgalmat fenn kellett tartani, ám az ideiglenes híd csökkent szélességű volt [250]. **Ostffyasszonyfánál,** a Ragyogó hídnál az ideiglenes hidat a Rába árvize elpusztította. Itt évekig komp szállította az átkelőket [Törzskönyv]. Hadi provizóriumról, pl. boroshordókból épített gyaloghidakról (Rumnál) a helytörténetírás emlékezik meg [134], fotó csak néhány került elő. Ezek mutatják, hogy a hidak újjáépítése előtt a forgalom fenntartása érdekében milyen előkészítési munkákat kellett végezni. A Közlekedési Minisztérium (neve változott) külön szakmailag felkészült egységet, **Helyreállítási Kft.-t szervezett** a roncskiszedésre, ideiglenes helyreállításra [253, 254].

A végleges helyreállítás 1947-ben már Rába-hidak esetében is megtörtént (Szentgotthárd, Körmend, Rum). **Szentgotthárdon** a vasbeton kerethidat az eredeti tervek szerint, eredeti formában építették újjá. **Rumnál** azonban nem az építéskori vasbeton felszerkezetet építették meg újból, hanem **budapesti Duna-hidak roncsaiból** (Lánchíd, Margit híd, Erzsébet híd) **acélfőtartót készítettek hegesztett** kivitelben, s ezzel **együttdolgozó vasbeton lemezt építettek** [116]. Ilyen megoldású újjáépítés kisebb nyílású hidaknál gyakori volt, folyami hidaknál ritkaság. **Széchy Károly,** aki a hazai közúti híd újjáépítés főirányítója volt, kiváló áttekintő tanulmányában ennek a hídnak a tervét mutatta be [254].

Ebben az évben Pinkamindszentnél Pinka-hidat, a 84. sz. főúton Marcal-hidat adtak át, Szombathelyen pedig a Nagykar utcai híd újjáépítését díszkapu emelésével ünnepelték. 1947-ben 14 híd újjáépítése folyt.

Rum, Rába-híd újjáépítési terve [254]

1948 az újjáépítés fontos éve volt: a 8. sz. főúton **Vasvárnál** újjáépítették a vasútvonal feletti hidat továbbá a **Csörnöc-hidat** a vasbeton felszerkezet kiemelésével és részleges felhasználásával, mégpedig a hídkezelő részben

saját erőből végzett munkájával. Házilagos újjáépítés más hídnál is történt.

1948-ban adták át a forgalomnak **Sárvárnál** a 60 m nyílású **Rába-hidat,** melyet acélanyag hiánya miatt **merev betétes vasbeton ívhídként** építették újjá. Az eredetileg a Margit híd újjáépítésére szánt acélcsövekből hegesztett vázat állítottak össze, melyből kevés állványozással takarékütereges ívszerkezetet alakítottak ki. E híd építésének példája mutatja, hogy milyen **újszerű, egyben bonyolult megoldásokat kellett alkalmazni** az újjáépítés kezdeti éveiben [282].

Sárvár, a Rába-híd merev vasbetétes ívhídként épült újjá [282]

1949-ben 11 híd újjáépítése folyt az országos közutakon, így a 8. sz. főúton **Rábahídvégnél épült** a sárvárival megegyező Rába-híd [282], a 8. sz. főúton Vasszentmihálynál az eredetileg rácsos Vörös-patak-hidat kétnyílású, vasbeton hídként építették újjá, acélanyagot ekkor még nem tudtak biztosítani egy 25 m nyílású hídhoz sem [116].

Az **eredetinél kisebb nyílásokkal való újjáépítésre** máshol is van példa: a 8. sz. főút egynyílású, vasbeton ívhídja helyett háromnyílású hidat építettek. Ebben az évben épült újjá Kisunyomban a háromnyílású Sorok-patak-híd.

Pornóapátiban a háromnyílású Pinka-híd, **Csepregen** a Répce-híd, ezek a kisebb, ám fontos hidak acéltartóval együttdolgozó vasbeton szerkezetek voltak [116].

1950–51-ben épültek át többek között a **Rum és Kám** közötti ártéri hidak, gazdaságos „típusszerkezettel", cölöpalapozású, **egy- és többnyílású lemezkeret-szerkezetek.**

Az újjáépítés hat éve alatt (1945–50) **58 közúti híd épült,** ez rendkívüli teljesítmény, hisz ezek között **öt Rába-híd, vasút feletti műtárgy** (Vasvár) és Rába-ártéri, Pinka-, és Csörnöc-hidak voltak.

Ideiglenes helyreállítás az alépítményben is (Közútkezelő)

A felszerkezet provizórikus újjáépítése (Közútkezelő)

Új híd épült Szombathelyen, a Centenáris híd, melynek 1948-ban határozták el az építését.

Szombathelyen a hídállomány több mint fele elpusztult 1945-ben, s ezeket **kettő kivételével 1950-ig újjáépítették**.

A hidak újjáépítése **általában fejlesztést is jelentett:** szélesebb útpályával építettek újjá egyes hidakat, kisebb útkorrekcióban épült meg néhány híd és új szerkezeti megoldásokat alkalmaztak. Ezekről a vasbeton hidak fejezetben is olvashatunk.

A hazai hídépítésben **1955-ben új korszak kezdődött:** átfogó, útvonal-szemléletű (egy-egy úton az összes hídra kiterjedő) **korszerűsítési program indult,** s több helyen útkorszerűsítési munkák is folytak, Vas megyében pl. a 84. sz. főúton, s ezek keretében – és ezeken kívül is – még el nem végzett újjáépítési munkák is elkészültek.

1956-ban **Kőszegen a Gyöngyös-, Győrváron** a Sárvíz-híd, **Csörötneken** a Rába-híd újjáépítése folyt. **Rábagyarmaton** (1954-ben) még csak faszerkezetű Rába-híd épült.

1960-tól évente 14–15 híd épült, köztük Zala- (Nagyrákos, Őriszenpéter), Lapincs- (Szentgotthárd), Rába-ártéri (Sárvár) hidak, ezen hídépítések korszerűsítés jellegűek voltak.

A kisebb forgalmú Rába-hidak újjáépítése a kishíd-korszerűsítéssel párhuzamosan folyt: **1964-ben Molnaszecsődnél** készült el az új, szekrénytartós Rába-híd, **1966-ban Ostffyasszonyfánál** a feszített pályás, vasbeton ívhíd, mely építésekor a megye leghosszabb hídja volt és országosan is kiemelkedő létesítmény.

1968-ban **Rábagyarmaton** új helyen, takarékos keresztmetszetű (kiemelt szegélyek között 3,8 m) híd épült, végül **Ikerváron** 1970–74 között épültek át az addig faszerkezetű Rába- és Rába-műcsatorna-hidak.

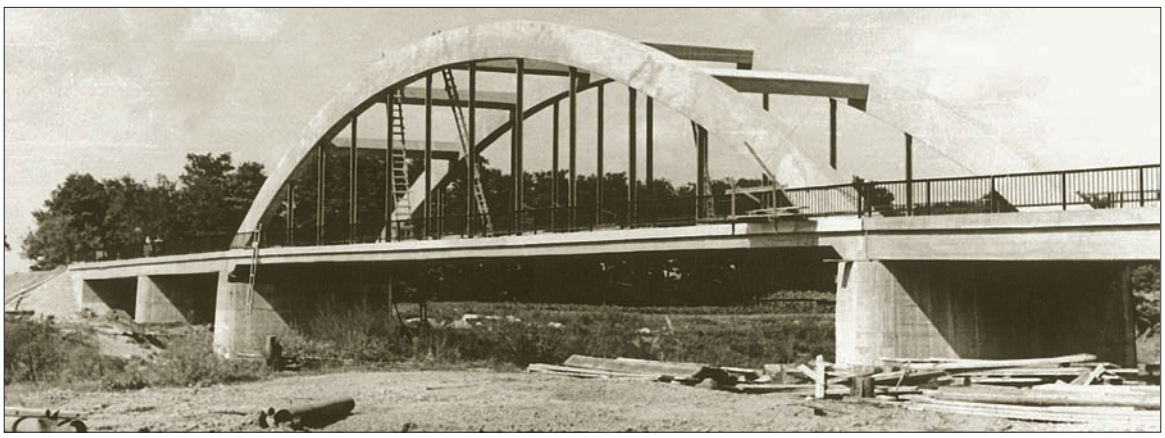
Rábagyarmat kis forgalomra épült Rába-hídja (C.A.)

Nagy előrelépés volt a vázlatosan említett hídprogram, hisz még 1964-ben 67 provizórikus jellegű híd volt a megyében.

A megye leghosszabb hídja 1966-ban épült újjá (MTI)

A hidak újjáépítése 1950-ig, rendkívüli erőfeszítések között, nagy ütemben haladt, a közúti Rába-hidaké 1957–1974 között fejeződött be, ám az újjáépítés mellett jelentős hídkorszerűsítések is történtek.

A vasúti hidak újjáépítéséről, egyes vonalak felhagyásáról külön fejezet szól.



Ragyogói Rába-híd (Kiskőrös)

Hidak alapozása

A hidak alapozása a híd állékonysága szempontjából rendkívül fontos, költséghányada jelentős (30–40%), mégis alig foglalkozik vele még a szakirodalom is.

Nézzük meg vázlatosan, hogy alakult Vas megyében a közúti hidak alapozása. A **fahidak** évszázadokon keresztül cölöpjármos kialakításúak voltak, így a legrégibb, korai alapozási módnak tekinthető ez a módszer a Rába-hidaknál is. A 18. századból több cölöpalapozású hídterv maradt fenn [148].

A **rómaiak síkalapozású** hídjáról csak Savariából maradt meg régészeti lelet, a fellelt kváderkövek tiszteletre méltóak, építőik tudását, igényességét mutatják.

Az első vashíd Kőszegen épült 1883-ban síkalapozással, az alaptest magassága tekintélyes: 3,6 m, nyilván a biztonságos alapozási sík miatt volt erre szükség.

A biztonságos, állandó hidak építésére irányuló törekvés fahidak esetében is kőfalazatok építésével volt – legalább részben – sikeres.

A korai vas- és vasbetonhíd-építésnél, ha erre mód volt, síkalapot építettek, pl. 1907-ben **Vasszentmihálynál** a Vörös-patak-híd építésénél, vagy **Répcelaknál** a Répce-árapasztó-hídnál, ugyancsak 1907-ben [145].

Vasszentmihály Vörös-patak-hídja (1907)

Gyakori megoldás a **hídfők sík-,** a **pillérek cölöpalapozása** a kimosási veszély csökkentésére, pl. 1909-ben így épült **Horvátnádalján** a Pinka-ártéri híd.

Az ún. Ragyogói Rába-híd (Ostffyasszonyfa–Uraiújfalu között) 1903-ban épült. A 61,5 m nyílású mederhíd pilléralapjai **4,9 m átmérőjű kutak,** ezeket **7,5 m mélyre** süllyesztették le. Ez a híd volt a megyében az első, melynél ilyen mélyalapozás készült.

Kútalapozást alkalmaztak **Sárvárnál** is 1908-ban; a rácsos Rába-híd építésénél itt **téglafalazatú mélyalapot** építettek. Hídfőnként – egymástól 6 m tengelytávolságra – két-két 4,3 m magas kútalap épült [282].

Körmenden 1906-ban lett kész a háromnyílású, rácsos Rába-híd, itt a Rába-hidak között egyedülállóan a pilléreknél is síkalap (2,3 m széles) épült.

Szentgotthárdon Gergely Jenő 28,0 m nyílású vasbeton gerendakeret-hidat tervezett, a hídfők alatt 3–3 sor cölöpalappal, ez a híd 1910-en épült, tehát elmúlt 100 éves [204].

Csepregen és máshol is a **vasbeton gerendahidat** (16,0 m nyílású) 1923-ban 3,0 m magas síkalapra építették.

Az I. világháború után, 1923-tól nagy ütemben folyt a fahidak állandó híddá történő újjáépítése. Elsőként **Rumnál épült** 17+21+17 m nyílású **vasbeton gerendahíd a Rábán.** A tervező (dr. Müller Félix egyetemi tanár) eredetileg síkalapot tervezett, a próbafúrás és az alapkiemelés után azonban a tervet módosították és a pilléreknél és a bal oldali hídfőnél kétsoros cölöpalapot építettek.

Csákánydoroszlónál 1926-ban a rumihoz hasonló Rába-hidat ugyancsak dr. Müller Félix tervezte, ám itt már cölöpalapozással, mégpedig a hídfőknél 30 cm átmérőjű vasbeton, a pilléreknél pedig facölöpöket vertek le.

Csörötneknél Sávoly Pál tervezte a Rába-hidat (1928–29-ben épült meg) a hídfőknél három, a pilléreknél két sor cölöppel. Az alépítmények fa szádfal védelme mellett készültek.

Jellemző volt tehát a folyókon épülő hidaknál a cölöpalapozás.

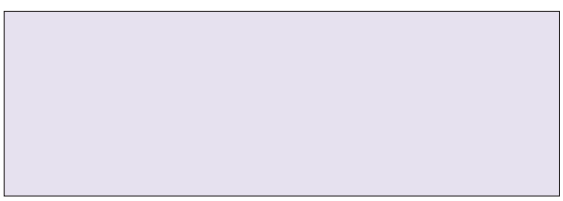
Rábakecöl cölöpalapozású Rába-ártéri hídja (1936)

A **8. sz. főút korszerűsítésekor** (1936–37) **süllyesztőszekrényes** alapozás készült a Csörnöc- és a Vasvár–Rábahídvég közötti ártéri híd hídfőinél és a pilléreknél.

A **Rátótnál épült,** vasút feletti, 26° ferdeségű hídnál a keretlábak alatt pontszerű síkalapok épültek, **Vasvárnál** a vasútvonal feletti híd sík sávalappal épült [117]

Rábahídvég Rába-hídját a Rába rendezésekor – 1942–43 között – vasbeton ívhíddá építették át, **fúrt vasbeton cölöp**alapozással, **vasbeton süllyesztőszekrény alaptesttel.** Az újszerű, különleges alapozást Mistéth Endre tervezte.

Az **1945 utáni újjáépítéseknél** a hidak eredeti alapozását általában felhasználták. Rumnál a régi **ártéri hidak** faszerkezetűek voltak, így itt 1950–51-ben vert cölöpalapozással épültek az új vasbeton lemezkeretek.



Vasszentmihálynál az újjáépítéskor cölöpalap készült (1949)

A **hidak újjáépítése** 1955-ig nagy ütemben folyt, ám ekkor a nagyszámú, kis teherbírású, kisebb híd annyira akadályozta a forgalmat, hogy külön program keretében, hálózati szemlélettel elkezdődött az ún. kishíd-korszerűsítési program [9]. **Évente 100–140 hidat irányzott elő a program,** ezt a teljesítményt csak az előregyártás széles körű alkalmazásával lehetett megvalósítani. Ezért a **hidak alapozása**, ha csak lehetett, **vert vasbeton cölöpalapozással készült**, 2–10 m nyílásra alkalmas, fordított „T” tartós felszerkezettel. A 10 m-nél nagyobb nyílású hidak gyakran háromnyílású, cölöpjármos, fejgerendás kialakítással épültek [9, 116].

Kishidak korszerűsítésekor gyakran cölöpjármos alapozás készült (Csepreg, 1974)

Figyelemre méltó, hogy cölöpjármos kialakítással Mistéth Endre több hidat tervezett 1945 előtt is. A cölöpalapozás tervezéséhez **verőszondákat** is alkalmaztak, ez jól használható információt adott a cölöphossz tervezéséhez is.

A közepes és nagy hidak építéséhez **süllyesztőszekrényt** tervezett az Uvaterv **Molnaszecsőd Rába-hídjánál.** A kivitelezéskor nehézségek adódtak, búvármunkára, robbantásra is szükség volt, ezért a Katafa felőli pillérnél

Kisebb hidaknál kútgyűrűkkel alapoztak (Velem, 1959)

vert cölöpalapozásra tértek át. A híd 1963–65 között épült [116].

Rábagyarmat Rába-hídjánál (1967–68-ban épült) az előző hídnál említett tapasztalatok miatt a kivitelező Hídépítő Vállalat acélcső cölöpalapozást javasolt. Vita alakult ki, újabb tervezőt (Vasiterv) is bevontak. E híd alapozásáról részletes, alapos ismertetést írt Pál Tibor [221]. Tanulságos, egyedülálló ez a cikk.

Az **Ostffyasszonyfa–Uraiújfalu közötti Rába-híd** 1964–66-ban épült újjá az 1903-ban épült pillérek felhasználásával, az ártéri nyílások – korábban faszerkezetűek voltak – vert cölöpalapozásúak.

A kis és a folyó feletti hidaknál is uralkodóvá vált a cölöpalapozás. Érdemes megemlíteni, hogy **épültek vegyes alapozású hidak,** így pl. a 84. sz. úton 1962-ben vasútvonal felett (ma 84150 j. út 4,388 km). A **hídfők** Pátria szádfal védelme alatt épült **síkalapok,** a **hídpillérek** pedig két-két **süllyesztőszekrényre** támaszkodnak [116].

A 8702. j. út 4,808 km sz. Sorok-patak-hídjánál (1964-ben épült) a pillérek szekrényalapon, a hídfők pedig vert cölöpalapon állnak.

A Sárvárnál 1962-ben épült, vasút feletti híd vegyes alapozású

Hidak szélesítésénél elég gyakran előfordult, hogy a szélesítés más alapozási móddal épült, pl. (1982-ben) a 8 sz. főút 138,238 km szelvényében álló Csörnöc-hídnál a **szekrényalapozásos híd szélesítése** vert **cölöpözéssel** készült.

Szombathelyen 1984-ben **gyalogos-aluljáró épült,** ennél vasbeton talplemez az alap, helyszíni adottságok miatt itt Soil-Mec résfal is készült [208].

Különlegesség a 89. sz. főút 1,617 km szelvényében épült híd, itt – a kivitelező javaslatára – vert és fúrt cölöpalapozás készült [116].

Hidak szélesítésénél gyakori a cölöpalapozás (8 sz. főút Csörnöc-híd, 1982)

A **hidak alapozásának sok egyéb** részlete is érdekes lehet, ezek az **egyedi hídleírásokban** általában elég részletesen megtalálhatóak. Érdemes ezeket tanulmányozni, pl. 1948-ban a 8415. j. út 0,748 km szelvényében **hatszög keresztmetszetű cölöpöket** vertek le.

A 86. sz. főút Körmendet elkerülő szakaszán 1979–80-ban épített Rába-híd cölöpalapozásánál a **Larssen-szádfalat bennhagyták,** hogy ezzel a kimosási veszélyt csökkentsék.

Általános tanulság, hogy az országos közutak hídjai közel 90%-ban cölöpalapozásúak (gyors, biztonságos, kedvező költségű), a kivitelezők nem kedvelik a szekrény- és kútalapozást.

Az 1965-ös árvíz – mely rendkívüli volt – két esetben jelentős alapozási munkákat tett szükségessé: a 86. sz. főút 67,441 km szelvényében 1949-ben épült Sorok-patak-híd egyik pillére megsüllyedt, a pillért elbontották és három 2,0 m átmérőjű kútalapot készítettek. A süllyesztésnél a víztelenítés nehézséget okozott. Az új pillér elkészülte után kiderült, hogy a másik pillér alapozása sem biztonságos, ezért ennél a pillérnél cölöpalapot készítettek.

A 84. sz. főút 78,011 km hídnál az árvíz 1965-ben az egyik hídfőt alámosta. Kiegészítő alapozást készítettek és egy pillérrel megosztották a hídnyílást, hogy kisebb legyen a talaj igénybevétele. **Cölöpalapozású** hidaknál árvízkár nem volt.

Hídnevek

A hidaknak általában kétféle nevük van: népi és a **közútkezelő nyilvántartásaiban** szereplő.

A helyi lakosok (a nép) gyakran a híd helye, az ott lakó neve szerint emlegetik a hidakat pl. Herpenyő-híd, Dűlőúti híd, Mukus híd, Jakab hídja.

Az anyaga vagy valamely tulajdonsága is gyakori a névadásban: Kishíd, Öreghíd, Cementhíd, Kőhíd.

Vas megyében 231 település közül 87 helységben 212 hídnevet írtak össze az adatgyűjtők [291].

A település nevében és címerében is szerepel (C.A.)

A híd anyaga szerint: **Kőhíd** nyolc akadt pl. Kisunyom, Káld, Rum, Velem; téglahíd csak Csákánydoroszlón; a nép nyelvén **Vashíd** csak három: Bükön egy és Szombathelyen két híd; meglepő, hogy **Fahíd** csak kettő szerepel a felmérésben: Gyöngyösfalu és Kőszeg, pedig jóval több fahíd van még ma is, nemhogy az 1980-as években, amikor a felmérés készült. Az egyszerű fahíd a népnyelvben bürü, ez 16 településen 20 híd esetében élt a lakosok emlékezetében. A fahidakat több vidéken **Dobogó hídnak** nevezik, Vas megyében nem él ez a név. A bürü nevet általában gyaloghidaknak adják.

A híd **kialakítása, mérete** is névadó lehet: **Kishíd** hat településen, nyolc híd neve, **Nagyhíd** név csak **Csörötneken** a Rába-híd esetében fordul elő.

Cifra híd három településen található: Szombathelyen részletes emlékeket rögzítettek erről a hídról: itt gyülekeztek vasárnap a legények, 1848-ban csata színhelye volt.

Nem jellemző a híd kora szerinti elnevezés. **Új híd** csak három van a megyében: Alsóújlakon, Kámban és Vépen. Öreghídként csak Bükön neveznek hidat.

Meglepően **kevés az áthidalt akadály, vízfolyás szerinti elnevezés,** pedig ez a legkézenfekvőbb. Gyöngyös-hídnak Sárváron két, Szombathelyen három hidat hívnak, pedig nemcsak ezen a településen van jóval több híd a Gyöngyösön, hanem máshol is. Herpenyő-, illetve Perint-híd csak egy-egy volt Sárváron, illetve Szombathelyen, úgy látszik, a helyieknek kézenfekvő, hogy mely vízfolyás felett áll egy-egy híd. **Rába-hídként** is csak öt hidat neveznek, Csákánydoroszló, Csörötnek, Egyházashollós, Ikervár, Sárvár településeken.

Érdemes még tallózni a Vas megyei földrajzi neveiről készült gyűjteményben, ám a helytörténeti írásokban is búvárkodni. **Mersevátnál** 1672-ben **Repülő hidakról** esik szó, ez a név más megyében is előfordul, általában vasútvonalak feletti gyaloghidaknál, itt azonban **ideiglenes, úszóhidakról** van szó, melyeket akkor használnak, ha az árvíz miatt kell gyors hídpótlásról gondoskodni [172].

Az **Eszteri híd** mondáját **Rum helytörténetében** lehet olvasni. Az emlékezet úgy tartja, hogy a hídnál álló erdészházban járt valaha Mátyás király Póka erdész lányánál [134].

Szombathely történetében az egyik korai hídnév 1583-ból a **Sidó híd,** 1670-ből pedig az **Olah gyaloghíd** neve maradt fenn [139]. Kőszegen 1784-ből a **Koldus híd** felépítéséről van

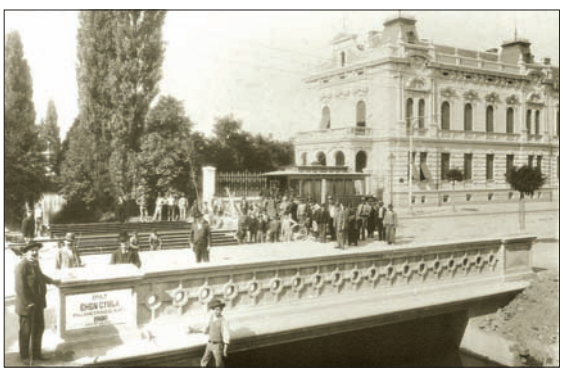
híradás, e híd mellett gyülekeztek a szegények. Érdekes, hogy ma már ezek a nevek sehol nem ismertek a megyében.

Csepregen 1616-ban a **molnárokat** szólították fel, hogy „szokás szerint" készítsék el a **Szalmahidakat;** ezek ideiglenes hídpótlók lehettek, melyek építésében a molnároknak (favágó molnárok) jártasságuk volt [62].

Nem hídszerkezet, mégis érdemes megemlíteni a **rőzsegátakat** pl. **Ikervárnál,** ahol 1895-ben azután a ma is üzemelő vízerőművet építették mérnöki tervezésű gáttal.

Ikervárnál a helytörténet írás **Villanyhídról** is tesz említést, ez a vízi erőművel kapcsolatos kezelőhíd, illetve a Rába-műcsatornán átvezető közúti híd [129]. Az erőmű szakemberei **Melocco hídnak** nevezik a híd építőjéről, Melocco Leonardóról a ma már több mint 100 éves betonboltozatot [59].

Melocconak hídja áll Szombathelyen is, és emléktábla is készült annak idején, a polgármester Éhen Gyula és a kivitelező nevének feltüntetésével. A Széll Kálmán utcai híd 1901-ben készült. Vas megye földrajzi nevei közt napjainkban nem szerepel Melocco neve, sem más hídépítőé.



Éhen Gyula neve méltán szerepel a hídon (Szombathely, képeslap)

Személyről elnevezett híd hivatalosan csak **Sárvár** új (2004) **Rába-hídja,** mely gróf Nádasdy Ferenc (egyes forrásokban a II. Nádasdy Ferenc) nevét kapta a város nagy személyiségéről [126].

A hídnévadás hivatalosan a Földrajzi-név bizottságon keresztül, annak elfogadó határozatával történhet. E sorok írója Hajós Bencével együtt készített ismertetőt és útmutatót a hídnévadásra. Jó lenne Vas megyében is arra érdemes személyekről is elnevezni hidakat.

A helytörténetírásban **emelős, felhúzható** hidakról is szó esik. Ezek erődített helyeken, várkastélyoknál, váraknál voltak, a török hódoltság alatt kisebb árkok feletti, sőt **Rábahidaknál is előfordultak**. Különlegességnek tekinthető ez a gyakorlat, érdemes a megörökítésre. Függő/lógó hídnak Rum községben él az emlékezete [56].

(képeslap)

Időrendben talán a **Római híd** elnevezéssel kellett volna kezdeni ezt a fejezetet, ezt azért nem tettem, mert csak elvétve, főleg újabban találni a régészeti tárgyú szakcikkekben, vagy helytörténeti írásokban a megye római kori útjain volt valamikori hidakról [154]. E könyvben több szó esik arról a **szombathelyi** hídról, amelyről 303-ban Quirinius hitvalló püspököt a Sibaris/Perint patakba fojtották. A nem pontosan a régi híd helyén álló mai műtárgy közelében emléktábla is áll. Meglepő, hogy a Római híd név nem terjedt el, nem közismert, pedig Szombathelyen még egy ebből a korból származó híd állt, **Körmendnél** nem is egy híd állhatott, s **Sárvárnál** is régészeti emlékek tanúskodnak a rómaiak út-hídépítési tevékenységéről. Római hídként beszélnek Rum községben egy cölöpsorról, mely római út része lehetett.

Római alagútként él a nyelvben Szombathelyen a csatornahálózat egy-egy része [291].

Általános szokás az **Ostffyasszonyfa–Uraiújfalu** között álló Rába-hidat **Ragyogónak** hívni, ilyen nevű település nincs és nem is volt, csárda azonban igen, ez a hídról kapta a nevét, a híd pedig római kori elődjéről Robio-Robiago. A népnyelv ezt „lefordította” értelmes szóvá, ragyogó megoldás… [253].

megye címere látható, a madár valójában nem gólya, ám a népnyelv így hívja…

Német (Brücke) és **horvát nyelvű** hídnevet is feljegyeztek pl. Felsőcsatáron.

A híd a település névadója is néhány esetben: **Hídvég/Rábahídvég, Hidashollós, Megyehíd**, utcanév is több településen, pl. Sárvár, Szombathely (1455-től).

Ragyogói Rába-híd

E rövid áttekintés végén még néhány megjegyzést hadd tegyek: különös, hogy hídnév olyan városok, települések esetében egyáltalán nem él, ahol pedig több és fontos, nagy híd áll (pl. Körmend, Rábahídvég, Szentgotthárd), ugyanakkor pl. Rum községben: Függő, Kő, Római, Eszteri, Magas, Móric (gr. Széchenyi Móricról) és Bürü elnevezés is ismert, **Szombathelyen** pedig 16 hídnevet írtak össze pl. Szajna-, Centenáris, Cifra, Kasmarcki, Nagy (Gyöngyös), Óperinti vas-, Bőrgyári bürü stb.

Egy-egy hídnak több neve is ismert, kőhídnak neveznek olyan műtárgyat is, mely azóta átépült, vagy ismert a neve a közelben lakó személyről, vagy az anyagáról.

Egy-két érdekes hídnév **Sorokpolánynál:** Cigány, Nagy, Zöld, Polányi, Karfás, cementhíd; Kőszegen: Andalgó, Szent János, Vasúti, Fekete híd [294].

Jánosházán a Király hidat építőjéről nevezték el.

Sárváron Gólya hídként ismert egy elhagyott, betemetett vasbeton híd, melynek vasbeton mellvédjén (a főtartó részét képezi) Vas

A hídkezelők névadása egyszerűbb: ma az országos közutakon az útnév, útszám és a híd szelvényszáma mellett az áthidalt akadály szerepel.

Korábban – 1965 előtt – utankénti hídszám is szerepelt azonosítóként, ma ez helyett a híd törzsszáma szerepel. Ennek óriási előnye, hogy az útszám vagy a szelvényszám változása esetén is megőrzi hídazonosító szerepét.

Ebben a könyvben általában az útszám és szelvényszám, esetenként az áthidalt akadály, leggyakrabban a vízfolyás neve szerepel.

Az önkormányzati hidak esetében – a legújabb nyilvántartásban a település, az út, utca és az áthidalt akadály szerepel, pl. Szombathely, Újváros utcai Perint-patak-híd stb.

További **búvárkodást ajánlok** nemcsak a **hídnevek,** hanem **utak, dűlőutak** esetében is, mert fontos információkkal szolgálnak történelmünkről, pl. **Fentő** és **Góré** az elrombolt rábai átkelőt, illetve a megfigyelőtornyot, erősséget jelentette Benczik Gyula kutatásai alapján [37].

Hidak és a művészet

A Vas megyei hidak történetében a művészet több területen megjelenik.

Városképek (metszetek, veduták) városokról, várakról adnak fontos információkat, művészi élményt (Kőszeg, Sárvár, Szentgotthárd, Szombathely).

Sárvár várbejáró hídjáról, szép ábrázolás **Kőszegről,** Zimmermann rézkarcán kívül több kép maradt fenn, s ezek a város védműveiről, hídjairól fontos információkat nyújtanak [40].

Sárvár Greicher Mátyás rézmetszetén

Szentgotthárdról Zimmermann metszete (1664) és egy Heiligenkreuzben készült festmény (1734 körül) maradt fenn [256]. Szombathelyről 1790-ben rézmetszet készült, ezen az előtérben egyszerű híd látszik.

A vépi Erdődy-kastélyról 1850-ben készült festmény a parkban álló kétnyílású boltozatról nyújt kedves látványt [80].

A várbejáró híd egy csészén

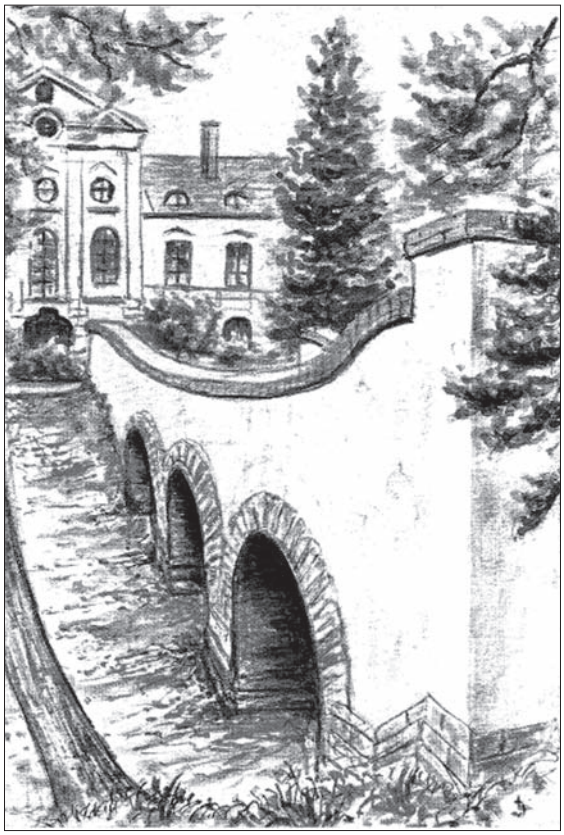
Ritkaság, hogy **porcelánvázán** hidat örökítenek meg. Sárvár várbejáró hídjának építési idejéről is támpontot ad egy 1822-ben Bécsben készült művészi ábrázolás. Ezen a híd mellett álló fiatal fák bizonyítják, hogy nem sokkal a váza készítése előtt épülhetett a tizenegy nyílású bejáróhíd [100].

Régi térképek a pontos földrajzi ábrázoláson túl művészi értéket is jelentenek, hisz a korabeli vízrajzot, a hidak környezetét, épületeket is ábrázolnak. Az I. és II. katonai felmérés térképszelvényei ebben a könyvben is megjelennek, fontos dokumentumok és egyben a 18–19. századi hadi földmérők mesterségbeli művészi készségét, tudásukat jelzi.

A hidak mérnöki alkotások, emellett nemes vonalakkal, tájformáló **művészi élményt is nyújthatnak.** A hídépítés korai alkotásai közül a boltozatok érdemelnek különös figyelmet. Vas megye nem túlzottan gazdag boltozatokban, a várakhoz (**Kőszeg, Sárvár),** kastélyokhoz vezető hidak (**Csákány, Vasszécseny)** feltétlenül említést érdemelnek [100].

Az említett négy híd közül a csákányi erősséghez, kastélyhoz épült hidat sajnos ma már nem csodálhatjuk meg, pedig **1733-ban a kőhídon szobrok, kővázák álltak,** ebből méretére is lehet következtetni. Kőszeg és Vasszécseny boltozott hídjainak mellvédje a hazai hídállományban egyedülálló alakú.

Ám nemcsak váraknál, kastélyoknál épültek nemes vonalú boltozatok, hanem máshol is, pl. a **Tompaládony–Zsédeny** közötti Répce-ártér **öt hídja. A két- és háromnyílású hidak szépen formált, impozáns alkotások voltak.** Kár, hogy útkorrekció miatt funkció nélkül maradva elpusztulnak – hacsak nem akadnak megmentői ezeknek a közel 200 éves hidaknak. Vasszécsenyél a kastélyhoz vezető boltozatról, vagy Sárvár várbejáró hídjáról dr. Gáll Imre, 1970-ben megjelent könyvében szomorú képet festett, ma pedig szépen helyreállítva állnak ezek [100].



Vasszécseny – ecsetrajz (I.L.)

A **hidak védelme, feltárása fontos** feladat, kötelesség: a Szombathely vízellátását biztosító vízvezeték feltárása, bemutatása Bucsunál, vagy Savaria útjának, boltozott csatornájának bemutatása Szombathelyen, az OTP Fő téri épületében hazánkban egyedülálló, példamutató. A római kori hidak, széles körben kevéssé ismert példája a Perint hídja, melyről 303-ban vízbe ölték Quirinius hitvalló püspököt. A mai vasbeton híd közelében álló római híd alapköveit 1982-ben feltárták, a püspök emlékét pedig a híd közelében emléktábla őrzi. Bő irodalom szól a püspök mártírságáról és a hídról is [158].

A boltozott hidakra, vagy azok közelében gyakran szobrot helyeztek el: Kőszegen a Fő térre nyíló hídnál Szent Jakab és Nepomuki Szent János szobra állt 1780-ban, ugyanitt a Gyöngyös-hídnál szintén Nepomuki Szent János vigyázta a hidat [241]. A megye sok Nepomuki-szobra között a **legigényesebb a Körmenden, 1750-ben készült, a Rába-híd** mellett külön oszlopos kupolás építményben álló szobra, s Szentgotthárdon is jó lenne pótolni a régi Rába-híd hídfőjénél 1768-ban elhelyezett, ám azóta elkerült szobrot [165].

Körmend Rába-hídja és védőszentje – ecsetrajz (I.L.)

Vas megyében több **kastélypark, díszpark** épült, ezek között pl. Sárváron, Vépen hidak is állnak.

Említésre méltó, hogy Szombathelyen, a kórház területén régi és új hidak is állnak.

Rába-híd a település címerében

A megye települései közül néhánynak a címerében a hídmotívum megjelenik pl. Ikervárnál és Molnaszecsődnél is [290].

A hidak esztétikus, díszes kialakítása az újabb kori hidaknál is lehet említésre méltó: Szombathelyen a Szent Márton utcában és máshol is a korai vasbeton hidak **díszes korláttal készültek,** az utóbbi időben **Kőszegen** a Gyöngyös-híd felújításánál kovácsoltvas korlát és ehhez illő lámpaoszlopok készültek.

Körmendnél a több, mint 100 éves **Rába-hídon** szintén **díszes lámpaoszlopok álltak,** mint arról a régi képeslapok tanúskodnak. A **képeslapok** is lehetnek fontos kordokumentumok, akár művészi alkotások is.

A vasbeton hidak között is voltak szépen megformáltak, pl. a sárvári Gólya híd címerdíszszel, Répcelak árapasztó-hídja, a 8. sz. főúton épült ív- és kerethidak, s az acélhidak között említeni kell **Sárvár új Rába-hídját,** melynek tervezésénél az alépítményre is különös gondot fordított a tervező (Főmterv Rt).

Sárvár, a „gólyás" híd híres címere (F.A.A.)

A **fahídépítés** újból kezd megjelenni a megyében, pl. **Velemben** az ősi hídszerkezetet idéző **fedeles fahíd épült.** Itt kapu és fedeles pad is készült, s vers is született ezekről a faszerkezetekről.

Velem fedett fahídja (L.B.)

A hidaknak nyoma van az irodalomban is. A megye szülötte, **Berzsenyi Dániel** is írt a Pest–Buda közti hídról, s született vers egy hídnál bekövetkezett balesetéről. Weöres Sándor is megörökített költeményeiben hidakat, **Petőfi emlékét** pedig az Ostffyasszonyfa–Uraiújfalu közti Rába-hídon emléktábla őrzi.

Petőfi és Orlai P. Soma találkozásának emlékére (L.B.)

Az **éremművészetben** Németh Mihály Sárvár Rába- és Gólya hídját örökítette meg, s lehetne még sok példát említeni [130].

A hidak tervezésében fontos szerepe van a művészetnek, a művészet pedig sokat tehet a hidak megismertetésében. E rövid fejezet célja a figyelemfelhívás. **Érdemes kutatni a hidakról szóló alkotásokat** és **kötelesség megóvni műszaki kultúránk értékeit a hidakban is.**

Az országos közutak hídjai

Mottó 1:

„XXVIII. – Az Utak mentében kivántató Hidak eránt következendökre kell leg inkább vigyázni, hogy tudni illik minden völgyben, a hol csak kicsin patak follyis, vagy álló Víz vagyon, azokon á Vizek nagyságához képest Hidak Vettessenek, és azok jó státusban tartassanak."

„XXIX. – A Hidak magassága, és erössége úgy alkalmaztassék, hogy akár minémü nagy áradásokban is helyt álhassanak, és á Vízektül el ne hordassanak."

A fenti mondatok a több mint 200 éve kiadott, utakra és hidakra vonatkozó „REGULÁK" részei voltak, ahol talán a legegyszerűbben foglalták össze a ma már sok-sok oldalas, hídépítésre és fenntartásra vonatkozó előírásokat és szabványokat. A teljes „hídszabályzat" mindösszesen 10 pontból állt, az akkori szakemberek ezek alapján építették és felügyelték a hidakat.

Vas (vár)megye ezen időszakban főleg vert facölöpös, faszerkezetű hidakkal rendelkezett, a hídállomány pedig erősen megtizedelődött az éppen hogy befejeződött török, kuruc és francia háborúk alatt. Az is sok problémát okozott, hogy a (vár)megye vízfolyásokban és hidakban az egyik leggazdagabb területe volt az országnak, és ez igaz a mai napig is. A vízfolyások nagy vízmennyiségeket mozgatnak meg, a vízszint jelentősen ingadozik, az árvizek hevesek és gyakoriak.

Az 1810-es évektől kezdődött a fahidak tudatos lecserélése szilárd építésű kőszerkezetekre, ami a boltozatos építési technológiát jelentette. Még tapintható híd ezek közül a kőszegi vár két hídja, valamint a sárvári vár ugyan már közben újraépített, de korhű feljáró hídja.

Az igazi fellendülés szilárd kő- és téglaszerkezetű hidak építésével a XIX. század végén, a XX. század elején történt. Ezen időszakra jellemző mérték, hogy például az 1906-os évben kivitelezett, illetve a forgalomnak átadott Vas (vár)megyei nagyhidak száma 17 darab volt, olyan hidakkal, mint a körmendi régi Rába-híd, a „Ragyogói" (mai nevén ostffyasszonyfai) Rába-híd, a sárvári régi Rába-híd, a szentgotthárdi Lapincs-híd.

Érdekessége az időszaknak, hogy még az 1890-es úttörvény is tartalmazott a (vár)megyére vonatkozó vámszedési jogot, amely nagyrészt hidakhoz kapcsolódott, és egészen a régi fahidak szilárd építésű hídra cseréléséig tartottak.

Árvíz a Marcalon (C.A.)

A következő időszak sötét korszaka a megyének, az I. világháború és az után a következő időszak, amikor is a trianoni békediktátum súlyos csapásként érintette a vármegyét. Az addigi 5036 km² területe 1767 km²-rel csökkent,

A régi Rába-híd Körmendnél árvízben (C.A.)

úthálózata 1679 km hosszról 958 km-re csökkent, az utak és hidak fenntartása, építése gyakorlatilag teljesen leállt, és ez eltartott egészen a világgazdasági válság végéig.

Markáns példája az időszak végének, amikor is az országvezetés olaszbarát politikájának megfelelően megindult a székesfehérvár–gráci 8-as számú főút építése Veszprém–országhatár között. Ez már korszerű beton útpályaként épült, teljesen gépesített kivitelezésben. Az út építése több jelentős híd építését is szükségessé tette. Ekkor épült Karakónál két 12 és 16 m nyílású híd, a vasvári háromnyílású, 38 méter össznyílású felüljáró, a Rábán és árterületén öt híd (ebből kettő vonóvasas vasbeton ívhíd, lásd Rábahídvégi Rába-híd), Horvátnádalján kétnyílású, nyílásonként 25–25 m nyílású vasbeton híd, és a rátóti négynyílású, 63 méter szerkezeti hosszúságú monolit vasbeton szerkezetű, vasút feletti felüljáró, amely a mai napig eredeti formájában áll és szolgálja az egyre nagyobb forgalmat.

A rátóti híd eredetileg Gasztony község határában épült volna fel, de az érintett nagybirtokos ezt nem engedélyezte alagcsövezett földje miatt. Ezért került Rátótra, a község belterületére a felüljáró, amely a torz geometria (26 fokos keresztezési szög a vasúttal) miatt rendkívül hosszú szerkezettel és feljárókkal készült. Ezek hossza az 500 métert is eléri, a szükséges irdatlan földtömeget végül is arról a földről kellett behordani, amelyet nem akart a földbirtokos rendelkezésre bocsátani a tervezés idejében. Mindezek mellett le kellett bontani a régi állomásépületet és két lakóházat, és új állomásépületet építeni.

Összességében azonban ezen időszak is a nagy hídépítések ideje volt, mivel 1920 és 1944 között a megyében 147 darab, 4–50 m nyílásméretű vasbeton és acélszerkezetű híd épült. Ezek közül néhány a mai napig fellelhető, és van forgalom alatt álló is.

A II. világháború óriási károkat okozott. A visszavonuló német csapatok a háború előtti 20 évben felépített, jó karban lévő hídjainkat szinte egytől egyig, teljesen feleslegesen felrobbantották. Így kerültek a mederbe az ostffyasszonyfai, a sárvári, a rábahídvégi, a rumi és a körmendi Rába-hidak.

A háború után a helyreállítás különböző módon történt, részben ideiglenes, részben állandó jellegű hidak építésével. 1950-ig 32 híd épült újjá, 27 végleges, 5 ideiglenes módon,

Ostffyasszonyfai „Ragyogói” Rába híd (C.A.)

köztük a sárvári és rumi Rába-hidak, Körmenden két ártéri és egy mederhíddal. Itt például a régi mederpillérek és a hídfők megtartásával a Rábából kiemelt roncsok jelentős mennyiségű visszaépítésével készült el a ma is látható és műszaki emléket képviselő régi Rába-híd, a mai kor igénybevételeinek sajnos már alig-alig megfelelve, védelemre szorulva. Meg kell említeni, hogy nagyon sok kishidat a helyi lakosság önfeláldozó munkája állított helyre.

Az 1980-as évekig tartó időszak viszonylag csendesen telt volna, ha néhány hídnál nem merül fel súlyos, országos visszhangot keltő probléma.

1976 őszén a sárvári Rába-híd két függesztőoszlopa a rejtett korrózió miatt elszakadt, a hidat fél évre teljesen le kellett zárni.

Egy év múlva a 86-os főút Csörnöc-hídját egy szabálytalanul közlekedő munkagép szakította le, komoly problémákat és veszélyhelyzetet teremtve.

Ezek után a megye hídállományát soron kívüli felülvizsgálatnak vetették alá, amelynek során kiderült, hogy több híd szorul azonnali korszerűsítésre, így került például 5 tonnás súlykorlátozás a 87-es főút rumi Rába-hídjára.

Ezen vizsgálatok hatására a KPM, a Közúti Igazgatóság, a Hídépítő Vállalat és az Uvaterv azonnal hozzáláttak az új hidak tervezésének és építésének. Ennek eredményeként sorra épültek a Rába völgyében az új hidak, Körmenden a Csörnöc- és az új Rába-híd, a rumi Rába-híd, a Vasvár melletti árterületi hidak, a vasvári vasút feletti új híd.

A XXI. század beköszöntét a megye nagy hídépítésekkel ünnepelte, elkészült a szombathelyi elkerülő út csomópontja, 5 új híddal, a 89-es főút Szombathely–országhatár közti szakasza 9 új híddal, valamint a 84-es főút sárvári elkerülő szakasza szintén 5 új híddal, amelyek közül a Rába feletti új híd egyedi és különleges, mivel a dunaújvárosi kosárfül-íves híd kistestvére, mintegy ezen tanulva a térbeli görbe tartók gyártási és szerelési technológiáját. A híd nemcsak jó, hanem esztétikus is lett, illik Vas megye Rába-hídjainak formavilágába is, ami nem kis teljesítmény.

A hídépítések néhány év szünet után nagy ütemben folytatódtak, kézzelfogható eredményekkel.

Sárvári új Rába-híd (C.A.)

A megye forgalomtechnikailag legnagyobb problémáját okozó 86-os főút M 86-os, négysávos, gyorsforgalmi paraméterekkel, új nyomvonalon történő építése hidakat jelent. A Vát melletti, már működő szakasz négy új műtárggyal, szintbeli kereszteződés nélkül megoldja a 88-as út csatlakozását és a csatlakozó földterületek és vadátjárók problémáját, elkészült a Szeleste elkerülőhöz tartozó szakasza is, két új híddal. Erről a Gyorsforgalmi utak hídjai fejezetben van szó.

Szintén új műtárgyakat jelent a 86-os főút Szombathelytől délre levő szakaszán a Nádasdot elkerülő szakasz, amely építése szintén folyik már, öt új műtárggyal és a Csörnöc meglévő nagyméretű hídjának teljes megújulásával és jó karba helyezésével.

Elkészültek a 8-as főút körmendi elkerülő szakaszának tervei, ahol várhatóan az összes keresztezés különszintű lesz, a 86-os csatlakozástól a vasút és a jáki összekötő út feletti felüljáróig. Az elkerülő út itt is már a jövendő M 8-as gyorsforgalmi útnak megfelelő kiépítésű lesz.

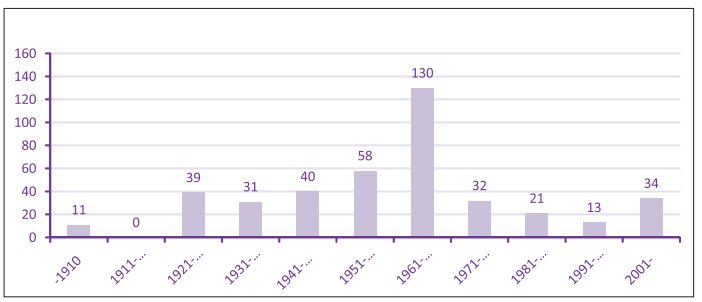
Az EU-s előírásoknak megfelelő 11,5 tonnás erősítésnek is sok híd köszönheti megújulását, példaként említve a 86-os főút körmendi szakaszán lévő Rába-hidat, valamint a 84-es főútnak a megye északi részén lévő hét hídját.

Jelenleg a megyei közútkezelői hatáskörbe tartozó hídállomány 410 darab 2,40 és 140,10 m szerkezeti hosszúság közötti hídból áll, 62 264 m² hídfelülettel, 5989 méter szerkezeti össz-hosszúsággal, ezek közül 12 Rába feletti, különböző korú és műszaki állapotú híd.

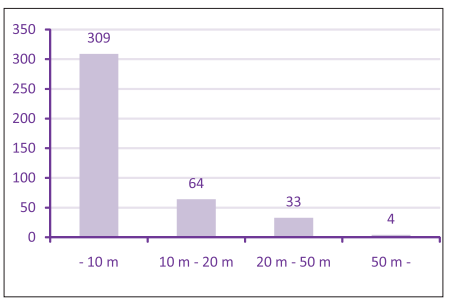
Ezen hídállomány jó karbantartása, folyamatos elemzése és megfigyelése a mindenkori hídmérnök feladata, akinek munkáját egyre korszerűbb eszközök és berendezések segítik.

A hidak nyilvántartása számítógépes adatkezeléssel történik, a nyilvántartó program teljes körű adatfeltöltése, több évi munka eredményeként, napjainkban érte el a teljesen feltöltött mértéket.

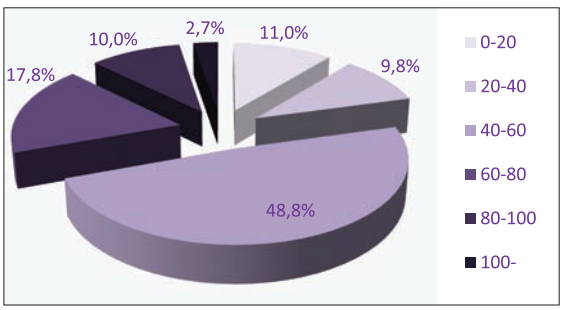
Gyakorlatilag a program valamennyi híd adatait és egyéb paramétereit tárolja fényképpel együtt és naprakészen lehetővé teszi azok elemzését és értékelését. Az éves kötelező hídvizsgálatot GPS alapú kézi számítógép (PDA) segíti, ami a terepen az összes adat azonnali elérhetőségét és ellenőrizhetőségét biztosítja,



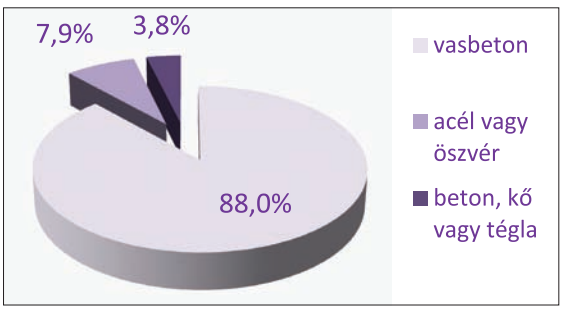
Közúthálózaton lévő hidak építése



Közúthálózaton lévő hidak legnagyobb nyílás szerinti megoszlása



Közúthálózaton lévő hidak kor szerinti megoszlása



Közúthálózaton lévő hidak felszerkezet anyaga szerinti megoszlása

Rátót, a vasút feletti híd korszerűsítés közben (Colas)

azok módosítási és aktualizálási lehetőségével együtt. A munkaeszközök között természetesen a digitális fényképezőgép és a laptop is helyet kap. Az így feltöltött helyszíni hídvizsgálatok, valamint a nagyhidakra kötelező 10 évenkénti fővizsgálatok adatai alapján képződik egy folyamatosan változó rangsor, az úgynevezett „végtelen lista", amely alapján mindig látható a következő beavatkozásra érdemes híd. Ezek után már „csak" forrást kell találni a fenntartásra, ami néha nem egyszerű feladat.

Rátót vasút feletti hídját 2013–2014-ben sikerült „A" teherbírásúra – szénszálas szalagos technológiával – megerősíteni a Pont-TERV Zrt. tervei szerint, a Colas Hungaria kivitelezésében. Ez a hídkorszerűsítés rendkívül fontos volt, mivel a 8 sz. főúton egyedüliként ez a híd volt 20 t teherbírású.

A hídmérnök feladata a most épülő új hidak építés közbeni felügyelete, valamint az éppen aktuális felújítás alatt álló híd vagy kis szerencsével hidak műszaki ellenőrzése is, ez jelen pillanatban 22 hídon jelent valamilyen szintű felügyeletet, munkát. A megyei hídállomány összességében jó közepes szint feletti műszaki állapotban van, ez országosan jónak mondható, megbízhatóan és viszonylag jó állapotban szolgálva az egyre növekvő forgalmat. A feladatok pedig nem fogynak.

Egy emblematikus öreg Rába-híd, Körmend elkerülő szakaszának elkészültével önkormányzati állományba került, ebben a fejezetben és a könyv címlapján is még szerepel emlékeztetőül.

Mottó 2:

„XXXI. Mivel á Hidakban akar minémü kis fogyatkozás is, és abban lévö lukak éjczaka az Utasoknak veszedelmekre, és akadállokra lehetnek, azért midön Hidak csináltattnak, azoknak Pallui szorossan egyben foglaltassanak, és arra Vigyazás légyen, hogy mindenkor jo állapotban légyen."

Önkormányzati hidak

Évszázadokon keresztül az utak, hidak zöme a vármegyék gondozásában volt. A szakszerűség biztosítására Mária Terézia 1772-ben előírta, hogy mérnököt kell alkalmazni.

Az állami és országos közutak kijelölése 1850-ben történt meg, 1867 után pedig az országos közutak vármegyei, törvényhatósági kezelésbe kerültek.

Vas megyében **1896-ban 1020 km törvényhatósági út** volt, ezeken pedig **160 híd és áteresz.** A teljes országos közúthálózat 1948 után jelentősen bővült – kb. 30000 km-re. A teljes úthálózat ennél jóval nagyobb, az országos úthálózatba nem tartozó utakat, hidakat az önkormányzatok kezelik.

1950-ig az államépítészeti hivatalok intézték az önkormányzatok kezelésébe tartozó hidak ügyeit is, ekkor szervezeti változtatás volt, s átmenetileg (1954) az összes út-híd kezeléséről a megyei tanácsok gondoskodtak. **1958 óta** újból az **állam gondoskodik az országos közutak hídjairól.**

A hídügyek közül 1957-ben a kompok tanácsi kezelésbe kerültek. Az országos közúthálózat fejlesztése folyamatosan kisebb-nagyobb változtatással járt, egyes utak, hídjaikkal együtt átkerültek az egyik hálózatból a másikba.

A megyében **1967-ben** kb. ugyanannyi **híd volt a tanácsi,** mint az országos közutakon. Utak, hidak átadás-átvétele évente történt. Részletes adatok **1975-ről** állnak rendelkezésre: **285 híd volt** a tanácsi kezelésű utakon 2420 fm hosszal, 12744 m² felülettel. Anyag szerint **162 vasbeton, 11 boltozott** (tégla, kő), **1 acél** és **111 faszerkezetű** volt. Igen sok volt a provizórikus, faszerkezetű híd; nagyobb: 20 m-nél nagyobb nyílású híd ekkor 6 híd volt (Szombathely, Kőszeg, Gyöngyös falu).

Szombathely, Óperint utcai híd (EHR)

Jelentősen változott az önkormányzati/tanácsi hídállomány összetétele 1984-re: a korábbi 285 hídból már csak 68 faszerkezetű volt. A kisebb hidak korszerűsítése az országos közúthálózaton 1955-ben kezdődött, az ott kialakított gyakorlatot: cölöpalapozású, előregyártott felszerkezetű hidak építése, átvették az önkormányzatok is, láthatóan eredményesen.

A tanácsi úthálózat mellett jelentős hídállomány volt és van is: ún. **saját használatú,** mezőgazdasági, ipari; vízügyi stb. utakon.

Kőszeg régi 87 sz. úti hídja (EHR)

Megyehíd település fahídja (C.A.)

Erről az állományról tételes kimutatás maradt fenn 1988-ból. Ebben meglepően sok, 254 híd szerepel, ezek közül 12 híd volt 10 m-nél hosszabb.

A saját használatú utak hídjainak száma társadalmi, szervezeti változásokkal jelentősen módosult. Számítógéppel feldolgozott adatok 1985-től állnak rendelkezésre, az adatok megbízhatósága 1990 után romlott.

Néhány jellemző adat 1987-ből: 261 híd közül 125 volt 2,1–5,0 m, 123 híd 5,1–13 m nyílású és kettő ennél nagyobb.

A hidak közül 79 volt 2,2 m-nél keskenyebb (gyaloghíd), 96 híd 2,3–4,9 m, 86 híd 5,0 m-nél szélesebb.

A hidak teherbírása: gyaloghíd 80, 6–20 t 105 híd, 20 t-nál nagyobb teherbírású 76.

Az adatok megbízhatóságának javítására a Közútfejlesztési Koordinációs Központ egységes útmutató alapján, szakemberekkel 2004-ben felmérette az önkormányzati hidakat. Nagy előrelépés volt, hogy a helyazonosítás GPS-szel történt, s minden hídról fényképek is készültek. Kár, hogy a felmérés nem terjedt ki a gyalogos- és kerékpároshidakra.

Alsóújlak mezei földúti hídja (EHR)

A felmérés szerint 300 közúti híd van az önkormányzati utakon, ezek közül 193 belterületen. A hidak zöme egynyílású, 48 a többnyílású (2–3 nyílás), Sárvár várbejáró hídja 11 nyílású; **20 m-nél nagyobb nyílású híd 45 van a megyében. A hídállomány zöme vasbeton** felszerkezetű, ezek mellett 19 boltozat, 17 provizórium (fa- és acéltartós) van. A vasbeton hidak közül **92 előregyártott, zömében FT, KCs tartós,** található feszített pallós hídszerkezet is.

Ják vasbeton hídja (L.B.)

A hídállomány hasonló az országos közúti hidakéhoz, közepes és nagyobb vízfolyás feletti híd kevesebb, a külterületi utakon több a provizórikus jellegű.

Településenként nézve a hídállományt: **Szombathelyen** van a legtöbb önkormányzati híd: **kilenc Perint-** és **19 Gyöngyös-csatornahíd.** A **Perint-hidak** közül öt háromnyílású híd, hosszuk 24–54 m, két híd idősebb 70 évnél.

A **Gyöngyös-hidak zömében** 7–20 m hosszúságúak, közülük négy híd 70 évnél idősebb. Szombathely önkormányzati hídállománya jellemzően vasbeton felszerkezetű, ezen belül monolit vasbeton lemez, előregyártott gerendás (UH és EHGT), vasbeton ív, betonboltozat, acéltartóval együttdolgozó és az Arany-patak fölött acéltartós, fapallós híd is áll.

Káld betonboltozata (L.B.)

Több gyaloghíd is szolgálja a közlekedést, ezek között akad háborús roncsból készült, de van igényes kialakítású vasbeton és acélszerkezetű is.

Szombathely hídjairól rövid ismertetés az egyedi hídleírások között is található.

Gasztony kastélybejáró hídja (C.A.)

Gencsapáti földúti hídja EHR)

Szentgotthárdon 15 önkormányzati híd, ezek között **egy 28 m nyílású Rába-híd van,** ez 1971 előtt az országos közúti hídállomány része volt. A többi híd kisebb, viszonylag fiatal, vasbeton, illetve acéltartóval együttdolgozó vasbeton pályalemezű.

Kőszegen a Gyöngyös fölött 15–51 m hosszú, 1–3 nyílású vasbeton hidak állnak, nevezetesek a várbejáró boltozatok. A város híd-történetéről e könyvben máshol is történik említés.

Sárváron öt Gyöngyös-híd szolgálja a közlekedést. Legnevezetesebb persze a műemlék várbejáró híd; erről a Boltozatok fejezetben külön is szó van.

A példaként említett városok mellett van több kisebb település, ahol több és érdekes híd van, pl. **Gencsapátiban** 10 híd áll, zsilipes is, **Magyarszombatfán** jellegzetes, igényes kivitelű fahíd található.

Velemben boltozott hidak, **Vépen** 9 híd áll, **Magyarlak** boltozott hídja, **Sorkifalud** háromnyílású, **Gyöngyösfalu** ötnyílású hídja is említésre méltó.

Velem Kút utcai szép boltozata (EHR)

Nemescsó öreg hídja (L.B.)

Bozsok boltozata (L.B.)

Erdészeti hidak Vas megyében

Vas megyében négy erdészeti igazgatóság működik több mint 47 ezer hektáron, melyből a szombathelyi erdészet területe 11 784 ha, a szentgotthárdié 12 413 ha, a sárvárié 13 349 ha, míg a vasvárié 9566 ha.

Az erdészeti igazgatóságok nyilvántartása szerint több mint 61 km aszfaltos úthálózattal, 194 km kavicsos úttal és 18 km földúttal rendelkeznek.

A nagy terület, a hozzá tartozó hosszú úthálózat és a Vas megyei domborzati viszonyokat tekintve nagyon kevés, mindösszesen 4 darab híd épült, mivel a kisebb vízfolyásokon általában átereszek találhatóak.

A Lugos-pataki híd Fleck Ernő 1978-as terve alapján épült meg a 7451. jelű Magyarszombatfa–Csákánydoroszló összekötő út 21,982 km szelvény bal oldalán található kavicsos erdészeti úton. A vasbeton híd érdekessége, hogy a régi fahídtól 30 méterre építették meg mederkorrekció miatt. A tervezett híd így egy átvágandó mederszakaszra épült. Az új híd megépültéig a régi hídon zavartalan volt a közlekedés.

A kiviteli tervben a hídfő-szárnyfalat, valamint a falszerkezetet típustervek alapján alakították ki. A híd alatti meder fenékszélessége 2,00 m, míg a rézsűhajlás 1:2 lett. A meder a híd alatt, valamint a be- és kifolyási oldalon 10–10 méter hosszon betonba rakott betonlap burkolatot kapott. A „C” terhelésű felszerkezet 3,80 méter pályaszélességgel, két oldalán 0,50 méter széles, kiemelt szegéllyel, szegélybordákkal merevített, kéttámaszú, vasbeton lemezből készült.

A Lugos-pataki híd a meder felől (C.A.)

A 7457. jelű Apátistvánfalva–Máriaújfalu összekötő út 4,521 km szelvényében, az országos közúttól 40 méterre épült a Pattogósi erdei feltáró úton, a Hársas-patak áthidalására a 4,00 méter szabad nyílású híd. A híd típustervek alapján épült 1,20 méter mederfenék-szélesség-

A Lugos-pataki híd az út felől (C.A.)

gel. A patak medrét a híd környezetében 30 cm vastag betonba rakott fagyálló terméskővel burkolták. A monolit vasbeton felszerkezetű híd 3,80 méter pályaszélességgel, kétoldalt 0,50 méter széles, kiemelt szegéllyel és párhuzamos szárnyfalakkal épült. A vasbeton lemezt 3 rétegben ragasztott csupaszlemezzel és egyszeri bitumenmázolással szigetelték.

A Pattogósi út Hársas-patak-hídja (C.A.)

A Pattogósi út Hársas-patak-hídja (C.A.)

A 8638. jelű Söpte–Csepreg összekötő út 16,113 km szelvény bal oldalán kiágazó Csepreg–Meszlen erdészeti út 2,848 km szelvényében keresztezi az Ablánc-patakot. A híd 6 méter szabad nyílással, a híd alatt 1 méter mederfenék-szélességgel épült Fleck Ernő 1979-ben készült terve alapján. A patak medrét itt is 30 cm vastag betonba rakott, fagyálló terméskővel burkolták, a két végén 80 cm mély és 50 cm vastag beton zárófoggal lezárva. Az építés idejére a patak medrét ideiglenesen elterelték, a járműközlekedés biztosítására hídprovizóriumot építettek. A híd párhuzamos vasalt beton szárnyfalakkal készült. A szegélybordákkal merevített kéttámaszú, vasbeton lemez „C" terhelésű felszerkezetét 3,80 méter pályaszélességgel tervezték, két oldalon 0,50 méter széles, kiemelt szegéllyel.

A 3,19 méter nyílású Tacskándi-patakhíd a 8437. jelű Vashosszúfalu–Káld összekötő út 2,968 km szelvény bal oldalán lévő erdészeti úton épült. A kiviteli tervet Lutonszky Zoltán készítette. A régi betonfalazatokon nyugvó fa áthidaló szerkezet az évek múlásával teljesen tönkrement, ezért a 80-as évek elején vasbeton szerkezet építése vált szükségessé. A meglévő falazatok állapota elfogadható volt, ezért kisebb erősítést követően azok megmaradhattak, majd közúti daruval elhelyezték az előregyártott, vasbeton gerendákat. A tervek szerint egy gerenda tömege 1,215 tonna volt, 15 gerendát helyeztek el a hídon.

Gyaloghíd (C.A.)

Körmend, Pinka-híd az erdészet egy útján 2009. 10. 29. (C.A.)

Vasúti hidak

A Vas megyét érintő vasútvonalak

Ágfalva–Sopron–Nagykanizsa vasútvonal (forgalomba helyezve: 1865. IX. 21.)
Kőszeg–Szombathely vasútvonal (forgalomba helyezve: 1883. VIII. 16.)
Győr–Szentgotthárd vasútvonal
(Győr–Szombathely, forgalomba helyezve: 1871. X. 1.
– Szombathely-Szentgotthárd, forgalomba helyezve: 1872. IX. 1.)
Székesfehérvár–Celldömölk vasútvonal
(Veszprém–Kis-Cell szakasz, forgalomba helyezve: 1872. X. 3.)
Boba–Tapolca vasútvonal
(Boba–Sümeg, forgalomba helyezve: 1889. I. 13.
– Sümeg–Tapolca, forgalomba helyezve: 1891. V. 16.)
Porpác–Hegyeshalom vasútvonal (forgalomba helyezve: 1891. XI. 8.)
Körmend-Zalalövő vasútvonal, (forgalomba helyezve: 1906. XII. 24.)

Megszűnt vasútvonalak a megyében

Vonal megnevezése	Forgalomba helyezés	Megszüntetés
Szombathely–Rum vasútvonal	1894. XII. 10.	1974. V. 24.
Szombathely–Pinkafő (Bucsu)	1888. XII. 17.	1960. I. 1.
Körmend–Németújvár (Pinkamindszent)	1899. IX. 24.	1966. XII. 13.
Celldömölk–Fertőszentmiklós	1897. XII. 17.	1979. V. 26.
Bajti elágazás Zalabér–Batyk	1913. XI. 8.	1975. VI. 1.
Zalalövő–Bajánsenye	1906. XII. 24.	1980. X. 18.
Sárvár–Répcevis	1913. XI. 8.	1974. V. 26.

Valamennyi élő vízfolyásnál a vonalak megnyitásakor a hídépítéseket sem lehetett elkerülni. (Répce, Rába, Zala, Gyöngyös, Perint, Pinka, Csörnöc, Lapincs folyók, ill. patakok felett. A kisebb és időszakos vízfolyások nem szerepelnek a felsorolásban.)

A Győr–Szentgotthárd vasútvonal 881+45 hm.sz.-ben Kis-Rába-híd, valamint a 886+09 hm. sz.-ben Nagy-Rába-híd építésének rövid bemutatása

A Kis-Rába-híd 36,80 m támaszközzel, fajármokon nyugvó fahídként, a Nagy-Rába-híd 3×35,00 m nyílású, szintén fajármokon nyugvó fahídként épült meg 1871-ben. 1883-ban döntöttek, hogy kőpilléreken nyugvó vasszerkezetekre cserélik a fenti fahidakat. Ennek következtében 1884-ben átépültek, a nagy híd nyílásai ekkor változtak 32,63+42,30+32,61 m-re. A falazatok pneumatikus alapozással készültek, a felszerkezet alsópályás, rácsos acélszerkezet lett, melyet III. mozdonysorozatra méreteztek, de mivel pl. a 327-es sorozatú mozdonynál is túligénybevételeket mutatott, állandó lassújelet kellett bevezetni és a 328-as sorozatú mozdonyok közlekedését megtiltották. Az újabb felszerkezetcsere 1927-ben történt az 1926-os Hídszabályzat szerint 5×22 t, illetve 4×25 t ideális mozdonyterhelésre. A szerkezet diósgyőri folytvasból készült. A Kis-Rába-híd szerelését 1927 májusában kezdték és augusztus 10-én tolták be a helyére. A Nagy-Rába-híd szerelése 1929. december 12-én készült el a diósgyőri Vagongyár és az Állami Gépgyár budapesti hídműhelye kivitelezésében.

A műtárgyakat 1945 tavaszán a falazatokkal együtt felrobbantották. A helyreállítás 1947–48-ban történt, provizórikus megoldással. A helyreállított híd anyaga az ózdi Vasműből származott, a vasszerkezetet a Magyar Vagon- és Gépgyár győri gyára készítette el. A forgalomba helyezése 1948. XI. 26-án történt. Mivel a szerkezetek anyaga közönséges kereskedelmi vasanyag volt, ezért csak 5×18 t ideiglenes mozdonyterhelést engedélyeztek.

A megnövekedett forgalmi igények és a tengelyterhelés emelése, az állandósult sebességkorlátozás felszámolása indokolttá tette az ismételt átépítést.

Az új műtárgy számára két új hídfőt és mederpillért kellett építeni. Az új műtárgy 70°-os ferdeségű, három nyílású (32,75+41,58+32,75 m), folytatólagos, szimmetrikus rácsozású, párhuzamos övű rácsos szerkezet. A hosszabb támaszköz 10, a rövidebb 8 mezőre van felosztva. A főtartók magassága 5738 mm; a kereszttartók támaszköze 5000 mm. A főtartókhoz mindkét oldalon konzol csatlakozik, mely a gyalogjárdát, a kábelcsatornát, a korlátot és a hídvizsgáló kocsi pályáját hordozza. Az építés kivitelezője a MÁV Hídépítés Főnökség Budapest, 1993.

Vasúti pálya- és műtárgy-rongálódások Vas megyében az 1965-ös árvíz következtében

A Szombathely–Rum vonalon a Gyöngyös-patak provizóriumánál az alátámasztást alámosta az árvíz.

A Szombathely–Bucsu vonal 33/4 hm.sz.-ben az oladi Perint-patak-hídnál az egyik alépítmény elmosása.

A Gyöngyös és a Sorok-, Perint-patakok áradása miatt Szombathely nagy részét a környező településekkel együtt elöntötte az árvíz, aminek következtében a város helyi és helyközi buszforgalma leállt. Az elmosott, átszakadt vasúti töltések miatt a legtöbb szakaszon megbénult a közlekedés. Szombathely és a környék településeinek árvízi védelme érdekében a lukácsházi víztározó építése lassan befejezéséhez közeledik.

Az 1965-ös árvíz Szombathelyen (újságcikk)

A Porpác–Hegyeshalom vonal 307/8 hm.sz.-ben a dénesfai Kőris-patak-hídnál az egyik falazatot a víz alámosta, a 10 m nyílású új lágyvas-

betétes felszerkezet megrogyott. Átépítése a vonal átépítésekor történt meg.

A Körmend–Zalalövő vonal 45/6 hm.szben a Csörnöc-hídnál az egyik töltéslezáró kőburkolatát a víz teljesen elmosta, a burkolatok leszakadtak.

Az Ágfalva–Nagykanizsa vonal 1172/4 hm. sz.-ben az 5×12,00 m nyílású teknőhídnál a kifolyási oldalon kopolya keletkezett, melyet a későbbiekben öntözésre és állatok itatására használtak szivattyúzással. Ennek következtében a síkalapozott közbülső pillérek megsüllyedtek, sebességkorlátozást kellett bevezetni. Átépítése 2006-ban történt, egynyílású acélhíddá.

A Győr–Szentgotthárd vonalon a sárvári Rába-hidaknál a város felőli oldalon a folyópályát be kellett robbantani a víz akadálytalan lefolyásának biztosítása miatt, mert a közúti Rába-hídtól egészen a kórházig a város már vízben állt.

A Celldömölk–Mexikópuszta GYSEV-vonalon a nicki Kis-Rába-híd és a Kőris-patak-híd között az árvíz a vasúti pályát teljesen elmosta kb. 900 m hosszan. Az árvíz következtében Répcelakon közel 100 ház megrongálódott.

A megye területét is érintve a MÁV területén az elmúlt években befejeződött a Boba–Ukk–Zalaegerszeg vonal átépítése, a bobai deltavágány megépítése. Emellett befejeződött a GYSEV vonalszakaszain [(Ágfalva)–Sopron–Szombathely, és Szombathely–Szentgotthárd állomások között] a teljes korszerűsítés, mely a vasúti pálya, híd, biz. ber., távközlés mellett magában foglalja a villamosítást is.

2011 októberében komoly változás történt a megyét érintő vasúthálózatok kezelésében. Több Vas megyét érintő MÁV vasútvonal, ill. vonalrész a GYSEV kezelésébe került: a Hegyeshalom–Szombathely vasútvonal, a Szombathely–Nagykanizsa vasútvonal Szombathely–Zalaszentiván vonalrésze, a Szombathely–Kőszeg vasútvonal, a Székesfehérvár–Szombathely vasútvonal Szombathely–Porpác vonalrésze, a Körmend–Zalalövő vasútvonal.

Vas megye vasúti hídállománya 2015-ben

Hidak típusa	A MÁV vonalain	A GYSEV vonalain
Fatartós áteresz	–	–
Csőáteresz	6 db	61 db
Boltozat	9 db	18 db
Vb.kerethíd	65 db	88 db
Teknőhíd	42 db	72 db
Acélszerkezet	7 db	13 db
Gyalogos-felüljáró	1 db	3 db
Gyalogos-aluljáró	2 db	3 db
Provizórium	–	1 db
Feszített vasbeton szerkezet	2 db	–
Összesen	134 db	259 db

Nagyobb vasúti hidak Vas megyében

Püspökmolnári Rába-híd

Az felújított Rába-híd (2006, B.L.)

A híd a Szombathely–Nagykanizsa vasútvonal 1159+48 hm. szelvényében épült 21,20+ +50,00+21,20 m nyíláskiosztással, alsópályás gerinclemezes + rácsos + alsópályás gerinclemezes szerkezeti kialakítással. A régi acélhidat 1865-ben adták át a forgalomnak, mely 1945-ig állt. A háborús cselekmények során a híd acél-

szerkezete és a falazatok több helyen sérülést szenvedtek. A híd provizórikus helyreállítása – ideiglenes alátámasztások beépítésével – még 1945-ben megtörtént, ezt követően 1964-ig a hídon 25 km/h sebességgel bonyolódott le a forgalom. Ezen – 160 méter hosszú, folytatólagos, többszörös rácsozású – hegeszvas anyagú híd helyett épült a jelenlegi szerkezet az 1951. évi H.1. jelű Vasúti Hídszabályzat szerinti „A" jelű 7×25 t terhelésre. A forgalomnak 1964. május 7-én adták át. A szerkezet korrózióvédelmi felújítása 2006-ban történt meg. Az új híd össznyílása a régihez képest több mint 60 méterrel csökkent, ennek pótlására a vízügyi előírásokat követően épült az 1174+10 hm. szelvényben lévő Rába-ártéri híd.

A 3x12,70 m nyílású, jelenleg is üzemelő, vasbeton lemezhíd 2011-től a GYSEV kezelésében van.

Vasvári Rába-ártéri híd

A híd a Szombathely–Nagykanizsa vasútvonal 1172+77 hm. szelvényében található, 52,0 m támaszközű, alsópályás, rácsos, ortotrop pályalemezes szerkezet. Az eredeti szádfallal körülvett, cölöpökön nyugvó kétnyílású acélhidat 1865-ben építették. Az 1960. évi átépítés során az új, szegélybordás, vasbeton szerkezetet a régihez képest meghosszabbították, a meglévő alátámasztásokra és a közéjük épített, új, síkalapozású pillérekre helyezték a hidat. Ezen műtárgy 5×12,70 m nyílású, szegélybordás felszerkezettel épült. 2001 júniusában az utólagosan épített közbenső pillérek megsüllyedtek, illetve kismértékben megbillentek (geotechnikai szakvélemény alapján: a talajrétegződés megváltozása és a közeli tó által okozott talajvízáramlások miatt), ezért a hídra 20 km/h sebességkorlátozást vezetttek be. Az új műtárgy a régi helyére került, a hídfőket – a szélső felszerkezetek felrobbantását követően – 2 darab P18 jelű provizórium védelme alatt, fúrt vasbeton cölöpös mélyalapozással építették meg. A felszerkezetet a gyártóüzemből hat darabban szállították a helyszínre, ahol a vasúti nyomvonal mellett történt a helyszíni szerelése. A műtárgyat a helyére két nagy teljesítményű daruval emelték be. A híd az MSZ – 07 – 2306 szabványsorozat szerinti „U" jelű teherre épült, forgalomba helyezése 2006. augusztus 29-én történt meg.

2011-től a GYSEV kezelésében van.

Az út Rába-ártéri híd (2009, B.L)

Vasvári Csörnöc-híd

A felújított Csörnöc-híd (2009, B.L)

A híd a Szombathely–Nagykanizsa vasútvonal 1181+82 hm. szelvényében lévő 25,00 m nyílású rácsos acélszerkezet. Az eredeti hidat 1945-ben, a háború alatt felrobbantották, mind a kőfalazatok, mind a vasszerkezet megsérült. A helyreállításkor a falazatokat betonból újjáépítették, a vasszerkezeteket kicserélték. Az új felszerkezet a tokaji Hosszú híd 1899-ben épített egyik 26,00 méteres szerkezete, melyet az elhe-

lyezés előtt 5×22 tonna terhelésre erősítettek meg. A megerősítés során a három-három szélső mezőben pótátló rudakat helyeztek el. A híd utolsó mázolása 2007-ben történt meg.

2011-től a GYSEV kezelésében van.

Külsővat, Marcal II. híd

A felújított Marcal-híd (2009, B.L.)

A híd a Győr–Szombathely vasútvonal 660+42 hm. szelvényében lévő 20,90 m nyílású, alsópályás, rácsos szerkezet. A rendelkezésre álló adatok tanúsága szerint a jelenlegi híd helyén is acélszerkezetű híd volt. Gyenge teherbírása miatt 1937-ben folytacélból készült szerkezetre cserélték ki. A második világháborús események a hidat sem kímélték, ennek következtében egyes részei sérüléseket szenvedtek el. Azok kijavítása és a műtárgy teljes helyreállítását követően a hidat 1948. január 23-án adták át a forgalomnak. Azóta a hídon 1985 augusztusában a hossztartók felső övlemezeinek cseréjét, míg utolsó mázolását 2007-ben végezték.

Celldömölki út- és gyalogos-aluljáró

A celldömölki út- és gyalogos-aluljáró (2009, F.S.)

A műtárgy a Győr–Szombathely vasútvonal 706+90 hm. szelvényében lévő, 6,00 m nyílású, felsőpályás, gerinclemezes acélszerkezet (pápai úti aluljáró). Az útaluljárót 1969-ben, míg a Celldömölk állomás felé eső oldalon lévő gyalogos-aluljárót 2001-ben helyezték forgalomba. 2009-ben történt meg a fővonali felszerkezet teljes felújítása: hídgerendacsere, saruk cseréje a szerkezetek és az ütközőkapuk korrózióvédelmével, a teljes falazatok homokszórással történő tisztításával, felületkezelésével. Párhuzamosan a korábbi acélsaruk neoprén műgumi saruval történő kiváltása is megtörtént.

Sárvár, Nagy-Rába-híd

A híd a Győr–Szombathely vasútvonal 886+09 hm. szelvényében lévő 36,16+45,20+ +36,16 m támaszközű, folytatólagos négytámaszú, nyitott alsópályás, oszlopos rácsozású

Sárvár Rába-hídja (2009, F.S.)

acélszerkezet. A gyári kapcsolatok hegesztettek, a helyszíniek szegecseltek. A régi nyomvonalon a 882+00 – 892+00 szelvények között nyomvonal-korrekciót hajtottak végre, melynek alapján a felépítmény mellett a jelenlegi híd is a régi nyomvonaltól balra került. Ezen műtárgyon 1993. óta bonyolódik le a vasúti forgalom. A híd az 1976. évi Vasúti Hídszabályzat „U" jelű 4×25 tonna terhelésre épült. 2009-ben koncentrált vágányzárban újult meg a szerkezet – hídgerendacsere, csatlakozó pályarészeken bordás lemez beépítése, teljes mázolás és a falazatok felújítása.

A Rába-híd felújítás közben (2009, F.S.)

A felújított műtárgy (2009, F.S.)

Répcelaki Répce-csatorna-híd

A Répce-csatorna-híd (2009, B.L.)

A műtárgy a Porpác–Hegyeshalom vasútvonal 276+69 hm. szelvényében van. A szerkezet 25,00 m nyílású, alsópályás gerinclemezes kialakítású. A híd helyén eredetileg egy 20,00 m nyílású, rácsos acélhíd volt, amit 1945-ben a háborús események során felrobbantottak. A megsemmisült híd helyén egy háromnyílású provizórium épült fa alátámasztásokkal. A fa alkatrészek rohamos korhadása miatt azt több esetben át kellett építeni. 1959-ben betonblokkra helyezett, acélcső bakjármokra épült a háromnyílású, szegecselt tartós provizórium. A vonal átépítése során a megnövekedett követelményeknek megfelelően jelen műtárgy épült, mely az 1951. évi H.1. Vasúti Hídszabályzat szerinti „A" jelű 7×25 tonna terhelésre felel meg. A műtárgy forgalomba helyezése 1973. június 12-én történt meg. Karbantartás keretében 2007-ben újult meg a szerkezet.

2011-től a GYSEV kezelésében van.

Répcelaki gyalogos-felüljáró

Gyalogos-felüljáró (2009, B.L.)

A Porpác–Hegyeshalom vasútvonal 261+43 hm. szelvényében épült meg a 18,43+23,18 m nyílású, 1970. december 22-én forgalomba helyezett gyalogos-felüljáró. A műtárgy 2009-ben a szerkezet alátámasztásainak cseréjével és a felszerkezet korrózióvédelmének felújításával megújult, magasságilag a még nem kiépített villamos vontatásra is megfelelő. 2011-től a GYSEV kezelésében van.

Körmendi Pinka-ártéri híd

A Pinka-ártéri híd árvízkor (2009, B.L.)

A műtárgy a Körmend–Zalalövő vasútvonal 27+24 hm. szelvényében 10,00+23,94+10,00 m nyílással, a két ártéri részen köracélbetétes teknőhíddal, középen alsópályás, rácsos acélszerkezettel létesült. Az eredeti híd egy 40,00 m nyílású, rácsos alsópályás vashíd volt, amely 1906-ban épült. 1945-ben a háborús cselekmények során a hidat felrobbantották, annak helyén még abban az évben provizórium épült. A jelenlegi szerkezet építési munkái 1958. május 12-én kezdődtek meg, a forgalomba helyezést pedig még ugyanabban az évben november 5-én megtartották. A közbenső felszerkezet a Budapest Keleti pu.–Hegyeshalom, vasútvonal 1483/84 hm. szelvényében lévő abdai Rábca-híd volt bal vágányú vasszerkezete. Ez a szerkezet hegeszvasból épült 1889-ben, majd a pályatartókat és a főtartókat 1903-ben, ill. 1913-ban folytvas megerősítéssel látták el. A szerkezet az 1951. évi H.1 számú Vasúti Hídszabályzat szerinti „C” jelű terhelésre tűrt feszültséggel megfelel. 2011-től a GYSEV kezelésében van. Jelenleg a vasúti forgalom szünetel a vonalon.

Körmend, Rába-provizórium

Körmend, Rába-provizórium (2009, B.L.)

...árvíz idején, leterhelve (2009, B.L.)

A műtárgy a Körmend–Zalalövő vasútvonal 35+46 hm. szelvényében található.

I. nyílás: 20,50 m ny.
kétnyalábos Peine 1000 tartó,
II. nyílás: 27,18 m ny.
háromnyalábos Peine 1000 tartó,
III. nyílás: 13,20 m ny.
kétnyalábos szegecselt 700 tartó,
IV. nyílás: 10,70 m ny.
kétnyalábos hengerelt 500 tartó.

Az eredeti híd 50,00+25,00 m nyílásokkal, cölöpalapozással 1906-ban épült. A vasszerkezet mindkét nyílásban alsópályás, rácsos vasszerkezet volt, 4×10, ill. 3×12 tonna ideális terhelésre méretezve. A hidat a háborús cselekmények során 1945-ben felrobbantották, a falazatok és a vasszerkezet teljesen megrongálódott, a vasszerkezet a mederbe zuhant. 1946-ban a hidat ideiglenesen helyreállították.

Mindkét rácsos vasszerkezetből öt kerethossznyit felemeltek, és közös cölöpjáromra helyeztek. A hiányzó részeket kalodás provizóriumokkal egészítették ki, melyeket szintén fa cölöpjármokra helyeztek. A provizórium így kilenc nyílással épült meg. A nagymérvű korhadás miatt 1950-ben a provizóriumot ötnyílásúvá alakították át úgy, hogy a hídfők és a pillér újjáépítése megtörténhessék. Az átépített provizóriumban a második és harmadik nyílás áthidalására az eredeti rácsos szerkezetet továbbra is meghagyták. 1952-ben a pillért újjáépítették. A régi cölöpalapot meghagyták, és erre 1,4 m magasan (250 kg/m^3 p.c. adagolásával) betonoztak. A régi alap fölé a betonozáskor hét „I" jelű, használt sínt építettek be. A falazatot (180 kg/m^3 p.c. adagolásával) betonból készítették, és arra az I. nyílás felé 1,00 m, a II. nyílás felé 1,13 m magas, közös vasbeton szerkezeti gerendával zárták le. A szerkezeti gerendát (400 kg/m^3 p.c. adagolásával) betonból és 16 mm-es normál betonacélok felhasználásával építették meg. A pillér megépítése után a Rába-meder feletti provizórium részét is átalakították, mivel a régi szerkezet alatti cölöpjárom is nagymértékben elkorhadt.

Az új provizórium négy nyílással 1952-ben épült meg. A mederben a két cölöpjárom helyett új, a roncs-vasszerkezetek helyett kalodás provizóriumok épültek. 1954-ben a hídfőket is újjáépítették.

Az eredeti cölöpöket használták fel teljes egészében, és azokra B.70 minőségű betonfalazatot készítettek. A falakat vasbeton szerkezeti gerendákkal zárták le. 1957-ben a mederjáromban észlelt korhadás miatt azt is átépítették vascső-cölöpjárommá. A cölöpjárom felső részét kereszttartós alátámasztásokkal alakították ki.

Az éves provizóriumvizsgálatok során megállapították, hogy a medernyílás nagy fenntartási munkái (betéttuskók, szélrácsok, alátámasztások, süvegfák, hídgerendák cseréje) szükségessé váltak.

Az egyes alkatrészek cseréje csak a tartók széthúzásával, a provizórium teljes szétszerelésével volt megoldható. Az ártéri részt ekkor (1976-ban) kétnyílásúvá alakították át. A középső alátámasztás cölöpalapra épült. A munkát a HÉF. végezte átszállásos vágányzárban 1976. március 1. és 1976. június 30. között. Forgalomba helyezése 1976. július 15-én volt, próbaterheléssel egybekötve.

Teherbírás az 1951. évi Vasúti Hídszabályzat szerint „C" ideális (5×18 tonna), de a 2×375 sor. mozdony terhelése a mértékadó. A műtárgyon azóta nagyobb felújítást nem végeztek. 2011-től a GYSEV kezelésében van. Jelenleg a vasúti forgalom szünetel a vonalon.

Bobai Marcal-híd

Az 1952-ben épült Marcal-híd (2010, B.L.)

A Székesfehérvár–Celldömölk vasútvonal 1116+36 hm. szelvényében van a 20,00 m nyílású, alsópályás gerinclemezes acélszerkezet. Az eredeti híd 1898-ban épült süllyesztettpályás rácsos acélszerkezettel, amelyet 1929-ben alsópályás gerinclemezessé építettek át. A háború alatt felrobbantott híd helyén 1945-ben provizórium épült. A régi alapok felhasználásával, selypi V.400-as cementtel készítették a falazatokat 1951-ben. A falazatokra 80 cm vastag vasbeton szerkezeti gerendákat építettek lábatlani C.500-as cement adagolásával. Az acélszerkezet gyártását és helyszíni szerelését a budapesti Ganz-MÁVAG Mozdony és Gépgyár végezte 1952-ben. A helyszínen oldalt épített szerelőállványon állították össze, majd betolták. Az acélszerkezet anyaga folytacél, a lőrinci hengerműből, valamint az ózdi és diósgyőri vasgyárakból származnak.

Próbaterhelés 2010-ben az óriáson (B.L.)

Nagyrákosi völgyhidak

Zalalövő–Bajánsenye országhatár vasútvonal 309+15 – 323+15 hm. szelvényei között épült meg az I. sz. völgyhíd, a 333+90 – 335+90 hm. szelvények között a II. sz. völgyhíd még 2000-ben. Az I. sz. völgyhíd 32 nyílású, folytatólagos, többtámaszú, feszített vasbeton szerkezet, teljes hossza 1395,00 m. A II. sz. völgyhíd szerkezetileg azonos kialakítású, teljes hossza 200,00 m. Megépítésük óta 2006 szeptemberében 16 napos – teljes vonatkizárásos – vágányzárban helyezték át az egyes szerkezetek végein lévő acél ágyazattámasztókat a konzolokon előre kialakított helyekre (a beton zsugorodásából fakadó szerkezetrövidülések).

A szerkezeteken 2010 áprilisában végeztettünk próbaterhelést.

A Répce-patak-híd (2011, C.Zs.)

...és a Répce-ártéri híd (2011, C.Zs.)

Büki Répce-hidak

A 2001 óta GYSEV Zrt. kezelésében lévő Sopron–Szombathely vasútvonal 2009–2010 közötti teljes vonali felújítása során a teljes vonali hídállománnyal együtt (összesen 41 műtárgy) a 729+19 hm. és 738+74 hm szelvények közötti büki Répce-mellékág-híd (10,74 m nyílás), a büki Répce-patak-híd (17,62 m nyílás) és a büki Répce-ártéri híd (négynyílású, összesen 38,74 m) is megújult.

Perint-patak-híd

Kisunyom, Perint-patak-híd (2011, C.Zs.)

A Szombathely–Szentgotthárd vasútvonal teljes felújítása során épült át az 1220+64 hm. szelvényben lévő 3×10,00 m nyílású kisunyomi Perint-patak-híd. A jelenlegi híd 1953-ban épült, háromnyílású, a szabad nyílások 10 méteresek a hídtengellyel párhuzamosan. A hídfők változó vastagságú, vasbeton falak, a felszerkezet alsó síkjánál 1,10 m, az alapozás felső síkján 3,50 m szélességgel. A közbenső alátámasztások 1,60 m széles, vasbeton falak. A felszerkezet tartóbetétes kialakítású, nyílásonként 11 darab I500 RI-MA szelvény (500-186/20-30). A felszerkezet szigeteléssel van ellátva. Nyílásonként egy mélypontban víznyelőcső van.

Új acél ágyazattámasztó borda is épült és acélszerkezetű üzemi gyalogjárót is építettek mindkét oldalra.

Csencsi-patak-híd

A Csencsi-patak hídja

...és ahogy a mozdonyvezető látja (2014, C.Zs.)

Szintén a Szombathely–Szentgotthárd vasútvonal teljes felújítása során 2009-ben épült át az 1462+26 hm. szelvényben lévő Csencsi-patak-híd.

A felújítás során a korábbi híd (a legkorábbi ismert híd egy 4×7,5 m nyílású süllyesztett pályás vashíd, melyet 1945-ben felrobbantottak és provizórikus fahíddal pótoltak, majd 1980-ban EHGE tartókkal szélesített teknőhidat építettek) eredeti támaszainak felhasználásával a pályaszintemelés és pályageometria-módosítás miatt teljes felszerkezetcserét hajtottak végre.

Az új, sorozatos, kéttámaszú tartóbetétes felszerkezet magasított szerkezeti gerendákkal készült és konzolos üzemi gyalogjárókkal bővült.

Pinka-híd

Az új Pinka-híd...

...és alulról (2014, C.Zs.)

Szintén a Szombathely–Szentgotthárd vasútvonal teljes felújítása során épült át 2009-ben az 1465+34 hm. szelvényben a 25 m nyílású Pinka-híd.

A régi, 1939-es építésű, rácsos acélszerkezetet egyben emelték ki, visszabontották a felmenő falakat és részben elbontották a régi alapokat.

A megmaradt alapokat jet-grouting cölöpökkel vették körül és kiegészítették beton síkalappá, amely együttdolgozik a cölöpökkel. Az új felmenő szerkezet tömör hídfős, párhuzamos szárnyfalas, térdfalas kialakítású. Az új felszerkezet alsópályás, kéttámaszú, gerinclemezes, ortotrop pályalemezes, hegesztett acélhíd.

Lahn-patak-híd

A Lahn-patak-híd (2011, C.Zs.)

Szintén a Szombathely–Szentgotthárd vasútvonal teljes felújítása során újult meg az 1579+40 hm szelvényben lévő Lahn-patak-híd.

Az acélhíd alsópályás, nyitott, kéttámaszú, gerinclemezes szerkezet, szegecselt és helyenként illesztett szegecselt kapcsolatokkal.

Az eredeti, 1959-ben épült teherviselő szerkezetben nem történt lényegi változtatás, csak a végkereszttartók felső övlemezeit erősítették meg és a felmenő szerkezetet (hídfő, szárnyfalak) alakították át a szélesebb alépítménykoronának megfelelően.

Szentgotthárdi Lapincs-híd

Az új Lapincs-híd (2014, C.Zs.)

A jelenlegi hidat megelőzően több hídszerkezet is létezett ezen a helyen. A legkorábbi az 1872-ben épült, 39,2 m-es fahíd, amit később 39,00 m nyílású, andráskereszt rácsozatú vashídra cseréltek. 1941-ben a II. világháború megnövekedett terhelési igényeinek megfelelően áttervezték, azonban csak 1950-ben épült át az 5×22 t terhelésre a 38,60 m nyílású híd, mely a 2010-es teljes átépítésig kiszolgálta a forgalmat.

2010-ben a meglévő felmenő falakat teljesen, a régi alaptesteket részben elbontották és kiegészítették beton síkalappá. Új szerkezeti gerendák, párhuzamos szárnyfalak és térdfalak épültek. A pályalemezt hat egységben szállították a helyszínre, ahol véglegesen összeállították. Ezután egy hosszirányú betolópályán a nyílás fölé tolták és keresztirányú betolópályán a saruk fölé, a végleges helyére tolták.

Körmendi gyalogos-felüljáró

Körmend különleges gyalogos-felüljárója (2015, M.A.)

A gyalogos-felüljáró építés közben

A GYSEV Zrt. legújabb hídja, mely két ütemben, részben „P+R”, részben „Intermodális közlekedési rendszer fejlesztése a Szombathely–Szentgotthárd GYSEV vonal térségében” projekt keretén belül készült el. A felüljáró a vasútállomás két oldalán elhelyezkedő városrészhez, a vasúti peronokhoz és az autóbusz-pályaudvarhoz biztosít kapcsolatot.

A felüljáró a Szombathely–Szentgotthárd vasútvonal 1415+32 hm. szelvényében található.

Az első ütem részeként (2013-ban) egy 27,00 m. ny. alsópályás ívhíd és egy 21,00 m. ny. alsópályás, acél gerendahíd épült, mindkettő együttdolgozó vasbeton pályalemezzel. A második ütemben (2014-ben) egy 39,00 m nyílású, alsópályás, együttdolgozó, vasbeton pályalemezes ívhíd épült.

A felüljáró megközelítése lépcsőkön és lifteken keresztül történik.

A híd cölöpalapozású, a cölöpöket összefogó gerenda dolgoztatja együtt. A felmenő szerkezet támaszonként két lesarkított téglalap alakú oszlop, melyeket keresztgerenda köt össze. A pilléroszlopok egybe vannak vasalva a felüljáró megközelítését szolgáló liftek aknáival.

A felüljáró érdekessége a fűthető pályalemez, mely a téli időszakban tesz jó szolgálatot.

Szombathely, Csaba utcai aluljáró

Szintén a Szombathely–Szentgotthárd vasútvonal teljes felújítása során épült meg 2012-ben a szombathelyi Csaba utcai, különszintű csomópont részeként a gyalogos- és kerékpáros-aluljáró.

Az aluljáró építésének célja a vasút által elválasztott városrészek közötti gyalogos- és kerékpáros-közlekedés biztosítása.

Az aluljáró 4,50 m nyílású, vasbeton keret, mely két ütemben épült meg, részben provizórium védelme alatt, szádfalas, nyílt munkagödrös kialakítással, vákuumkutas talajvízszint-süllyesztés mellett. Az aluljáró hossza 191,62 m, ebből 44,92 m zárt keret, mely öt vágány alatt vezet át.

Szombathely új Csaba utcai különszintű csomópontja (C.A.)

Gyorsforgalmi utak hídjai

Vas megye egyike annak a négy megyének, amelyet nem ért még el egyetlen autóút, vagy autópálya sem. Az első autóút szintű szolgáltatási szinttel rendelkező út a megyében az M86 jelű, amelynek története messzire vezethető vissza.

M86

Rédics–megyehatár–Nádasd–Körmend–Szombathely–Vát–Szeleste–Hegyfalu–megyehatár–Csorna–Mosonmagyaróvár–Hegyeshalom

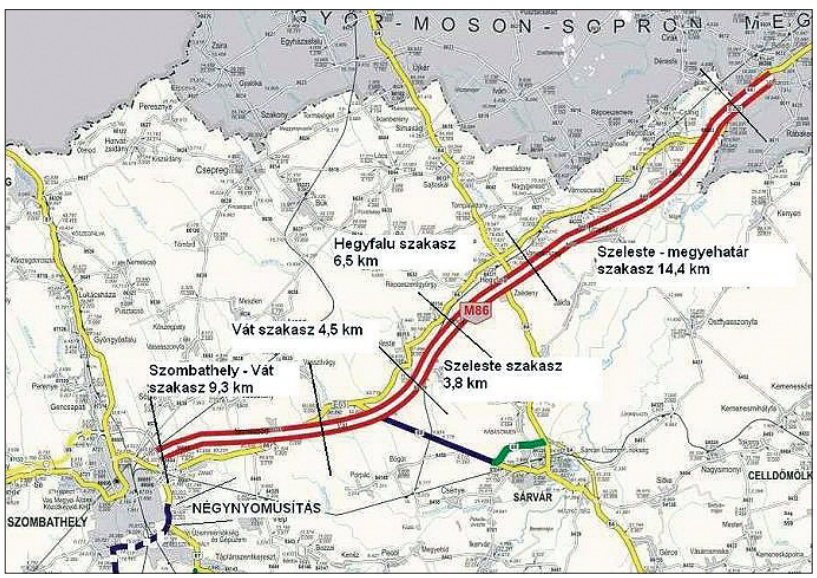
A főutat 1968-ban nyitották meg, az európai úthálózat része is lett E65 jelű észak-déli összekötő útként. A 90-es évekig nem kapott különösebb figyelmet, ekkor a politikai, gazdasági és turisztikai változások, valamint a motorizáció fejlődése és a vasút visszaszorulása miatt a főút szerepe felértékelődött. Példaként Rédicsen az 1990-es év teherforgalma 8213 j/év volt, 1995-re ez 215 325 j/évre változott.

Ez időben került sor a főút rehabilitációjára 1990 és 1996 között, a 187 km teljes hosszból 169 km-en történt beavatkozás. A megyei szakaszon az időszak végére 14 híd volt, ezek közül a körmendi Rába és a Csörnöc nagyhídja részleges rehabilitációra, a többi kishíd pedig felújításra, szélesítésre került. A 90-es évek közepén a kezdeti szombathelyi elkerülő szakasz építése során két új híd épült a Perint- és a Gyöngyös-patakok felett.

A Szombathely körül a 2000-es évek elején készült elkerülő út a 86-87. sz. utak közös szakaszaként volt az egyetlen fejlesztés a főúton, ekkor négy új híd épült.

Az út történetében a 2003-ban Ausztriában bevezetett autópálya útdíj volt a következő nagy sokk, ekkor az európai észak-déli teherforgalom az Adria irányában ráterelődött az erre nem felkészített, 2×1 sávos főútra, amely ráadásul a térség aprófalvas településszerkezete miatt rengeteg lakott területen halad át. Ennek ellenére 2006 végéig gyakorlatilag a Répcelak–Vasegerszeg szakasz rehabilitációját leszámítva beavatkozás nem történt.

A következő és egyben az első komoly lépés az M86 gyorsforgalmi út kiépítése felé a 2006 novembere és 2009 júniusa között Vát község elkerülő szakaszának megépülte volt, a 89+980 és a 94+600 szelvények között, 2×2 forgalmi sávval, 110 km/h engedélyezési sebességgel, négy új híddal. A hidak közül kettő vízfolyást vezet át az út alatt, az egyik vadátjáróként is készült, 10,0 méter átmérőt elérő, hullámosított acélcső szerkezettel. A másik két híd egyrészt földutat emel át az út felett, másrészt a



Az M86 fejlesztésének helyszínrajza (NIF)

Épülő híd az M86 felett (C.A.)

Vát mellett becsatlakozó 88-as főút végszelvényében lévő átvezető híd, amelynek végein a kisebb helyigény miatt két körforgalom is épült, a csatlakozó le- és felhajtó ágak bekötése miatt. Környezetvédelmi szempontokból három békaátjáró is készült. Az út le- és felcsatlakozását ideiglenes bekötőszakaszokkal alakították ki.

A Vát–Porpác földút hídja (L.B.)

A következő munka a váti részt követő, Szelestét elkerülő szakasz építése volt, a 94+600 és 98+300 szelvények között, hasonlóan a váti szakaszhoz, 2×2 forgalmi sávval, autóúti paraméterekkel, 110 km/h kiépítési sebességgel. A szakaszon egy kétnyílású közutat átemelő, valamint egy patakhíd épült, a közutat átemelő híd azonos forgalmi kialakítású, mint a váti 88. sz. utat átvezető híd. A szakasz átadására 2010 decemberében került sor.

Harmadik lépcsőben készült a Szombathely–Vát szakasz, a 80+775 és 89+980 szelvények között, szintén 2×2 forgalmi sávval, gyorsforgalmi paraméterekkel, 110 km/h tervezési sebességgel. A munkaterület átadása 2009 októberében megtörtént, a vállalkozó a munkákat megkezdte, majd 2010 novemberében a munkák teljesen leálltak, ezt követően vállalkozó csődöt jelentett. A műtárgyak egy része felmenő szerkezetig elkészült, ezek látványa alapján a népnyelvben (és a sajtóban) megjelent a „Vas megyei Stonehenge” fogalom. A munkák folytatására csak 2012 nyarától került sor, a hídépítési munkák nagy erőkkel kezdődtek meg. A szakaszon 18 híd készült, 14 a főpályához, négy pedig üzemi úthoz kapcsolódott. Ezekből három csomóponti műtárgy, három földutat átvezető híd, a többi vízfolyások átvezetésére készült. A mű 2014 júniusában készült el, így már közel 18 km hosszon lehet a 2×2 sáv előnyeit élvezni.

Az M 86-os út építése jelenleg a teljes Szombathely–Csorna szakaszon megkezdődött, illetve már folyik, a Szombathely–Vát szakaszon 18, a Szeleste–megyehatár szakaszon 25 műtárggyal, míg kezelési szempontból az utat egy feladatként számolva, a megyehatár és Csorna elkerülő között további 34 híd gazdái leszünk. Ezek között több nagyméretű (vasút feletti, 84-es főút keresztezése stb.) műtárgy is készül, építésük mindenhol megkezdődött. Várható befejezésük 2016-ban lesz, de az átadások és üzembe helyezések folyamatosan történnek, ezzel részben a forga-

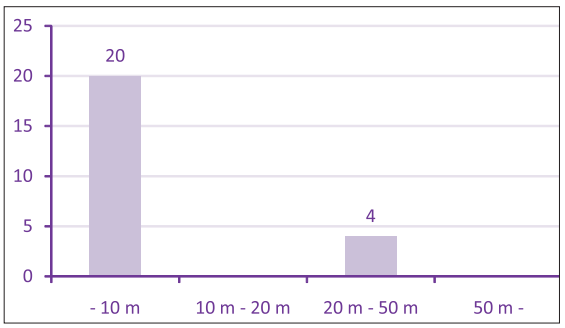
Csőhíd az új M86-os úton (C.A.)

lom jelentősen biztonságosabb és korszerűbb levezetését megoldva, részben a megyei hídállomány korszerűsödését, fiatalodását, a meglévők kisebb terhelését okozva, amelyeket így talán egyszerűbb és tervezhetőbb fenntartási feladatként lehet majd egy ideig kezelni.

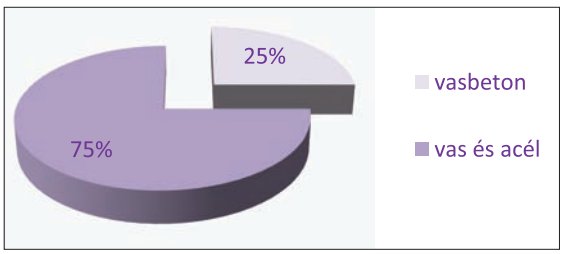
A 2013. és 2014. év folyamán elkészült a Körmend előtti pár kilométeres, 2×2 sávos előzési szakasz, valamint a Körmend–Nádasd közti szakasz 11,5 tonnás megerősítése, benne a két nagyhíd, a körmendi Rába és a Csörnöcpatak feletti hidak teljes rehabilitációja, 94,30 és 126,10 m szerkezeti hosszal. Ezzel párhuzamosan készül a 9,4 km-es, Nádasd elkerülő szakasz, hat híddal, átadásuk a 2015. év végére várható.

2014-ben munkába adták a Szeleste–megyehatár szakaszt a 98+300 és a 108+000 szelvények között, 2×2 sávval, gyorsforgalmi paraméterekkel, 110 km/h tervezési sebességgel. A szakaszon 25 híd épül összesen, köztük a 84. sz. főutat átemelő és a Szombathely–Csorna vasútvonal feletti, 84. sz. úti hidak. A szakasz építése most folyik, átadására 2015-ben sor kerül.

Szintén folyik a megyehatár–Csorna szakasz építése, ennek elkészülte 2016-ban várható. Hídüzemeltetés szempontjából a teljes, Csorna elkerülőig érő szakasz hídjai a megyéhez tartoznak majd, így a teljes szakasz elkészültével több, mint 40 híddal gyarapodik a megyei hídállomány. A Csorna elkerülő szakasz átadása 2015-ben megtörténik, így a megyeszékhely és Budapest közti közlekedés bő egy éven belül biztonságosabban, 2×2 sávos úton, és a menetidő jelentős csökkenésével történik majd, nem beszélve arról a nem utolsó szempontról, hogy nagyszámú település szabadul meg a 86. sz. főút jelentős teherforgalma által generált zaj- és egyéb káros hatásoktól.



Gyorsforgalmi hidak legnagyobb nyílás szerinti megoszlása



Gyorsforgalmi hidak felszerkezet anyaga szerinti megoszlása

M8
megyehatár–Körmend–országhatár

Tervezés szintjén folyik a munka, két fő szakaszra osztható, a Körmend–országhatár, illetve a megyehatár–Körmend szakaszra. A Körmend–országhatár szakasz engedélyezési fázisban van, és csak 2×1 sáv készülne fizikai elválasztás nélkül, teljesen új nyomvonalon, a műtárgyak viszont már 2×2 sávra épülnének. A tervezett műtárgyak között található egy 245,0 m hosszú, vasút feletti híd is. A másik szakasz nagyrészt a meglévő nyomvonalat használja, első lépésben szintén 2×1 sávval, műtárgyak nagyrészt 2×2 sávra kiépítve. A tervei ennek a szakasznak bírálati fázisban vannak. A kivitelezés várhatóan csak a 2020. év környékén várható.

M9
Sopron–Szombathely–Zalaegerszeg–Nagykanizsa

Vas megye másik nagy gyorsforgalmi beruházása lenne az észak-déli irányú M9 autópálya. Sopron irányából érkezne, majd Szombathely közelében találkozna az M86 gyorsforgalmi úttal, és Vasvárnál érné el a távlati M8 autópályát. Innen tovább Nagykanizsa irányában haladna, és érné el az M7 autópályát. A beruházás egyes részei már rendelkeznek előzetes vizsgálati dokumentációval, így a Szombathely–Vasvár szakasz is, mintegy 25 km hosszon 2x2 sávos, osztott pályás kivitelben épülne. A Sopron–Szombathely szakaszon csak nyomvonal-kijelölő tanulmányok készültek, várhatóan új nyomvonalon vezetett gyorsforgalmi út, vagy kiemelt főút fog létesülni.

Gyalogos- és kerékpároshidak

A megye gyalogoshíd-állománya a más dunántúli megyék átlagával megegyező. A számos vízfolyás mentén tekintélyes mennyiségű kis nyílású gyaloghidat találni, melyek pontos darabszáma ismeretlen. Akad azonban néhány egyedi, figyelemre méltó szerkezet is, nem csak az utóbbi évekből.

Az egyszerű, házilagosan épített fahidak közül említésre érdemes az **őriszentpéteri ferdelábú gyaloghíd**. A Városszer utca mellett álló szerkezet 2003-ban már állt, így építése a korábbi évekre tehető [1]. A 9,20 méter hosszú híd támaszközei 3,50+1,70+3,50 méteresek. A fahíd szokatlanul karcsú, teljes szélessége 1,00 méter. Tervezője és kivitelezője ismeretlen.

Őriszentpéter gyaloghídja (L.B.)

A **velemi malomnál,** a buszforduló közelében kis fahíd áll. 1975-ben fafaragók érkeztek a faluba és egy műhelyt alapítottak a közeli hegyoldalban. 1978-ban faházat építettek, majd **1979-ben** a ház megközelítésére **emelték a fedeles fahidat**.

A műtárgy **építését Taródi Lajos vezette**, a kivitelezésben más fafaragók és ácsok is részt vettek. A híd kialakításakor szerepet játszott, hogy a fafaragótábornak erdélyi tagjai is voltak, innen származott a fedett fahíd ötlete és terve. A híd egyben a túlparti dombon kialakított képzőművészeti park kapuja is.

Velem, fedett fahíd (L.B.)

A fahíd 5,00 méter hosszú és 2,20 méter széles, felülete 11,0 m^2. A híd két oldalán padokat alakítottak ki, itt leülve „érezni lehet a vizet", a híd alatt ugyanis kis vízesés található. A híd oldalfala 1,00 méter magas, a pályaszerkezet felett 2,20 méteres magasságban kezdődik az 1,50 méter magas tetőszerkezet [1].

Ugyanebben a faluban található egy másik érdekes gyaloghíd, amely **vasbeton szerkezet, fahídnak álcázva**. A híd mellett lakó Törőcsik Mari művésznőnek nem tetszett az egyszerű, nem esztétikus, vasbeton szerkezet, ezért 2010-ben Taródi Lajos vezetésével a meglévő vasbeton átkelőre új fa kereszttartókat helyeztek, majd ehhez rögzítették a szintén új fa hídpályát és a díszesen faragott korlátokat [1].

Egyszerű szerkezeteket nem csak a falubeliek emeltek a folyókon. Vas megyében az illetékes **vízügyi igazgatóságok** 16 olyan mérőállomást üzemeltetnek, amelynél gyaloghíd is áll. Ezek kivétel nélkül egynyílású, acélpilonokon átvezetett, acélsodronyokkal feszített függőhidak.

Erre példa a képen is látható, 6,00 méter hosszú, répcelaki **Répce-árapasztó-csatornahíd**. A pilonok magassága 0,60 méter, a hídpálya szélessége 0,70 méter. Mint a legtöbb vízügyi

mérőhíd, ez is csak a vízhozam-méréseket segíti, így a közforgalom számára nincs megnyitva.

Vízügyi gyaloghíd (L.B.)

A **gyalogos függőhidak** korábban különösen jellemzőek voltak Vas megyére. A helybeliek elbeszélései alapján az 1990-es évekig legalább nyolc acélsodronyos, fa pályaszerkezetű függőhíd ívelt át a **Rába felső szakasza felett**. A nagy nyílású, provizórikus szerkezetekből mára egy se maradt fenn. Létezésüket a Rába nagy vízjárása indokolta, ami egyszerű, állandó gyaloghíd építését nem tette lehetővé. A függőhidakat is gyakran károsította a rendszeres árvíz, azonban ezek az egyszerű szerkezetek gyorsan újjáépíthetőek voltak.

Meg kell említeni a számos Vas megyei **erőmű**vet (elsősorban a Rábán), amelyekhez rendszerint tartozik **üzemi gyaloghíd**. Ilyen az ikervári és a képen látható nicki példány is. Ezek jellemzően az erőmű részét képezik, önálló műtárgyként nem érdemes a bemutatásuk.

Nick, gyaloghíd az erőműnél (C.A.)

A folyókban gazdag megye számos turistát vonz. A kerékpárút-építési hullám Vas megyét is elérte, az Országos Területrendezési Terv „**8A**” jelű **kerékpáros főút**ként jegyzi a Győr – Zirc – Veszprém – Balatonalmádi – Révfülöp – Keszthely – Hévíz – Zalaegerszeg – Őriszentpéter – Ausztria / Szlovénia kerékpárutat. Ennek Vas megyei szakasza **napjainkban is épül**, a Zala megyei szakaszok már elkészültek. A kerékpárút több szakaszán épülnek kisebb patakhidak, de várható egy őriszentpéteri **kerékpáros Zala-híd** építése is.

Őriszentpéteren már áll egy **gyalogos Zala-híd**, amely méretével kitűnik ugyan a megyei állományból, azonban a kerékpáros-forgalom átvezetésére nem elég széles, így átépítése a közeljövőben várható. A jelenlegi Zala-híd ötnyílású, acéltartós, fa pályaszerkezetű híd, vasbeton pilléreken. Az 1,20 méter széles hídpálya a jelenlegi gyalogosforgalom számára elegendő.

Kerékpáros Zala-híd (C.A.)

Nem csak a kiemelt kerékpáros főúton valósulnak meg új kerékpáros hidak. **Szombathelyen**, az oladi városrészben **2010-ben épült** új bicikliút, amely a „82B” jelű Termál kerékpáros mellékút részeként valósult meg. Ez az út a Rum–Szombathely–Bucsu–Ausztria tengelyt jelenti, de a túrázó kerékpározók mellett az oladi kerékpárút hivatásforgalmi igénybevétele is jelentős. A 2411 méter hosszú, új útszakaszon két híd is épült, amelyek közül a Dolgozók úti **Perint-patakhíd** a nagyobb. A 42 méter hosszú acélhíd 3,30 méter széles, és ez a szélesség kizárólag a kerékpáros-forgalmat szolgálja. A 18 tonnás

műtárgyat három részletben szállították a helyszínre: előbb a két ártéri szerkezetet, majd a mederhidat emelték be [1]. A szerkezet érdekessége, hogy az acél főtartó egyúttal a korlát szerepét is betölti.

Alumínium kerékpáros híd Szombathelyen (L.B.)

Vasút felett létesített gyalogoshidak

Szólni kell még a **vasút felett létesített gyalogoshidak**ról. A MÁV 2010-ben készített állományjegyzékében 4 ilyen gyalogoshíd szerepel: a répcelaki, a szombathelyi, a sárvári és a körmendi, utóbbi hidat már 2010-ben is a GySEV kezelte, napjainkban a sárvári kivételével mindegyik gyalogoshíd a GySEV állagában van.

A legrégebbi műtárgy **Szombathelyen létesült, 1890-ben**. Ez egynyílású acélhíd volt, amelyet 1935-ben váltott fel egy alsópályás, szegmens alakú rácsos acélszerkezet, fapalló járófelülettel [2]. A különleges műtárgyat 2000-ben, a vasútvonal villamosítása miatt elbontották, helyén ma egynyílású acélhíd áll. Figyelemre méltó, hogy a régi hídnak nemcsak a tervrajza maradt fenn, hanem az egész hídszerkezet is: ma a **Vasúttörténeti Parkban** látható (a felújított és kiállított) acélszerkezet [1].

A répcelaki és sárvári hidak érdekessége, hogy mindkettő átvezet ugyan a vasútállomások vágányai felett, azonban csak az átmenő forgalmat szolgálják, a peronok megközelítését nem. Ezért az állomások felújításakor várható a hidak elbontása, átépítése, ahogy történt ez a körmendi műtárggyal is.

Szombathely volt vasútállomási gyalogbídja a Vasúttörténeti parkban (L.B.)

A szombathely–szentgotthárdi vasútvonal felett, a körmendi vasútállomás területén **1916-ban épült az első** gyalogoshíd [1]. A vágányok felett átvezető műtárgy eredeti állapota feltáratlan. A háború után az átkelőt átépítették, és négynyílású, 66,64 méter hosszú, alsópályás, szegecselt rácsos tartó került a korábbi szerkezet helyére. Mint a legtöbb vasút feletti műtárgy a megyében, ez is csak a sínek feletti átjutást biztosította: csak a híd elején és végén épült egy-egy lépcsőkar, a lépcsőkarokon

Sárvár gyalogbídja (L.B.)

Körmend egykori gyaloghídja (L.B.)

Körmend akadálymentesített gyaloghídja (L.B.)

egy-egy köztes pihenőszinttel. Az egyik oldali lépcsők a híd tengelyében, a másik oldalon a tengelyre merőlegesen csatlakoztak, a pihenőszintek alatt is alátámasztva.

Az akadálymentesített különleges gyaloghídról a Vasúti hidak fejezetben található rövid ismertetés.

Egyéb gyalogoshidak

Városokban, arborétumokban, kastélykertekben számos gyaloghíd található, Szombathely két hídjáról érdemes megemlékezni:

– Szombathely–Olad vasúti provizóriuma a Perinten egyedülálló torzó. Az 1965-ben felhagyott vasútvonal műtárgya sokáig funkció nélkül állt, majd gyalogos-kerékpáros utat vezettek át rajta.
– Szombathelyen a csónakázótó karcsú vasbeton gyaloghídja szép példája, hogy a város igényes műtárgyakkal is szolgálja a gyalogos-közlekedést.

Szombathely–Olad vasúti provizóriuma (C.A.)

Szombathely, a csónakázótó hídja (C.A.)

Felhagyott hidak

Vas megyében a többi megyéhez viszonyítva sok olyan híd áll, melyek az egyes utak korrekciója, valamint a vasútvonalak megszűnése miatt használaton kívül kerültek.

A legkülönlegesebb felhagyott hidak **Hegyfalu közelében állnak.** Itt a 84 sz. főút 1965 óta új nyomvonalon vezet, a régi utat és annak hídjait viszont nem bontották el. A Répce menti hídsort maga a folyó osztja két részre. A Tompaládony felőli szakaszon különböző, egy- és kétnyílású, vasbeton hidak állnak, ilyen szerkezet a ma is álló Répce-híd is. Az út e szakaszát alkalmanként mezőgazdasági gépek használják. Megközelíthető Tompaládony felől: a település határában válik el az egykori és a mai út. [100]

Répce Kisér-híd (1938, Kiskőrös)

Répce Kisér-híd (2010, L.B.)

Répce Nagyér-híd (1938, Kiskőrös)

Répce Nagyér-híd (2010, L.B.)

A Répcétől Hegyfalu felé haladva négy ártéri híd következik. Előbbi kettő kétnyílású, utóbbi kettő háromnyílású kőboltozat. Egykor állt még egy kétnyílású kőhíd a hídsor végén, de ez mára elpusztult.

A hidak állapota 1960-ban kifogástalan volt [1], azóta forgalom nem terhelte. Sajnos a természet szinte megközelíthetetlenné tette ezeket a különleges hidakat: két méternél magasabb, tüskés növényzet borítja az egész utat a hidakkal együtt. A boltozatok állapota nagyon rossz. A hídpálya nagy része beomlott, a Tompaládony felőli háromnyílású boltozat első nyílása teljesen feltöltődött. A mellvédek és a boltívek is omladoznak, a hídpályából kinőtt növényzet gyökerei szétfeszítik a szerkezetet, ráadásul a sűrű levelek és ágak az év nagy ré-

Répce-ártéri híd (1938, Kiskőrös)

Répce-ártéri híd (2010, L.B.)

szében láthatatlanná teszik a hidakat. A közelben etetett vaddisznók jelenléte sem könnyíti meg a hidak felkutatását. A villanyoszlopok sorát követve lehet végigmenni az egykori úton, de csak az éber szemek észlelik a mellvédek maradványait. Szomorú, hogy onnan venni észre ezeket a hidakat, hogy az ember kiesik a hídpálya helyén tátongó lyukakon át. Érdemes lenne a hidakat megmenteni a pusztulástól, országos szinten sem gyakori a négytagú, összesen tíz nyílásból álló boltozatsor. A közelben, a Répce partján kis tavat alakítottak ki, turistákat csalogatnak. Nem lenne rossz egy innen kiinduló gyalogút, mely bemutatná az utazónak e különleges építészeti emlékeket.

Hasonló hídsor található Sárvárnál. A 84 sz. főútról a sitkei körforgalomnál a sárvári városközpont felé letérve szép hidak sorakoznak. A sótonyi elágazásnál található az első kétnyílású boltozat, egykor a 84 sz. főút vezetett rajta. A híd jó állapotban és tiszta környezetben áll, forgalom nem terheli. A hídpálya füves, de gondozott. Tovább Sárvár felé egy egynyílású boltozat következik, szorosan a főút mellett. Gáll Imre említ még egy kétnyílású boltozatot az akkori 84-es úton, de ezt később elbontották, ma pedig már a 84 sz. főút is elkerüli a várost.

Vasvár közelében a 8 sz. főút hídon keresztezi a Szombathely–Nagykanizsa vasútvonalat. A mai nyomvonal magas töltésre vezet a híd előtt, ennek oldalában viszont látható még a korábban felhagyott út aszfaltburkolata. Erre letérve, a mai híd mellett néhány méterre látható a korábbi híd mindkét hídfője.

A felhagyott vasútvonalakon is szép számmal állnak hidak. Vas megye vasútját a vasfüggöny és a Csanádi-féle közlekedéspolitikai koncepció is egyaránt sújtotta. A napjainkra bezárt Körmend–Zalalövő vonallal a megyében immár szinte csak vasúti fővonalak maradtak. Egyedül a kőszegi mellékvonal tart még ki, 2008-ban féléves munkával felújították ezt a rövid szárnyvonalat.

A régi 84-es főút felhagyott hídja (2010, L.B.)

Az első megszűnt Vas megyei vasút a Körmend–Pinkamindszent–Németújvár vonal volt, melyen a határátmenet a vasfüggöny megjelenésével együtt szűnt meg, a magyar szakaszon 1959. szeptember 30-án ment el az utolsó vonat. A vonal legnagyobb műtárgya a 25 méter hosszú Pinka-híd volt, az országhatár közelében.

A **Szombathely–Bucsu–Rohonc–Pinkafő vonal** szinte az előző vonallal együtt szűnt meg. A vonal a II. világháborúban a Harmadik Birodalom fontos határátkelőhelye volt, jelentősége a háború után is évekig megmaradt. 1953. március 1-jétől a vasfüggöny miatt megszűnt a határátmenet, a magyar vonalszakasz 1960-ig működött, az osztrák oldalon a vonal szakaszosan szűnt meg az 1980-as években. A magyar szakasz egy hídja Szombathelyen ma is áll. Egy állomásépület is áll az országhatár közelében.

A **Sopron–Deutschkreutz–Kőszeg** vonal sorsa a fenti vasutakhoz hasonlóan alakult: 1951. október 6-án leállt a személyforgalmi határátmenet, 1960. szeptember 1-jén a teherforgalom is. A határig húzódó síneket csak az 1990-es években szedték fel, a felsőlászlói Répce-híd hídfői ma is állnak.

Röviddel a három vonal megszűnése után az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció érintette a megye vasútját. Megszűnt a Sárvár–Hegyfalu–Bük–Répcevis–Felsőlászló és a Szombathely–Rum vonal 1974-ben [2] [3], majd a Celldömölk–Répcelak–Fertőszentmiklós vonal 1979-ben [4]. Az előbbi vasútvonal kétszer, az utóbbi egyszer keresztezte a Répcét. Megszűnt továbbá a Zalalövő–Bajánsenye vonal 1980-ban [5], amely vaspályán Zala-híd állt, és a Sárvár–Zalabér vonal.

2009. decembere óta szünetel a forgalom a Körmend–Zalalövő vonalon is, a rövid szakaszon öt nagyobb híd áll (Pinka- és Rába-hidak, valamint ártéri szerkezetek).

A Sárvár–Hegyfalu vonalon Hegyfalunál többé-kevésbé ma is áll egy hídsor. A negyven éve felhagyott szerkezetek ma is jól jelzik az egykori vasút nyomvonalát. A hídsor első (ma is látható) eleme Hegyfalu felől a Répce-híd maradványa. A szerkezetet elbontották, de mindkét hídfő eredeti állapotában áll. A növényzet teljesen beborítja, de a téli hónapokban jól láthatóak a korábban bemutatott, szintén felhagyott 84 sz. főúti Répce-híd hídfői.

Hegyfalunál még áll a Répce-ártéri híd (L.B.)

Tovább Tompaládony felé egy ártéri híd következik, de az egykori 84-es főút túloldalán. Mára nincs nyoma a vasúti kereszteződésnek, csak a hidak helyzete mutatja meg, hogyan vezethetett egykor az út és a vasút. Az ártéri híd negyven éve érintetlenül áll, teljesen ép mindkét hídfő és a közte álló felsőpályás acélszerkezet is. A hídpályán minden talpfa a helyén, még a korlátból sem hiányzik sok. Csak a sínpár és a vonat tűnt el…

A következő híd maradványa az előzőtől alig 50 méterre áll, de a mai 84 sz. főút túloldalán. Itt a szerkezetet elbontották, de a két hídfő és a köztes pillér is sértetlen. A Hegyfalu felőli hídfőn még a korlát nagy része is ép.

A vonal további szakaszán Csepregnél keresztezte újra a Répcét.

A **Celldömölk–Fertőszentmiklós vonalon Répcelak után állt egy Répce-híd.** A két hídfő és a két köztes hídpillér is kifogástalan állapotú. Áll még egy árok-híd is a közelben, közvetlenül a vasútállomásról a Répce felé vezető kihúzóvágány ütközőbakja mögött. Ezt az utat követve a Répce-híd maradványa is könnyen megközelíthető.

Ugyanezen a vonalon állt Nicknél egy alsópályás, rácsos acélhíd is a Rába felett. Sajnos, a hidat és hídfőit is elbontották, helyét ma csak térkép alapján lehet megtalálni.

A szombathely–bucsui vonalon Szombathely nyugati városrészében, Oladon állt egy Gyöngyös-patak-híd. A vasút megszűnése után elkezdték bontani az alsópályás, rácsos acélszerkezetet. Később a híd hasznosítása mellett döntöttek, mára gyalogos–kerékpáros hídként szolgál az egykori vasúti híd furcsa maradványa. Dicséretes törekvés, hogy megóvták a hidat a teljes pusztulástól.

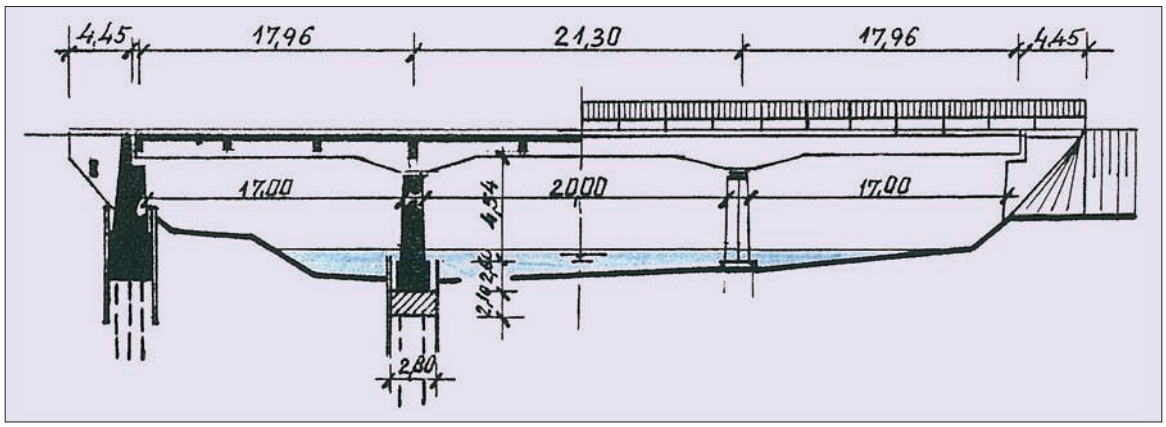
Több szerkezetet találni az egykori Zalalövő–Bajánsenye vonalon. A régi nyomvonal egyes szakaszain kerékpárút épült, így itt új hidakat építettek, sok esetben a régi vasúti híd hídfőit felhasználva. Találni azonban a vonal bezárása óta érintetlen hidakat, így például Pankasz községben, a vasútállomás Zalalövő felőli végén áll egy patak-híd, közvetlenül az új magyar-szlovén vasútvonal hídja mellett.

A Szombathely–Rum mellékvonalon csak kisebb átereszek voltak. A nyomvonalon ma kerékpárút vezet.

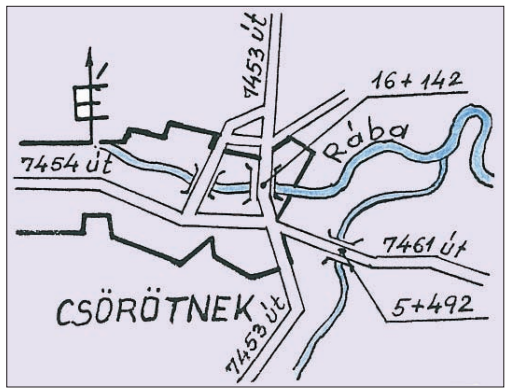
A Körmend–Zalalövő vonal sorsáról még egyeztetnek a szakemberek és a politikusok. Elképzelhető a személyforgalom visszaállítása, így a Rába és Pinka menti hídsor bemutatása a vasúti hidak fejezetben olvasható.

Répcelakon felhagyott Répce-híd (L.B.)

Csörötneki Rába-híd
a 7453 j. út 15,373 km szelvényében



Építés éve: 1928–29
Nyílások: 17,0 + 20,0 + 17,0 m
Pálya szélessége : 0,6 + 4,8 + 0,6 = 6,0 m
Szerkezeti hossza: 66,12 m.
Pályafelülete: 317,38 m^2
Vonalvezetés: egyenes, keresztezési szöge 90°
Teherbírása: I. osztályú
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Szombathely, Bényei (Becker) Alajos műszaki ellenőr
Tervező az alépítménynél:
Bényei (Becker) Alajos kir. mérnök
Tervező a felszerkezetnél:
Sávoly Pál okl. mérnök
Kivitelező: Müller Ede és Weisz Oszkár vállalkozók, Szombathely
Forgalomba helyezés: 1929. június 4.
Építési költsége: 95 737,98 pengő



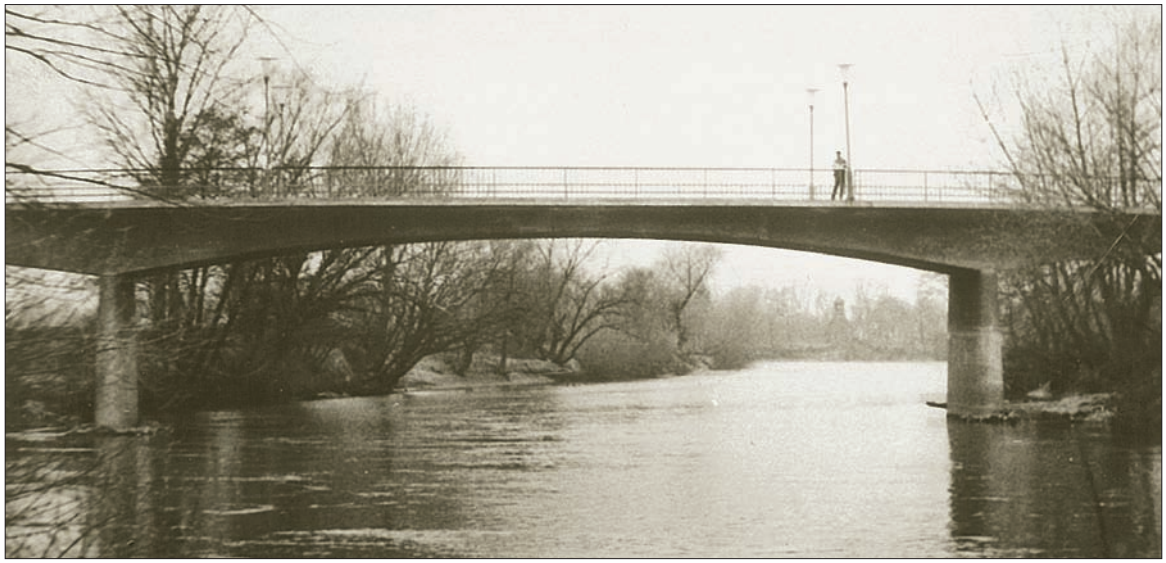
A híd háromnyílású, folytatólagos, négyfőtartós, monolit vasbeton gerendaszerkezet.

Csörötneknél évszázadok óta híd állt, biztos híradás van 1543-ból, 1664-ből, 1736-ból a szentgotthárdi apátság vámszedéséről. Az I. katonai felmérés (1785) az Alsó- és a Túlsószer között jelölte a Rába-hidat. 1813-ban nagy árvíz pusztította el a Rába-hidat, ekkor a csörötneki malmot is új helyen építették meg, a Rába-hidat pedig újjáépítették [181]. 1894-ben a vármegye azt fontolgatta, hogy kezelésbe veszi Csörötnek Rába-hídját, természetesen a vámszedés fejében. 1926-ban súlyos árvíz pusztította a faszerkezetű Rába-hidakat, ekkor határozták el, hogy állandó, vasbeton szerkezetű hidat építenek [116].

Alépítmény: Az alépítmények fa szádfal védelme mellett készültek; a hídfők és közbenső támaszok cölöpalapozásúak. A cölöpöket vasalt alaptest fogja össze. (A bal oldali hídfőalap mérete: 3,0×3,6×6,1 m, a jobb oldalon hídfőé: 3,0×2,5×6,1 m. A közbenső pillér 2,72×2,10×8,00 m, melyen 2,12×2,60×7,8 m betontest helyezkedik el. A közbenső pillérek felmenő betonfalazata 1,64-1,20×4,54×7,00-6,70 m.) A pillérek vízfolyás elleni vége hegyes ívű, a másik vége félkör alakítású.

Felszerkezet: A felszerkezet (négyfőtartós) vasbeton gerenda. A főtartók szerkezeti magassága nyílásközépen 1,3 m, a pillérek felett 1,9 m. A pillérek mellett a főtartó 4,0–4,0 m hosszon kiékelt. A főtartókat a nyílásokban kétkét 20 cm, a pillérek felett 30 cm vastag keresztirányú borda merevíti. A gyalogjárda külső szélén függőleges osztású idomacél korlát van. Az útpályán háromrétegű, ragasztott bitumenes lemezszigetelés, 4 cm védőbeton, 2 cm homokágy és 8 cm magas kiskockakő burkolat készült. Az összegyűlt csapadékvizek elvezetését az útpálya kétoldali 2%-os esése és a beépített víznyelők biztosították.

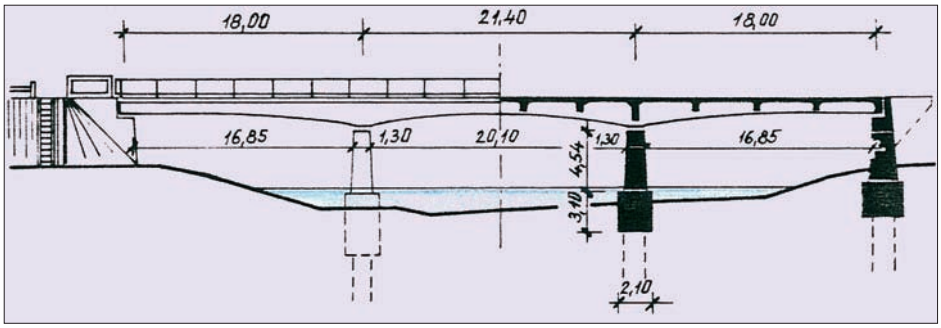
A II. világháború végén a hidat a német alakulat bombázta. A hídfők és pillérek csak kissé rongálódtak meg, az újjáépítésig a híd mellé provizóriumot építettek.



Archív fotó (Kiskőrös)

Csörötnek Rába-hídja 1996 (K.I.)

A híd újjáépítése



Az újjáépítés éve: 1956–57
Pályaszélesség: 1,25 + 7,00 + 1,25 = 9,50 m
Nyílások: mint előbb
Szerkezeti hossza: 58,40 m
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság, Szombathely és KPM Hídosztály, Magyar Ádám, majd Hidvéghi Rudolf
Tervező: Uvaterv, Zsámboki Gábor
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Hamza Gyula építésvezető, Útfenntartó Vállalat, Zalaegerszeg
Próbaterhelés: 1957. november 6.
Forgalomba helyezés: 1957. november 14.
Építési költség: 1575482,76 Ft

Az új felszerkezet háromnyílású, háromfőtartós, vasbeton gerendaszerkezet.

Alépítmény: A híd újjáépítésénél a régi alaptesteket felhasználták. A szélesebb felszerkezetre tekintettel a régi pillérekre (0,45–0,45 m-re) konzolszerűen túlnyúló (0,70 m magas), vasbeton szerkezeti gerendát építettek, a régi hídfőket pedig lépcsősen visszabontva, új felmenő falazatot építettek, amelyből két párhuzamos, vasbeton függőszárnyfal nyúlik hátra.

Felszerkezet: Folytatólagos, keresztbordás, parabolikusan kiékelt, vasbeton szerkezet. Nyílásközépen a szerkezeti magasság hídtengelyben 1,15 m, a támaszoknál 2,00 m. Az Alsószölnök felőli pilléren állósarut, a többi támaszon mozgósarut építettek be. A híd két végén fésűs dilatációs szerkezetet szereltek be. Az útpályán szigetelés nem készült, a pályaburkolat 5 cm, a gyalogjárókon 2 cm aszfalt. Az aszfaltozási munkákat a Zalaegerszegi Útfenntartó Vállalat végezte. A gyalogjárdán a beépített lámpaoszlopok között, függőleges osztású idomacél hídkorlát készült.

1967-ben alapos javítás történt a hídon, elsősorban a dilatációknál keletkező beázást kellett megszüntetni. Legutóbb 1999-ben történt felújítási munka.

Csörötnek (L.B.)

Rábagyarmati közúti Rába-híd a 7461.j. út 2,312 km szelvényében

Építés éve: 1967–1968
Nyílásai merőlegesen: 15,13 + 22,42 + 15,13 m
Nyílásai ferdén: 15,36 + 22,77 + 15,36 m
Szélessége: 1,25 + 3,80 + 1,25 = 6,3 m
Szerkezeti hossza: 62,50 m
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság Szombathely,
Tervező: Uvaterv, Néveri Imre
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Encsy Balázs
Próbaterhelés: 1968. december 11. UKI,
Forgalomba helyezés: 1968. december 6.
Építési költsége: 5 083 000 Ft

Rábagyarmat nagy múltú, kisebb jelentőségű rábai átkelőhely. A Rába stratégiai jelentőségében különös szerepét nem jegyezték fel. Bürü, egyszerű, helyi mesteremberek által készített híd állt itt, erről Bél Mátyás is megemlékezett. 1789–90-ben a gasztonyi nemesek kérésére a Rába kanyarulatát a vármegye átvágatta, ezzel a Nagyszegben lévő földek megközelítése nehézzé vált, újabb bürük valószínűleg épültek, állandó – vasbeton – híd azonban csak 1941-ben épült [1].

A híd napjainkban (L.B.)

A karcsú, takarékos kialakítású híd tervét a kiváló hídtervező, Mistéth Endre készítette. A II. világháború végén ezt a hidat is felrobbantották. 1954-ben épült egy hétnyílású, 3 m széles, 66 m hosszú fahíd. A jelenlegi híd a Hídszabályzatban engedélyezett, leggazdaságosabb szélességgel épült, a híd kis forgalmának megfelel ez a kialakítás.

Alapozás: A hídfők és a közbenső pillérek cölöpalapozásúak, a hídfők a hídtengelyre merőlegesek, a pillérek a vízfolyás tengelyével párhuzamosan helyezkednek el. A cölöpöket összefogó szerkezeti gerenda a hídfőknél 2,60×0,80×3,20 m, a tömör felmenő falazat 0,70×2,80×2,96 m méretű. A közbenső pilléreknél az összefogó gerenda 3,04×2,20×7,00 m, méretű, alsó 1,20 m magas része Larssen-szádfal között, víz alatti betonozással készült. A felmenő falazat tömör beton.

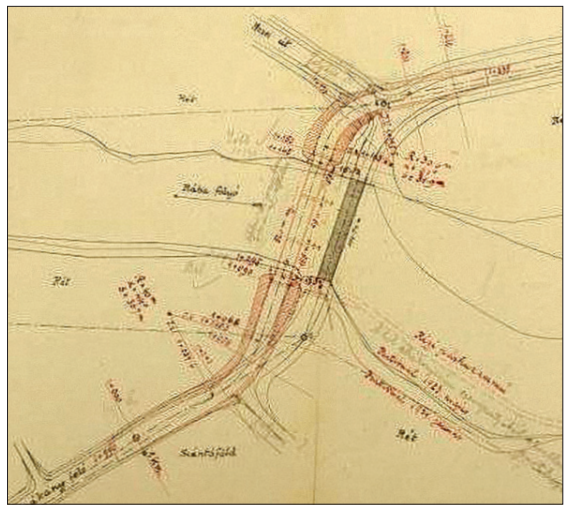
Felszerkezet: Folytatólagos, szekrény keresztmetszetű, konzoljai 1,70 m hosszúak, szerkezeti magassága a hídtengelyben 1,10 m, melyből az alsó, keskenyebb részen a lemezvastagság 15 cm. A pálya oldallejtése 2% (4 cm), hosszirányban 1,2, 0,8 és 0,4%-ban emelkedik, illetve hídközéptől lejt. Az útpályán 1 cm ragasztott szigetelés, 4 cm védőbeton és 5 cm vastag aszfaltburkolat készült.

Csákánydoroszlói Rába-híd a 7451 j. út 30,126 km szelvényében

Építés éve: 1926
Nyílásai: 15,5 + 19,2 + 15,5 m
Pálya szélessége: 0,6 + 4,8 + 0,6 = 6,0 m
Szerkezeti hossza: 60,7 m
Vonalvezetése: egyenes, keresztezési szöge 90°
Teherbírása: „B” osztályú
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Szombathely
Tervező: dr. Müller Félix építész tanár, Budapest
Kivitelező: Gajdóczky Dezső és László vállalkozók

Batthyány Ferenc, felismerve Csákány jelentőségét, királyi engedélyt kért Rába-híd és erősség építésére. A híd 1600-ban, épp a legjobbkor már készen állt, s épült a megerősített kastély is [262]. Az új híddal az úthálózatban is jelentős változásra volt lehetőség. A korabeli források említenek egy 1594-ben Csákány térségében álló hidat, hozzátéve, hogy az csak szerény kivitelű és teherbírású műtárgy volt. Az új híd stabil, szakszerűen megépített volt. A hídon persze vámot kellett fizetni (1–10 dénárt). A vámos 1620-ban Bácsvölgyi Bálint volt, aki öt beosztottjával látta el a szolgálatot. A híd őrzéséről, a vám szedéséről fontos részleteket lehet találni a helytörténeti irodalomban [36]. A török fenyegetettség miatt felvonóhíd volt a Rába egyik oldalán, ez fontos adalék a hidak őrzéséről. Az I. és II. katonai felmérés szép térképszelvényein jól látszik a Rába-híd két közeli sziget közötti átvezetése. 1660-ban a csákányi kastély végvárrá alakult. Ekkor kifogásolták a csákányi malomba igyekvők a hídvám fizetését. Sikerült végül megoldást találni, a csákányi lakosoknak nem kellett vámot fizetni. A híd és a végvár 1664-ben volt igazán kulcsfontosságú, amikor a török nagy erővel igyekezett átkelni a Rábán. A csákányi híd védői derekasan helytálltak.

A mai híd építése előtt egy 1885-ben épült, 45 m faszerkezetű híd bonyolította le a közúti forgalmat. 1923 decemberében egy nagy árvíz a bal parti hídfőt teljesen elsodorta. Átmenetileg a győri utászezred által készített



A nagycsákányi Rába-híd újjáépítésének helyszínrajza (VmL)

pontonhídon bonyolódott le a forgalom, amíg a fahidat ideiglenesen helyreállították. A hídon 3,0 m széles útpályán közlekedhetett a forgalom.

Fentiek alapján szükségesnek tartották egy új, állandó jellegű híd építését. 1924. május 27-én helyszíni bejárást tartottak, és ezen a bejáráson megállapították a híd helyét, a pálya elrendezését. 1925-ben kiírták a pályázatot, óriási volt az érdeklődés, közel 30 pályázó volt. A kivitelezett új híd háromnyílású, négyfőtartós, vasbeton bordás lemez felszerkezetű. Az új híd a faszerkezetű híd tengelyétől lefelé 18,0 m-re épült [116].

Alépítmény: A hídfőknél két sorban 14–14, 30 cm átmérőjű, vert vasbeton cölöpöt alkalmaztak. A cölöpöket 3,4×2,0×6,5 m-es, víz alatt készített betontest fogja össze, erre 3,0×2,0×6,1 m méretű beton sávalap készült. A felmenő betonfalazat 2,6-0,7×4,8×5,7 m. A falazat két végéhez 4,35 m hosszú függőszárnyfalak kapcsolódnak. A töltést a szárnyfalak mellett terméskővel burkolt földkúpok támasztják meg. A közbenső pillérek fa szádfal védelme mellett, 23–23, 30 cm átmérőjű facölöpökre támaszkodnak. A cölöpvégeket felül 2,5×2,5×9,0 m méretű, víz alatt készült betontest fogja össze. A betontest felett beton sávalap és felmenő falazat készült.

Felszerkezet: A főtartók szélessége egységesen 30 cm, magasságuk nyílásközépen 1,1 m, a támaszoknál 3,0–3,0 m hosszon kiékelt. A főtartók egymás közötti távolsága 1,4 m. A pályalemez 19 cm vastag, ezt a szélső nyílásokban négy-négy, a középső nyílásban öt 40/15 m keresztborda és négy végkeresztgerenda merevíti. A hídvégeken egy-egy beton korlátbáb, közötte régi típusú idomacél korlát határolja a hidat. A pályalemezen 1 cm bitumenes lemez szigetelés, 4 cm védőbeton és 10 cm vastag makadám burkolat, a gyalogjárdán 2 cm p.c. simítás készült. A csapadékvizek elvezetését az útpálya kétoldali szabadelfolyással teszi lehetővé.

Ezt a hidat a II. világháborúban nem robbantották fel, nem volt rá idő...

A híd szélessége és teherbírása a forgalom növekedésével egyre kevésbé elégítette ki az igényeket, más fontosabb hidak miatt azonban az átépítés mindig elmaradt; csak a hídhoz csatlakozó Vörös-patak-híd átépítése történt

Ütközési kár (K.I.)

A híd szélesítés előtt (K.I.)

meg 1996-ban. A hídon több alkalommal széles járművek balesetet szenvedtek, ezért a híd szélesítése sürgőssé vált.

A **külsőkábeles** erősítés módszere lehetőséget nyújtott a híd szélesítésével egyidejűleg a megerősítésére. Ez a korszerűsítési munka 2002-ben történt meg. Az útpálya szélessége 7,6 m-re nőtt.

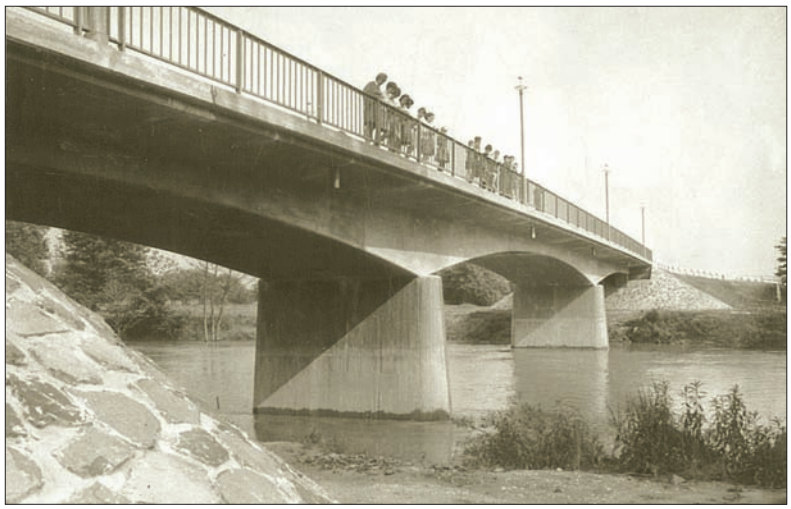
A szélesített, erősített híd alulnézetben (K.I.)

A megszélesített híd napjainkban (Gy.P.)

Csákánydoroszló – ecsetrajz (I.L.)

Molnaszecsődi Rába-híd a 7445. j. út 0,431 km szelvényében

A török hódoltság alatt felértékelődött a Rába védvonal jellege, ezért 1543-ban felmérés készült az átkelőhelyekről, hidakról. Ebben az időben Szecsődnél híd állt. Az I. katonai felmérés (1785) térképszelvényén kisebb jelentőségű út hídját jelölte a hadmérnök, biztosra vehető, hogy évszázadokon át cölöphíd szolgálta a közlekedők igényét.



Archív fotó (Uvaterv)

A II. világháború végén a visszavonuló német hadsereg felrobbantotta ezt a hidat is. A közlekedés biztosítására 1946-ban a fahidat újjáépítették. Ez a fahíd az idők múlásával elhasználódott és a forgalom biztosítására nem felelt meg. Az új híd – kísérleti hídprogram keretében – felsőpályás, háromnyílású, folytatólagos, parabolikus alsó ívű, monolit vasbeton szekrénytartós gerendahídként épült, kedvező gazdaságossági eredménnyel. Újszerű a nyílások markánsan eltérő mérete.

Építés éve: 1963–1965
Nyílásai: 16,67 + 30,10 + 17,18 m
Szélessége: 0,50 + 7,00 + 0,50 = 8,00 m
Szerkezeti hossza: 70,31 m
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság, Zalaegerszeg, Richter Béla műsz. ellenőr
Tervező: Uvaterv, Varga József
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Gyukits György
Próbaterhelés: 1964. október 20., UKI
Forgalomba helyezés: 1965. június 15.
Építési költsége: 5183527 Ft

Alapozás: A mederpillérek alapozása süllyesztett vasbeton szekrény. Méretük 3,00×4,00×7,20 m. A mederpilléreket vízépítési terméskő szórással látták el. A felmenő falazat tömör beton, 1,10–0,60×6,18×5,60–6,00 m méretű. A Molnaszecsőd felőli hídfő süllyesztett szekrény alapozású, míg a Katafa község felőli 30/30 cm h=6,0 m méretű cölöpalapozással készült. A hídfők vasbeton ingaoszlop szerkezetűek, melyekhez a feljáró út burkolata alatt vasbeton kiegyenlítő úszólemezek csatlakoznak.

Felszerkezet: A hídszerkezet az alul befogott mederpillérekre, rejtett vasbeton csuklósan támaszkodik. A felszerkezet egycellás, folytatólagos vasbeton szekrénytartó. Szerkezeti magassága hídtengelyben és nyílásközépen 80 cm, a pillér felett 2,0 m. A felső lemez vastagsága 22 cm, az alsó lemezé 25 cm. Az útpályán 1 cm háromrétegű, ragasztott lemezszigetelés, 4 cm védőbeton és 5 cm vastag, míg a gyalogjárdákon 2 cm vastag aszfaltburkolat készült. A csapadékvíz elvezetését az útpálya kétoldali lejtése és négy-négy víznyelő, valamint a hídfők mögött kiképzett betonfolyóka biztosítja. Dilatációs acélszerkezet a hídvégeken nincs, az útpálya aszfaltburkolata megszakítás nélkül csatlakozik a feljáró úthoz. A kiemelt gyalogjárdán függőleges osztású idomacél hídkorlátot helyeztek el. A híd közvilágítását négy-négy kandeláber látja el.

A híd napjainkban (Gy.P.)

Molnaszecsőd – ecsetrajz (I.L.)

Rábahídvégi Rába-híd a 8. sz. főút 150,055 km szelvényében

Az Árpád-kortól kezdve fontos híd állt Hídvégnél (ma Rábahídvég). 1265-ben oklevél szólt az itteni híd őreiről, 1280-ban IV. László király Hermáni Andrásnak adományozta a híd vámszedési jogát, ő éppen ezért felvette a Hidvégi nevet. A híd védelmére erősség is épült, a török hódoltság idején a Rába védvonal lett, megnőtt az átkelőhelyek, hidak fontossága. Ezt jelezi, hogy 1549-ben a török lerombolta az itteni erősséget. A híd állapotával is voltak gondok, a vármegye pl. 1607-ben kötelezte a tulajdonosokat a híd javítására. Panaszok azonban a későbbiekben, pl. 1763-ban is voltak. Az I. katonai felmérésen jól látszik, hogy Rábahídvégnél a Rába szigetet alkotott, s egy nagyobb és egy kisebb híd volt a Rábán.

1896 szeptemberében tervet készítettek a 30. és 29. számú Rába-, illetve Kis-Rába-hídra. A Rába árvize abban az időben többször elmosta a főági, faszerkezetű Rába-hidat, melyet ezért többször megtoldottak, hossza ezért 21 m-ről 69 m-re nőtt.

A Rába-hídra 1896-ban 27,0 m nyílású terv készült. 1898–99-ben a 29. számú Kis-Rába-híd meg is épült cölöpalapozással, nyolc keretállású, szegmens alakú, rácsos vasszerkezettel.

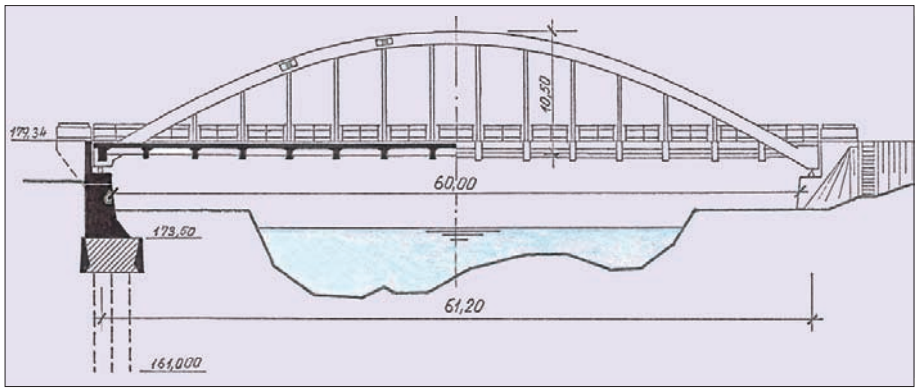
1901-ben ismét foglalkoztak a Rába szabályozásával Rábahídvégnél: 45 m nyílású, állandó vashíd szerepelt a tervekben, ez a terv azonban nem valósult meg.

1904-ben új helyen – ahol a Rába egy ágon folyt –, 67 m össznyílású hídra készült terv. Takarékossági okból az 1899-ben megépült 27 m nyílású Kis-Rába-hidat tervezték beépíteni 20–20 m-es további nyílásokkal; ám nem valósult meg a terv.

1912-ben újabb terv készült: a 30. számú Rába-hidat az akkori helyén 45,0 m nyílású állandó híddá tervezték átépíteni, ám ezt a tervet is sok kritika érte, újabb tervek születtek.

1919-ben új terv készült, a 29. számú Kis-Rába-hidat 54 m nyílásúra javasolták bővíteni azzal, hogy a Rába főága ide került volna, a 30. sz., akkor még faszerkezetű híd kisebb jelentőségűvé vált volna. Ennek a hídnak a terveit sem a Vas megyei Levéltárban, sem a tervtárakban nem találtam meg, pedig ez a híd 1936 előtt megépült 45,0 m nyílással. Az akkor készült hídlapon ugyanis ennek a rácsos hídszerkezetnek a fotója szerepel.

Feltételezhető, hogy 1923-ban vagy 1924-ben épült meg ez a híd, mint Rumnál, majd Csákánynál és Csörötneknél.



Építés éve: 1942–43
Nyílásköze: 60,0 m
Pálya szélessége: 0,85+8,00+0,85 = 9,70 m
Szerkezeti hossz: 69,40 m
Teherbírás: I. rendű
Megbízó: M. kir. Közlekedésügyi Minisztérium Hídosztály, Ullrich Zoltán, min. tanácsos
Tervező: Mistéth Endre okleveles mérnök
Kivitelező: Wanner Henrik okleveles mérnök, ép. vállalkozó
Próbaterhelés: 1943. november 17–18.

Kiskőrös, 1943 (archív fotó)

Végleges megoldás azonban a II. világháború alatt készült, amikor a Rába rendezésével 60 m nyílású vasbeton ívhíd épült [116].

A híd alsópályás, acél vonóvasas vasbeton felszerkezetű ívhíd. Az elkészült tervektől részben eltérően épült meg a híd: 1–1 m-rel keskenyebb járdák, 2 m-rel szélesebb útpálya.

Kiskőrös, 1943 (archív fotó)

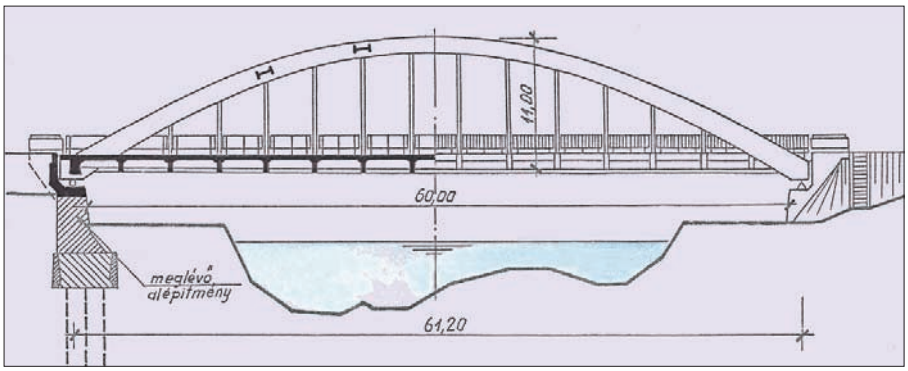
Alépítmény: A hídfőket 28–28 (10 m hoszszú) 33,5 cm kör átmérőjű, fúrt vasbeton cölöpökre alapozták. Eredetileg vert cölöpözés szerepelt a tervekben. Az alaptestek vasbeton köpenyfalú szekrénnyel készültek. Az ívszerkezet saruöntvények közvetítésével támaszkodott a tömör betonból készült felmenő falazatra. A hengeres mozgósaruk a jobb parti, a fix saruk a bal parti hídfőn helyezkednek el.

Felszerkezet: A 10,5 m ívmagasságú, vonóvasas vasbeton ívfőtartók keresztmetszeti mérete 1,20×0,75 m tömör beton. A kereszt- és hosszirányú bordás pályalemez 14 vasbeton függesztőrúddal kapcsolódik az íves szerkezethez. A két főtartót négy keresztkötés merevítette. A kocsipályán szigetelés nem készült, a burkolat 4 cm vastag kopóbeton volt, a gyalogjárókon 2 cm p.c. simítás készült. A pályaszerkezet betonozása 1943. augusztus 30.–szeptember 6-a között, az ívtartók betonozása 1943. szeptember 7–15-e, az ideiglenes csukló pedig, október 18-án készült el. A híd próbaterhelését – kavicsterheléssel – 1943. november 17–18-án tartották meg. Ez a jelentős mérnöki alkotás alig több, mint egy évig szolgálta a forgalmat.

A hidat 1945. március 31-én a visszavonuló német csapatok felrobbantották. Teljesen elpusztult a vasbeton híd pályaszerkezete, megrongálódott a bal parti hídfő felmenő fala. 1945-ben, a vízfolyás irányába, lefelé egy fa szükséghidat épített az orosz hadsereg, majd a Közlekedési Minisztérium házi kezelésben egy új, 55,9 m hosszú fahidat épített. Az 1946–47. évi téli jeges árvíz a fa szükséghidat elsodorta. Ezután a provizóriumot 24 m hosszban, csak félszélességben állították helyre. A vasbeton híd roncsait 1945–47. években a mederből eltávolították, a vonóvasak kiemelése pedig 1948. november-december hóban történt meg [250].

A híd újjáépítését előbb a rumi, majd a sárvári Rába-hidak újjáépítése odázta el, melyeket forgalmi szempontból fontosabbnak nyilvánítottak. A híd újjáépítését a hároméves terv utolsó évére, 1949-re irányozták elő. Az újjáépített híd egynyílású, a régi hídhoz hasonló szerkezetű, vonóvasas, ám merev betétes ívszerkezet. Ezt a megoldást az állványszerkezettel való takarékoskodás miatt alkalmazták [282].

A híd újjáépítése



Újjáépítés éve: 1949
Teherbírás: I. rendű
Tervező: Székely Hugó és Bölcskei Elemér okleveles mérnökök
Kivitelezők: Mélyépítő és Mélyfúró Nemzeti Vállalat,
Vági Sándor okleveles mérnök építésvezető,
Hegesztett Hidak Kft.
Stieber-féle vasszerkezeti gyár Rt.
Próbaterhelés: 1949. július 28.
Forgalomba helyezés: 1949. augusztus 9.
Építési költség: 1 035 848,50 Ft

Alépítmény: A megmaradt hídfők alépítményét használták fel. A jobb parton lévő hídfőfalazat legnagyobb részét sikerült megmenteni. A bal parti hídfő felső részét át kellett építeni. A hídfők új felső része, a szerkezeti kövek, térdfalak, szárnyfalak és mellvédek vasbetonból készültek. A híd sarui részben a híd régi saruiból készültek. A hídfők mögött a vasbeton korlátbábok helyett, tömör beton mellvédfalat készítettek.

Felszerkezet: Az újjáépített vonóvasas, merev vasbetétes vasbeton ívhíd ívmagassága 11 m, üreges ívtartója 1,60×0,98 m keresztmetszetű. A merev vasbetétek acélcsövekből készített, hegesztett rácsos szerkezetek. A rudak csatlakozása csomólemezek nélkül, csupán illesztő V varratokkal készült. A rácsos ívszerkezet övei négy-négy 121/12 mm-es csőből, a rövidebb meredek rácsok 76/4 mm-es csőből készültek. A vonórudak főtartónként 4×360-16 mm-es, a régi vonórudak acéllemezeiből – kiegyengetéssel – hidegen áthengereléssel készültek, szegecselt kivitelen. A főtartók merev vasbetétét 20–20 cm oldalfal vastagságú, alulfelül 8–8 cm-es vasbeton fallal burkolták. A pályalemezt a függesztőoszlopok csöveihez hegesztett rácsos szögvasakból és „T" vasakból készült kereszttartó tartja. Az ívtartókat összefogó négy keresztkötés és a két végkereszttartó vasbetonból készült. A merev vasbetét készítését a Hegesztett Hidak Kft. 1949. január 19-én, a szerelést 1949. április 28-ig fejezte be. Az ívtartók betonozása 1949. június 12–23-ig, a pályalemez 1949. július 11–14-ig tartott. A függesztőoszlopok betonozása augusztus 3–4-én történt [116].

A különleges, merevbetétes ívhíd állapota 1976-ig nem adott aggodalomra okot, ekkor azonban Sárváron az rábahídvégigel mindenben megegyező híd két függesztőoszlopának csőbetétei elszakadtak. A hídkezelő természetesen azonnal vizsgálatot tartott Rábahídvégnél is. Itt ilyen hibát nem észlelt, ettől kezdve azonban több vizsgálat, próbaterhelés is történt. 1990-ben a függesztőoszlopok pályaszerkezethez való csatlakozásánál korróziós károkat észleltek, ezért a híd erősítését vették tervbe.

A függesztőoszlop feltárt korróziója (Közútkezelő)

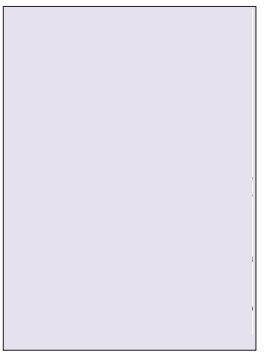
A sárvári hídtól eltérően, itt Dywidag-rudakkal váltották ki a csőbetétes függesztőoszlopokat, egyébként a hidat „A” teherbírásúra a Sárváron alkalmazott, külső kábeles megoldással erősítették meg.

Rendkívül érdekes, tanulságos Rábahídvég legalább 750 éves hídjának utóbbi 100 éves története, meglepő, hogy a helytörténeti írásokban erről nem esik szó.

Rábahídvég, felújítás előtt... (L.B.)

...és felújítás után (L.B.)

Rába-ártéri híd
a 8. sz. főút 148,467 km szelvényében



Építés éve: 1936–1937
Nyílása merőlegesen: 32 m
Szélesség: 2,0 + 6,0 + 2,0 = 10,0 m
Szerkezeti hossz: 53,3 m
Teherbírás: I. rendű
Vonalvezetés: egyenes, a Rába-árteret 60°-os szög alatt hidalja át
Megbízó: M. kir. Közlekedésügyi Minisztérium Hídosztály, Láng-Miticzky Tibor, Baksay Zoltán és Lád Károly mérnökök
Tervező: Menyhárd István okl. mérnök
Kivitelező: Skuteczky és Boray okl. mérnökök
Próbaterhelés: 1937. június 4–5.
Forgalomba helyezés: 1937. június 5.
Építési költség: 95 364 pengő

A 8. sz. főúton a Rába árterében két, kb. 40 m nyílású hidat kellett építeni, a régi elbontott faszerkezetű hidak helyén. Alapos mérlegelés után vonórudas ívhidakat építettek tapasztalatszerzési célból. Külön érdekesség a hidak 60°-os ferdesége. A két egyforma híd egyikét ismertetjük.

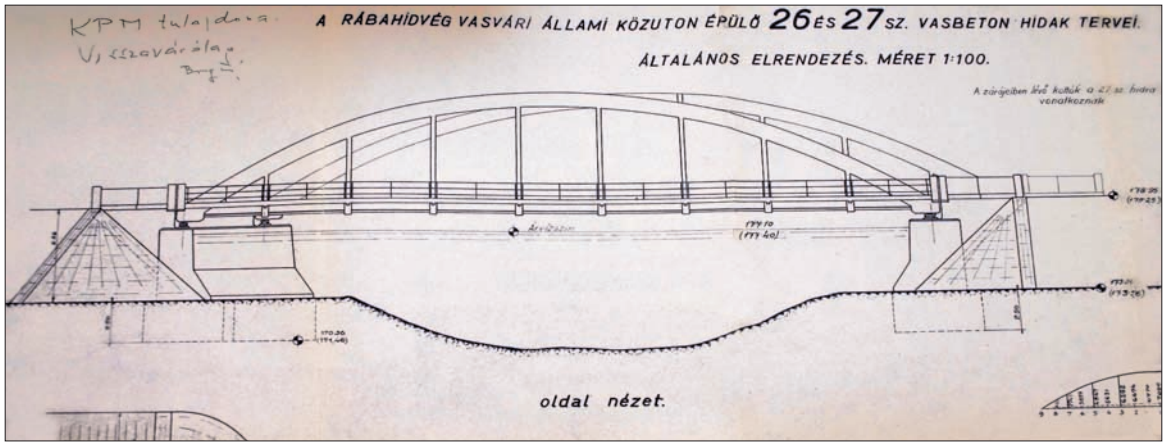
Alépítmény: Mindkét hídfőnél két-két szekrényalap készült. A felmenő falazat tömör beton, melyhez kétoldalt 4,0 m hosszú függőszárnyfal csatlakozik.

Felszerkezet: Ívmagasság 6,0 m, keresztmetszeti mérete: 0,55×0,9-1,0 m. A főtartókat két-két keresztkötés fogta össze. Ezek alakja különleges, a híd ferdesége miatt. A vasbeton pályalemez, melyet hossz- és keresztbordák merevítettek, 8–8 vasbeton függesztőoszloppal kapcsolódott a főtartókhoz. Az útpályán homokágyban fektetett és bitumennel kiöntött bazalt kiskockakő burkolat, a gyalogjárdákon 2 cm pc. simítás készült.

A hazánkban első alkalommal épült ívhídról Menyhárd István részletes cikkben számolt be, kitérve az építési sorrendre: pályaszerkezet elkészítése (az utolsó kereszttartók kivételével), ívfőtartók megépítése ideiglenes középső csuklóval, függesztővasak és vonórudak bekötése, a még hiányzó állandó terhelés és megoszló terhelés felhordása, majd az állványzat eltávolítása. Ezzel az eljárással sikerült elérni, hogy a vonórúd megnyúlásából ne keletkezzenek káros igénybevételek a függesztőoszlopokban [201].

A második világháborúban az egyik ívhíd elpusztult, az újjáépítésnél (1949) háromnyílású keretszerkezetet építettek s ennek felszerkezetét a későbbiekben (1989) KCs típusú, előregyártott gerendás szerkezettel cserélték ki.

A háborús pusztítást elkerülő másik ívhidat elsősorban elégtelen szélessége miatt előregyártott gerendás felszerkezetűvé (EHGE) építették át 1983-ban.



A rábahídvég–vasvári állami közúton épülő 26 és 27 sz. vasbeton hidak tervei. Általános elrendezés (VmL)

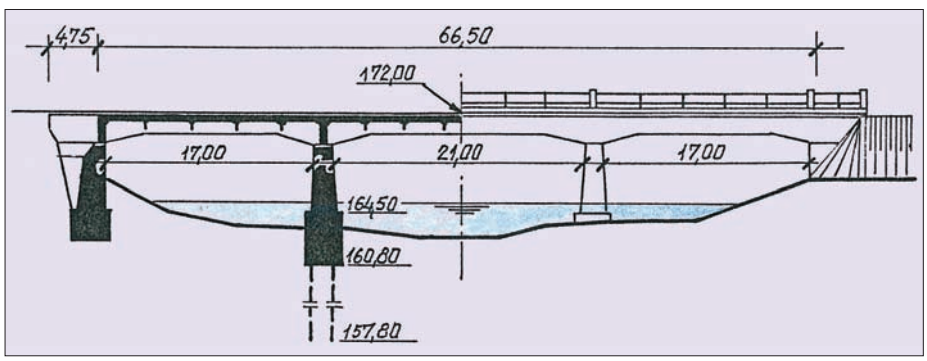
Hazánk első vonóvasas vasbeton ívhídja, 1938 (Kiskőrös)

A Rába-ártéri híd utóda

Rumi Rába-híd
a 87 sz. főút 3,824 km szelvényében

A római korban híd és őrház állt a mai Rum területén. Az őrház pusztulása 167 körül történhetett. Az Árpád-korban (1260) erődítmény, 1277-ben híd és kis földvár volt itt, Nagy Lajos király 1350-ben a Rumy család ősének adta a Rába-híd vámjogát. 1594-ben 25 lovas és 50 gyalogos őrizte a Rába cölöphídját. Rumy Mihály 1601-ben engedélyezte a szomszédos települések lakóinak, hogy vámfizetés nélkül keljenek át Rumnál a Rábán. 1663-ban a török próbált átkelni az itteni hídon, a védők ebben megakadályozták. 1862-től ismert a híd vámbevétele, évi 1500 Ft körüli. 1880-ban az árvíz elvitte a hidat [56]. Tudjuk, hogy Kámig 9 híd volt az ártéren. 1894-ben megszűnt Rumnál a hídvám. 1923-ban igen rossz állapotban volt a híd, közmunkával már nem lehetett fenntartani. Pályázatot írtak ki állandó híd építésére [56, 134, 210].

A híd betonhídfőkön és pilléreken nyugvó, négyfőtartós vasbeton gerendaszerkezet [116].



Építés éve: 1923–1924
Nyílása: 17,0 + 21,0 + 17,0 m
Szélesség: 0,6 + 4,8 + 0,6 = 6,0 m
Szerkezeti hossza: 66,5 m
Teherbírása: I. rendű az 1910. évi KH szerint
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Szombathely, Bényei (Becker) Alajos műszaki ellenőr
Tervezők: alépítmény: Bényei (Becker) Alajos kir. segédmérnök
felépítmény: dr. Müller Félix mérnök, Budapest
Kivitelező: Zsigmondy Béla ép. vállalkozó, Budapest
Próbaterhelés: 1924. augusztus 26–29.
Építési költség: 41 462,61 pengő (72 267 aranykorona)

Alépítmény: A jobb oldali hídfő és a közbenső támaszok alapozása vasbeton cölöpökkel készült. A hídfőknél 2,7 m, a pilléreknél 2,8 m vastag tömör betonalapot terveztek. A próbafúrások és az alapkiemelés után azonban megállapították, hogy csak a bal oldali hídfő alapozása készülhet terv szerint, míg a másik három alapnál a kimosás veszélye állt fenn, így szükséges volt a pillérek méretét növelni. A felmenő falazatok tömör betonból készültek. A hídfőkhöz kétoldalt 2,4 m hosszú, egybeépült vasbeton szárnyfal kapcsolódik. Vízkimosás ellen a pillérek körül kőszórást alkalmaztak.

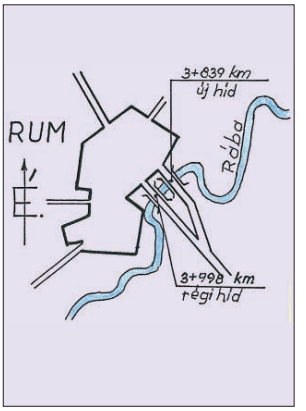
Felszerkezet: A főtartók magassága nyílásközépen 1,3 m, a támaszok felett 1,7 m, szélességük 30 cm és kiékeléssel kapcsolódnak a pályalemezhez. A pályalemez vastagsága 20 cm. Az útpályán szigetelés nem készült, a

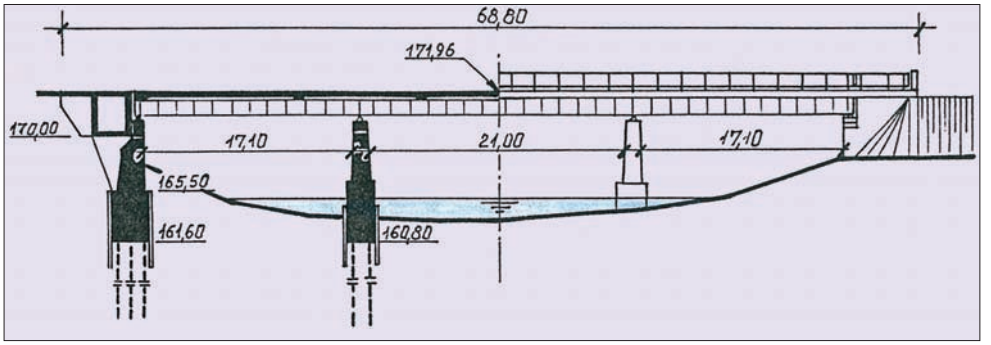
burkolat itatott makadám volt. A hidat kétoldalt vasbeton korlátbábok között, régi típusú idomacél korlát határolta. A csapadékvizek elvezetését az útpálya kétoldali és hosszirányú lejtése és a beépített víznyelők tették lehetővé.

Az újjáépített híd

1945 márciusában a hidat felrobbantották, felszerkezete teljesen tönkrement. A katonaság részére először boroshordókból építettek úszóhidat, majd a tehergépkocsik áthaladását is lehetővé tevő provizóriumot építettek. 1947-ben a régi alépítmények felhasználásával a hidat újjáépítették.

Az új híd a régi alépítmények felhasználásával épült, hegesztett acél főtartókkal, vasbeton lemezzel együttdolgozó szerkezetként.





Az újjáépítés éve: 1947
Szélesség: 1,0 + 6,0 + 1,0 = 8, m
Szerkezeti hossz: 68,8 m
Teherbírása: I. rendű (20 t)
Tervező: Vajda Pál és Gábor István okl. mérnökök
Kivitelezők: alépítmény, pályaszerkezet: Weiss György, Szombathely
acél főtartók: Fodor Béla és fiai vasszerkezeti gyár és Hegesztett hidak Kft. Budapest
Próbaterhelés: 1947. november 29., KM Ullrich Zoltán m. tanácsos
Építési költség: 642 148,17 Ft

Archív felvétel (Kiskőrös)

Alépítmény: Az alépítmény sérült részeit kijavították, a pillérek felmenő falait és a vasbeton szerkezeti gerendákat újonnan felépítették. A hídfők vasbeton szerkezeti gerendái a nagyobb hídszélesség miatt kétoldalt konzolosan túlnyúlnak. A bal oldali hídfőn fix, a pilléreken és a jobb oldali hídfőn mozgó saruk biztosították a híd mozgását.

Felszerkezet: A felszerkezetet négy folytatólagos, 800 mm magas, hegesztett kivitelű acéltartó és a vele együttdolgozó, 15 cm vastag, vasbeton lemez alkotja. Az acéltartókat háborús roncsanyagból, hegesztéssel készítették. Anyagát a Margit híd, Lánchíd és Er-

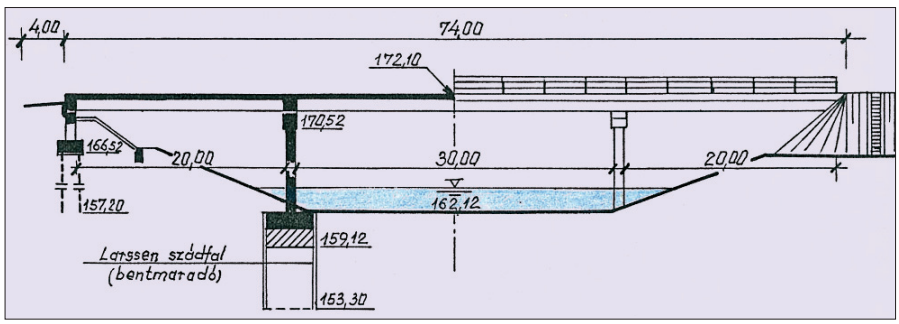
zsébet híd roncsaiból gyűjtötték össze. A hegesztés ugyanolyan minőségű hegesztőpálcákkaltörtént, mint a Margit híd pályaszerkezetének hegesztése. A pályalemezen 5 cm vastag kopóbeton, a gyalogjárdákon 2 cm p.c. simítás készült. 1978-ban a híd vizsgálata súlyos hegesztési hibákat tárt fel, ezért a híd forgalmát korlátozták és átépítését vették tervbe [180]. Az új híd a régi hídtól a vízfolyás irányában kb. 14 m-re épült meg, így tudták a főút forgalmát folyamatosan fenntartani.

A híd átépítése

Az átépítés éve: 1980–1981
Nyílásai: 20,0 + 30,0 + 20,0 m
Szélesség: 0,56 + 11,00 + 0,56 = 11,0 m
Teherbírása: „A" osztályú az 1967 évi KH szerint
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság, Szombathely
Tervező: Uvaterv, Kovács Zsolt
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Benkeházy Károly építésvezető
Próbaterhelés: 1981. szeptember 2. (Kötuki)

Alépítmény: A hídfők kétsoros vasbeton cölöpalapozáson állnak. Hídfőnként 22 darab 30/30 cm NC-10 jelű, vert vasbeton cölöpöket alkalmaztak. A rejtett hídfők előtt a földrézsűt 20 cm vastag betonlap burkolattal látták el. A közbenső pillérek alapozása bennmaradó Larssen-szádfalak között, részben víz alatti betonozással készült. A víz alatti betonozás 1,8 m vastag.

Felszerkezet: A felszerkezetet nyílásonként 15 darab EHGT 110-es jelű, üzemben előregyártott, előfeszített tartó alkotja. A tartók hossza a szélső nyílásokban 20,8 m, a középsőben 30,8 m. A tartók együttdolgozását a helyszínen készített, 20 cm vastag vasbeton lemez biztosítja. A hídvégeken a végkeresztttartóhoz 4,0 m hosszú, 20 cm vastag kiegyenlítő lemez kapcsolódik.



Az épülő új Rába-híd (Uvaterv)

A felszerkezet a támaszokon 2 cm vastag, műszaki gumicsíkra fekszik fel. Az útpályán háromrétegű, ragasztott szigetelés, 4 cm védőbeton és két rétegben felhordott, 8 cm vastag aszfaltburkolat készült. A csapadékvizek elvezetését az egyoldali lejtés és a hídvégeken kiépített betonfolyókák biztosítják.

Az új Rába-híd (L.B.)

Ártéri hidak a 87 sz. főút Rum és Kám közötti szakaszán

A főút 0,901–2,875 km szelvényei között öt ártéri híd áll. 1950–51-ben, a Rába-híd újjáépítése után épültek ezek, egy-, kettő-, három- és négynyílású vasbeton lemez keretként. Az egy- illetve kétnyílásúak konzolos kialakításúak voltak.

Az 1,081 km szelvényben lévő Koponyás-patak-híd az 1965-ös nagy árvízben oly mértékben károsodott, hogy át kellett építeni. Ma hétnyílású, 120 m hosszú, takarékütereges, vasbeton lemezhíd áll itt. Mind az öt híd vert cölöpalapozású. A hidak – a Koponyás-patak kivételével – 30–55 cm vastag lemezkeret szerkezetűek, pályaszélességük 0,75+6,50+0,75 m.

A lemezkeret hidak terveit az ÁMTI (Csaba László és Schwertner Antal) készítette, a hidakat a Hídépítő Vállalat építette.

Az 1965–67-ben épült Koponyás-patak-híd 13,8–17,5 m nyílású, 0,75+8,50+0,75 m széles. Ezt a hidat az Uvaterv (Gyarmati Tibor) tervezte, a kivitelező ennél a hídnál is a Hídépítő Vállalat (Gyukits György) volt.

A Csörnöc-Herpenyő-híd (C.A.)

A Koponyás-patak-híd

Ikervár közúti Rába-híd a 8441. j. út 4,689 km szelvényében

A mai Ikervár területén már az őskorban, később a rómaiak alatt, majd az Árpád-korban is fontos átkelőhely volt a Rábán. 1073-ban Salamon király karácsony ünnepén itt szállt meg. A település nevét kettős váráról kapta, ez a hely fontosságát jelzi. Az itt lévő hidakról kevés adat található az irodalomban, pedig a Batthyány-uradalomban kiemelt gondot fordítottak műszaki létesítmények, így a hidak építésére.

1895 óta jeles vízi erőmű működik, ehhez üzemvízcsatorna tartozik, melyen több érdekes híd áll a mai napig, a Melocco Leonardó építette 14,5 m nyílású betonboltozat, a 36,7 m nyílású, rácsos kezelőhíd.

Rába-duzzasztó (L.B.)

Üzemvízcsatorna-híd (C.A.)

A Melocco híd (C.A.)

Ezeken kívül több híd volt, illetve van ma is a műcsatornán.

A II. világháború előtt itt állt cölöpjármos gerendahíd – a korabeli felvételek alapján – jellegzetes műtárgy volt, sajnos ezt is felrobbantották 1945-ben. Kis nyílású (kb. 3 m), 23 m hosszú provizórium állt itt a híd végleges újjáépítéséig [248].

Építés éve: 1970–1974
Nyílásai: 14,0 + 26,0 + 14,0 m
Szerkezeti hossza: 66,1 m
Szélessége: 1,25 + 7,50 + 1,25 = 10,0 m
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság,
Szombathely,
Lakatos Ferenc műszaki ellenőr
Tervező: Uvaterv, Gyarmati Tibor
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Benkeházy Károly
Forgalomba helyezés: 1974. szeptember 25.
Építési költsége: 7 389 000 Ft

Az új híd háromnyílású, felsőpályás, egycellás, szekrénytartós, monolit vasbeton szerkezet [116].

Alépítmény: A rejtett hídfők és közbenső támaszok Franki cölöpalapozással készültek. A hídfőknél 6 darab 60 cm átmérőjű, 10,45 m hosszú, a közbenső támaszoknál 13 darab 60 cm átmérőjű, 12,9 m hosszú cölöpöt használtak fel. A cölöpvégek összefogására a hídfőnél 1,0×1,0×10, m, a közbenső támaszoknál 4,2×1,0×8,2 m méretű szerkezeti gerendát készítettek. A felmenő falazat tömör beton, a hídfőknél 0,5×2,0×7,0 m, alul-felül csuklós kiképzéssel, a támaszoknál 0,6×4,0–5,0×5,5 m.

Felszerkezet: Folytatólagos, egycellás, monolit vasbeton szerkezet. Magassága 1,4 m, a felső vasbeton lemez 22, az alsó 15 cm vastag. Mindhárom nyílásban két-két bebúvónyílás készült. A csapadékvíz elvezetését a pálya hossz- és keresztirányú lejtése és a nyílásonként beépített két-két víznyelő biztosítja. A kiemelt gyalogjárda külső szélén függőleges osztású idomacél hídkorlátot helyeztek el.

Ikervár Rába-hídja ma (C.A.)

Ikervár, Rába-műcsatorna-híd a 8441. j. út 4,079 km szelvényében

Építés éve: 1970–1974
Nyílása merőlegesen: 21,7 m
Szerkezeti hossza: 33,40 m
Szélessége: 0,5 + 7,5 + 0,5 = 8,5 m
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság, Szombathely, Lakatos Ferenc műsz. ellenőr
Tervező: Uvaterv, Pozsonyi Iván
Kivitelezők: Hídépítő Vállalat, Benkeházy Károly építésvezető, Közúti Gépellátó Vállalat
Próbaterhelés: 1974. június 20.
Forgalomba helyezés: 1974. szeptember 25.
Építési költsége: 7744200 Ft

A híd felsőpályás, hegesztett, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó gerinclemezes acélszerkezet.

Alépítmény: A két hídfő síkalapozású. Az alaptest mérete: 4,5×1,0×9,0 m. A rejtett hídfő felmenő falazata alul 0,8, felül 0,6 m, a magassága 2,04 m, szélessége 7,5 m, kétoldalt egybefüggő, párhuzamos szárnyfallal.

Felszerkezet: Kétfőtartós, gerinclemezes, hegesztett acélszerkezet, alul keresztkötés és szélrács merevíti. A szerkezet a hídfőkön neoprén gumisarukra támaszkodik. A főtartók magassága 1690 mm, alsó öve 760-25, felső öve 460-25 mm méretű.

A tartók együttdolgozását a konzolosan kinyúló, 25 cm vastag, monolit vasbeton lemez biztosítja. Az útpályán 1 cm szigetelés, 4 cm védőbeton és 5 cm vastag, érdesített aszfaltburkolat készült. A kiemelt szegélysáv külső szélén függőleges osztású, idomacél hídkorlátot helyeztek el. A csapadékvíz elvezetését a pályalemez hossz- és keresztirányú lejtése biztosítja.

Ikervár, Rába-műcsatorna-híd (L.B.)

Ostffyasszonyfa–Uraiújfalu közötti Ragyogó Rába-híd a 8452 j. út 13,920 km szelvényében

Vas megye egyik legrégibb rábai átkelőhelyén áll a mai (második) állandó híd. A római korban valószínűleg már híd állt, a híd nevét (Ragyogó) erre vezetik vissza egyes források [203]. Évszázadokon keresztül fahidak vezették át a forgalmat. A török hódoltság idején fontos szerepe volt az itteni átkelőhelynek. Az 1848–49-es szabadságharcban, érdekes módon, ezt a Rába-hidat nem égették fel. Emléktábla jelöli, hogy Petőfi Sándor és Orlai Petrics Soma ennél a hídnál találkozott. A híd közelében álló csárda is emlékezetes hely volt.

A Rába szabályozása az 1900-as évek elején történt meg ezen a szakaszon, s 1903-ban épült meg az acélrácsos mederhíd, fa felszerkezetű szélső nyílásokkal. A híd törzskönyvében az áll, hogy Barcs Dráva-hídját használták itt fel. Ez tévedés, Mesterházy Sándor tanulmánya szerint Győrből szállították ide a „vashidat" [Törzskönyv, Vas megyei Levéltár]. A Magyar Waggon- és Gépgyár több hídszerkezetet szállított a megyébe, így ez reális információ. Az 1903-ban készült pillérek két-két 4,9 m átmérőjű, 7,5 m magas kútalapon állnak, a pillérek terméskő falazatúak voltak.

Az „állandó" hidat 1945. március 27-én felrobbantották. A régi híd mellett provizórium épült, ezt a jégzajlás tönkretette, évekig csak révátkelés volt itt [207].

Építés éve: 1964–66
Nyílásai: 18,1 + 18,1 + 61,5 + 18,1 + 18,1 m
Szélessége: 1,35 + 7,00 + 1,35 = 9,7 m
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság, Zalaegerszeg, Richter Béla, Varga Kornél, Maczák Béla műszaki ellenőrök
Tervező: Uvaterv, Rosnyai András
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Molnár Zoltán, Szántó Kálmán
Próbaterhelés: 1966. szeptember 30.
Forgalomba helyezés: 1967. január 23.
Építési költsége: 10 043 672 Ft

Az újjáépítés: Az új híd a régi híd helyén, a pillérek felhasználásával készült. A híd középső nyílása szerkezetileg alsópályás, feszített pályás vasbeton ívhíd, a két-két szélső nyílásban takarékütegres, monolit vasbeton lemezhíd épült [116].

A régi híd pillérei mellett épített provizórium (Kiskőrös)

Alépítmény: A hídfők 24–24 C60 jelű vasbeton cölöpre támaszkodnak. A hídfők cölöpjeit összefogó szerkezeti gerenda mérete: 3,0×1,2×9,6 m, betonból készült. A felmenő fal méretei 1,85-0,80×3,20×9,40 m. Az ártéri pillérek 30–30 C60 jelű, 4,5 m hosszú, vasbeton cölöpökre támaszkodnak. A cölöpöket összefogó sávalap mérete: 3,0×1,6×10,2 m. A felmenő falazat 1,0-0,8×3,6×10,8 m méretű, kétoldalt íves kiképzéssel. A mederhíd mindkét pillérének alapját megtartották, a felmenő falazatot viszont a 146,13 A.f. szintig lebontották és új szerkezeti gerendát helyeztek el.

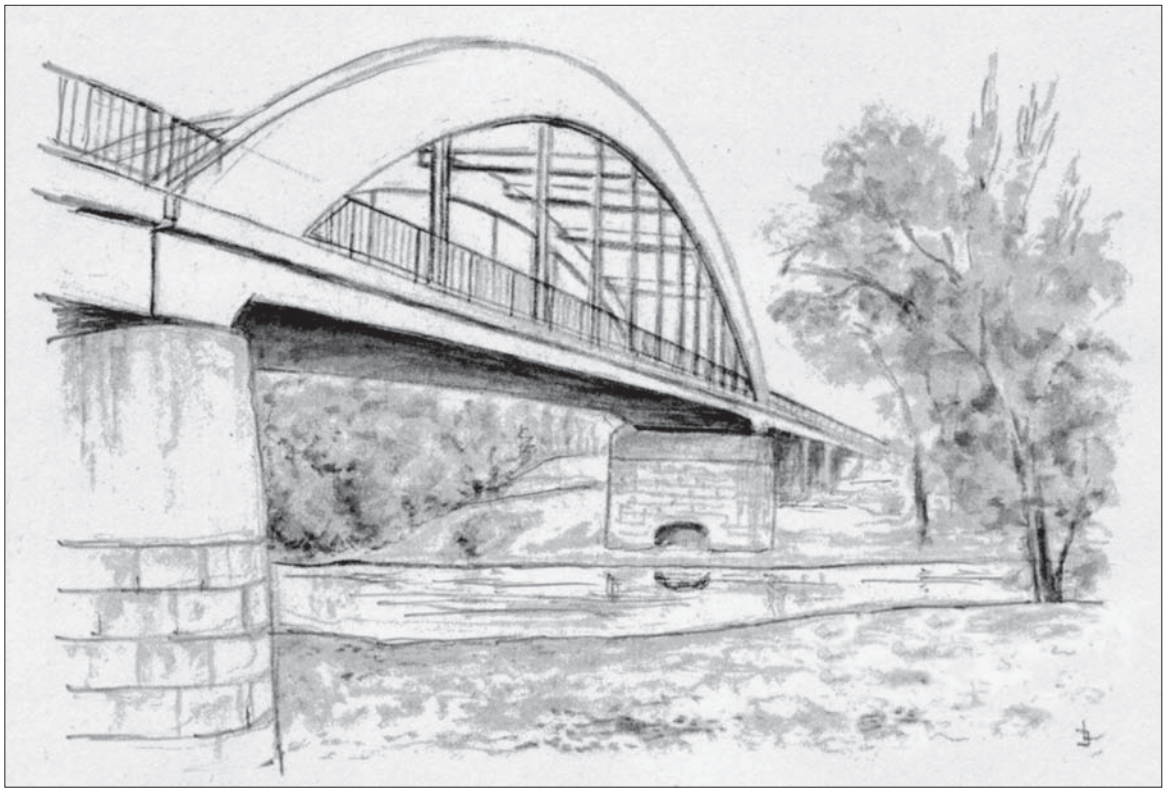
Az ártéri hídrész építés közben (Hídépítő Vállalat)

Felszerkezet: Az ártéri két-két hídnyílás felszerkezete 1,0 m magas, takarékütegres, kivéve a közbenső támaszok felett, ahol 9,0 m hosszban tömör monolit vasbeton lemez. A felszerkezet a támaszokon neoprén gumisarukra fekszik fel. A mederhíd kétfőtartós, alsópályás ívhíd. Az ívek egymástól való távolsága 8,0 m. Magassága ívközépen 8,57 m.

Az épülő ív (Hídépítő Vállalat)

Az ívtartók keresztmetszeti mérete: 0,7×1,5 m. Uraiújfalu felől fix, Ostffyasszonyfa felől mozgó sarukra támaszkodik. A pályaszerkezet 43–50 cm vastag, feszített vasbeton lemez, melyen 1 cm szigetelés, 4 cm védőbeton és 5 cm vastag aszfaltburkolat készült. A csapadékvíz elvezetését a pálya hossz- és keresztirányú lejtése és a híd végén kialakított folyókák biztosítják. A kiemelt gyalogjáró külső szélén, függőleges osztású idomacél hídkorlátot helyeztek el. A híd építésekor a megye leghosszabb, kísérleti jelleggel épült, jelentős hídja volt.

Hídmérnökök a Ragyogói Rába-híd építésénél, 1966 (Közútkezelő)



Ostffyasszonyfa, Rába-híd – ecsetrajz (I.L.)

Szombathely hídjai

A megye székhelyét nem szokás a hidak városának nevezni, pedig a Perint és a Gyöngyös között épült város a legkorábbi hidak városa címet méltán viselheti, s nagyszámú, érdekes műtárgyai figyelmet érdemelnek.

Az ősi Savariában az utcák csatornázva voltak, s a Rohonc környéki forrásokból idehozott víz is boltozott műtárgyban érkezett ide. Az 1,6×1,0 m-es műtárgy Bucsunál és a város főterén levő OTP-épületben is megcsodálható. Ez utóbbi – hazánkban egyedülálló – látnivaló több figyelmet érdemel. Érdekes, hogy a vízvezetéket csak 1777-ben találták meg [4, 42].

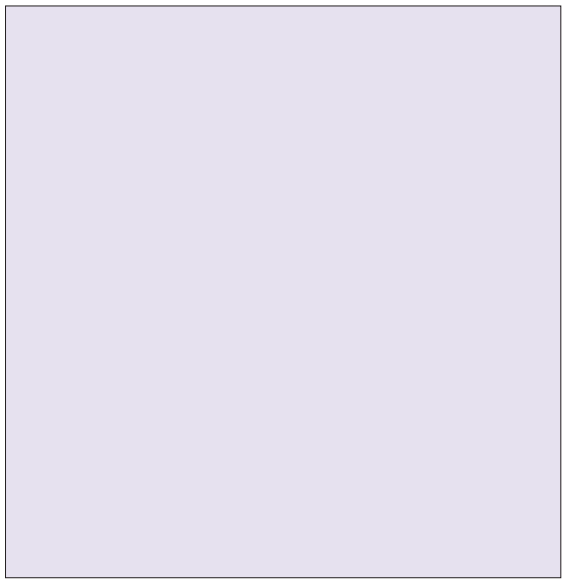
Üvegfödémen át látható a római örökség (C.A.)

A rómaiak alatt két híd biztosan volt a városban, az egyikről Quirinius hitvalló püspök mártíromsága kapcsán tudhatunk: 303-ban a Perint (Sibaris) hídjáról vetették a vízbe. A mai híd közelében álló római híd hatalmas kváderkő alapjait 1982-ben tárták fel [154, 158].

Az Árpád-korban is – elsősorban közlekedési csomópont szerepe miatt – fontos, várral és városfallal védett település volt. A városkapuknál természetesen hidak álltak.

A város más hídjairól is a 16. századtól maradtak feljegyzések: 1583 Sido híd, 1670 Olah híd, ezek gyaloghidak voltak. 1656-ban gyaloghídról, 1677-ben az oladi Gyöngyöshídról készült feljegyzés. A város a két patak között épült, utcahálózata ismert, így tudni lehet, hogy a 16–17. században négy Gyöngyös-, három Perint- és városkapuknál álló hídjai voltak [139]. A 18. században már hét Gyöngyös-, három Perint- és hat városkapunál álló híd volt.

A városról készült metszeteken, pl. egy 1790-ben készült rézmetszeten, s természetesen a korabeli térképeken látszanak a város hídjai. Kár, hogy az I. katonai felmérésen több térképszelvény találkozásánál található a város [46].



A város kiterjedése 1750-től [216]

A hidak valószínűleg a 19. század elején még faszerkezetűek voltak, 1813-ból híradás maradt az Ó-Perint-híd árvíz okozta pusztulásáról. A Perint szélsőséges vízhozamú vízfolyás, a Gyöngyös azonban árapasztó jellegű csatorna, ezért a Perint-hidak nagyobb műtárgyak és gyakrabban károsodtak. A Nagykar utcai gyaloghíd 1879-ben bekövetkezett árvízkáráról is maradt feljegyzés [258].

Az állandó jellegű hidak építéséről az első híradás 1869-ből maradt fent, ekkor épült a Kőszeg felé vezető úton kőfalas, vastartós, majd 1889-ben a 25,5 m nyílású, rácsos vashíd [258]. Kőszegen hat évvel korábban már elkészült az első vashíd, ez serkentőleg hatott Szombathely városvezetésére.

Perint-híd képeslapon (1903)

A Nagykar utcában 1898-ban vasbeton Perint-híd épült, Melocco Leonardó, neves vállalkozó kivitelezésében.

Szombathely élenjárt a vasútvonalak fogadásában, ez szükségessé tette, hogy különszintű közúti-vasúti keresztezés épüljön. Az ún. Zanati úti híd (aluljáró) 1898-ban készült el; 1900-ban pedig megépült a vasútvonalak feletti gyalogoshíd [34].

A vasbetonhíd-építés sikeres volt. Éhen Gyula polgármester rendkívül sokat tett a megyeszékhely fejlesztéséért, s ezen belül a burkolt utak és állandó hidak építéséért [78].

Elkészült a Széll Kálmán (1900), a Kisfaludy (1901) és Szent Márton utcában is az új vasbeton híd, majd 1903-ban ugyancsak Melocco Leonardó kivitelezésében egy felsőpályás ívhíd. A kezdeti lendület után, kissé lassult a hídépítés üteme, majd 1913-ban a Szelestei utcában épült Gyöngyös-híd, Kremer és Lang vállalkozók kivitelezésében [83].

Figyelemre méltó – korabeli képeslapokon, felvételeken látszik – hogy milyen igényesen, díszes korlátokkal épültek a város hídjai [258].

A korabeli térképeken követhető a város fejlődése, a Gyöngyös jelentős hosszon való lefedése, újabb közúti és gyalogoshidak építése. 1933-ban hat Perint- és tíz Gyöngyös-híd állt a városban.

A II. világháborúban Szombathely – vasúti csomópont volta miatt – sokat szenvedett a bombázásoktól, hídjai közül az 1945-ben készült jelentés szerint hatot felrobbantottak [61, 150, 178].

A hidak újjáépítéséről főleg újsághírekből értesülhetünk, így tudjuk, hogy a Nagyház utcai híd átadására – Tantó Pál készítette az újjáépítés tervét – díszkaput állítottak, 1948-ban pedig elhatározták, hogy fejlesztésként új, állandó hidat építenek az eddigi fahíd helyett. Ennek terveit is a minisztérium hídosztályának volt vezetője készítette, a hidat pedig Centenáris hídnak nevezték el [116].

A Tantó Pál tervezte Perint-híd

A Perint-híd 1930-ban épült (képeslap)

A Zanati úti aluljáró napjainkban (C.A.)

A motorizáció 1960-tól kezdett növekedni, ettől kezdve több új híd épült, pl. 1960-ban új, 25 m nyílású Perint-híd, 1968-ban a Bartók Béla úti háromnyílású, szekrény keresztmetszetű Perint-híd, 1975-ben a 86. sz. főúton egy ugyancsak háromnyílású Perint-híd, 1984-ben pedig a gyalogosforgalom számára oly fontos aluljáró épült [208]. Ezekről a hidakról a könyv más fejezeteiben, így az úthálózat-fejlesztésről írt részben is olvashat az érdeklődő.

Ezt a Perint-hidat is Tantó Pál tervezte (C.A.)

Szombathelyen ma 9 Perint- és 17 Gyöngyös-híd, 3 Malomcsatorna-híd és 2 Arany-patak-híd szolgálja a közúti közlekedést.

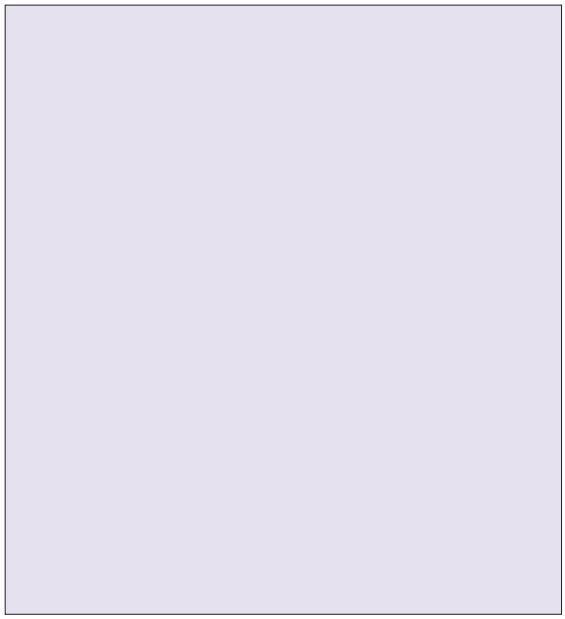
Számos érdekes gyaloghíd is van a városban: háborús roncsból épített és mívesen megformált vasbeton és új, többnyílású acélhíd – ezekről külön fejezetben van szó.

A kórház hídja (képeslap)

A város Perint-hídjai 22–54 m hosszúak, az újabb öt híd (1967–99 között épültek) háromnyílású, a legidősebbek a Csók István utcai 1928-ban, a Magyar László utcai 1940-ben épült.

A Gyöngyös-patakon átívelő 18 híd közül három épült a II. világháború előtt: a Szent Márton utcai (1899), a Vak Bottyán utcai (1940) és a Pásztor utcai (1942). A Gyöngyös felettiek egynyílású, 7–30 m-es hidak, 1956–1989 között épültek, zömében monolit vasbeton felszerkezettel, egy híd acéltartóval együttdolgozó vasbeton lemezes, három pedig előregyártott gerendás.

Az országos közutakon Szombathely térségében 2010-ben 21 közúti híd volt. Megjegyzendő, hogy az úthálózat-fejlesztés során – a Szombathely körüli gyűrű építése után – több híd önkormányzati kezelésbe került.



Az országos közutak átkelési szakaszai 1984-ben [190]

E hidak közül öt: 1926–1939 között épült kis nyílású (2,1–2,6 m), 1967–72 között egy 5,0 m nyílású (87133 j. út) és egy 50 m hosszú Perint-híd épült (8901. j. út).

Jelentős fejlesztések 1994 óta folytak: 1994–95-ben egy Perint- és három Gyöngyös-híd épült, ezek közül három a 86, illetve a 87. sz. főúton. Az úthálózat-fejlesztés során 2000–2004 között tíz híd épült, ezek közül nyolc a 86, 87, 89. sz főutakon, kettő pedig a 8721. j. úton. Ezen 10 híd közül három kis nyílású (4–5 m) hullámosított acéllemez műtárgy, a többi 22–53 m hosszú, előregyártott gerendás felszerkezetű [183, 209].

Összesítve Szombathelyen 31 önkormányzati és 21 országos közúti, továbbá számos gyalogoshíd van.

Az úthálózat fejlesztésének terve [209]

Utcahíd (C.A.)

Ezen kívül üzemek, intézmények kezelésében is vannak hidak, pl. a kórház területén több régi és új híd szolgálja a gyalogos- és gépkocsi-közlekedést.

A város háztömbjeiben több utcahíd is található, ezek színfoltok és egyben fontos áthidaló szerkezetek.

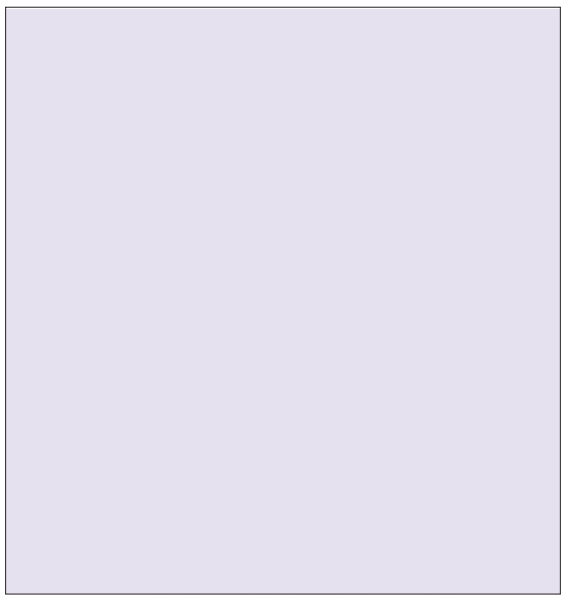
Új, hatnyílású, 156 m hosszú híd épült a vasút felett a Csaba utcánál. Az íves, három főtartós, öszvérszerkezetű híd figyelemre méltó alkotás [315, 320].

Utcahíd (C.A.)

A Csaba utcai híd építés közben (Közgép)

Kőszeg hídjai

Kőszeg – ecsetrajz (I.L.)



A városfal a 16-17. században [16]

Kőszeg a Gyöngyös mellett fekvő, fallal körülvett város. Történelmi vára Vas megye közlekedésében is fontos szerepet játszott már az Árpád-korban is (1248-ból már ismert a neve). 1289-ben mély árok védte a várost, melybe a Gyöngyös vizét vezették, nyilván hidak szolgálták a közlekedést [16, 17, 18].

A 15. században az Alsó-kapunál kb. 30 m hosszú, cölöpözött híd állt. Vára 1532-ben rendkívüli jelentőségű volt, Zimmermann rézmetszetén (1603) jól látszik a városfal a tornyokkal, két városkapunál álló felvonóhidakkal [19].

Kőszeg középkori védművei [19]

Hidak persze nemcsak a városkapunál voltak a vizesárok felett, hanem a Gyöngyösön és a Malomárkon is.

1733-ban az Alsó- és Felső-kapu hídjait lebontották, mivel biztonsági szempontból már nem volt ezekre szükség, és boltozott hidakat építettek [Eseménynapló].

1777-ben tűzvész pusztított a városban, ezért a városfalat megbontották és boltozott bejáróhidat építettek, ez a külső várárokhíd. Ennek a boltozott hídnak a mellvédje a szokásos kialakítású, a belső várárokhíd a vár kapu-

Várbejáró (képeslap)

tornyához vezet. Ezen a helyen felvonóhíd állt, a hídfőt egy-egy oszlop hangsúlyozza, a mellvédek felső vonala pedig az oszlopok felé emelkedik. Hazánkban ilyen kialakítású híd csak Vasszécsenyben áll, feltehető, hogy tervezője/építője ugyanaz volt e két hídnak [100].

1781-ben megépült a faszerkezetű Koldus híd.

1785-ből az I. katonai felmérés pontos képet ad a Gyöngyös hídjairól, délen a Koldus híd és a csatlakozó út szinte pontosan a mai helyzetet mutatja. A Szombathely felől jövő út a városon át haladt és a város északi végénél haladt tovább, itt a Malomárok, majd a Gyöngyös hídján kellett áthaladni.

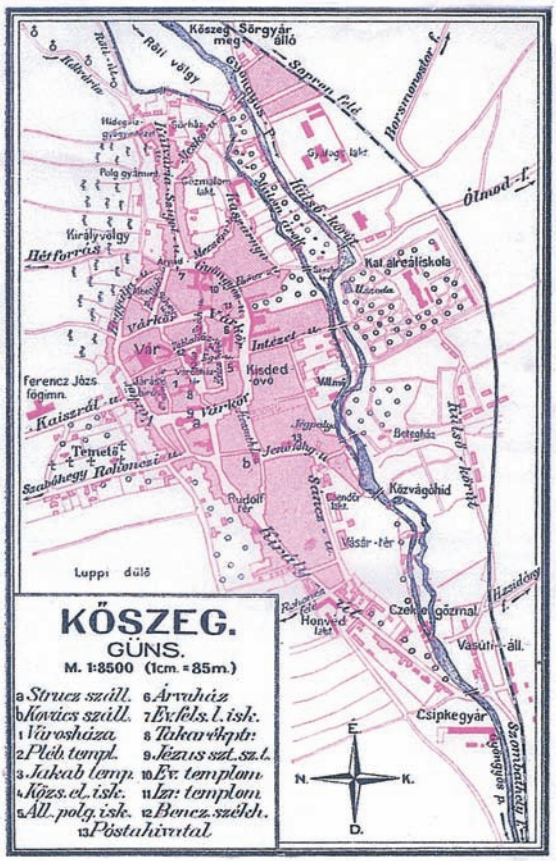
A városban név szerint is ismert Koldus híd terve is fennmaradt 1815-ből, háromnyílású gerendahíd volt [165, 177].

Ennek a hídnak a jelentőségét mutatja, hogy 1883-ban a megyében elsőként, állandó, rácsos vashíd épült [3, 17, 25]. E híd mellett állt a vámház és ide épült a vasútállomás is.

Kőszeg térképeit vizsgálva megállapítható, hogy a Gyöngyös- és Malomárok-hidak helye és száma 1895–1928 között nem változott, hat-hat híd állt. Szerkezetük azonban változott, állandó szerkezetű, vasbeton hidak épültek. Különösen szép vonalú, igényes kialakítású volt az Árvaháznál (Ólmodi u.) 1913-ban épített híd.

A II. világháború Kőszegen is súlyos károkat okozott, az 1945. decemberi hivatalos jelentés szerint két acél-, egy-egy vasbeton és fahíd pusztult el.

Napjainkban az országos közúthálózat Gyöngyös-hídjain kívül nyolc Gyöngyös-híd szerepel az önkormányzati hidak nyilvántartásában, közülük öt 2–3 nyílású, hosszúságuk 15–51 m, ötvenévesnél fiatalabbak. Mind vasbeton felszerkezetű, közülük négy előregyártott gerendákból épült.



A Gyöngyös-híd az első vashíd volt a megyében (képeslap)

Vasbeton gerendahíd a Gyöngyösön, 1913 (képeslap)

Kőszegen a Gyöngyös fölött már évszázadokkal előbb épültek hidak, 1791-ből feljegyzés maradt, hogy megépült a Koldus híd. Fennmaradt 1815-ből egy háromnyílású fahíd terve is, valószínű, hogy ez meg is épült. Helyébe 1883-ban végleges jellegű, vasszerkezetű híd épült, 6,0 m széles útpályával és kétoldalt 1,5–1,5 m széles gyalogjáróval. Tervezője Tenethmann István vasúti mérnök, kivitelezője pedig egy osztrák vállalat volt. Ez volt az első közúti vashíd a megyében. Ezt a vasszerkezetű hidat a II. világháború végén, 1945-ben felrobbantották. Roncsaiból kisebb nyílással, de a régebbi szélességgel építettek ideiglenes hidat. Az egyre növekvő közúti forgalom a végleges jellegű újjáépítést tette szükségessé. Az újjáépített híd a régi híd helyén épült, felszerkezete acéltartókból és ezekkel együttdolgozó monolit vasbeton pályalemezből áll.

A Gyöngyös-patak-híd újjáépítése a 8719 j. út 0,045 km szelvényében (korábban a 87. sz. főúton volt)

Újjáépítés éve: 1959–1960
Nyílása merőlegesen: 20,00 m
Nyílása ferdén: 23,09 m
Szélessége: 2,25 + 8,00 + 2,25 = 12,5 m
Szerkezeti hossza: 24,8 m
Teherbírása: „A" osztályú, az 1956 évi KH szerint
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság, Győr, Richter Béla műszaki ellenőr
Tervező: Uvaterv, Vargha László
Kivitelezők: Orosz Ottó építésvezető,
Forgalomba helyezés: 1960. június 15.
Építési költsége: 3 407 996 Ft

Alépítmény: A kivitelező 1959. április 22. – június 4. között a régi híd elbontását végezte. Ezután került sor az új híd alapozására. Mindkét hídfő Larssen-pallókkal körülvett munkagödörben, síkalapozással készült. Az alapok mérete: 3,60×1,50×15,14 m, melyen a felmenő betonfalazat 2,50-1,15×4,69×15,14 m. A vasbeton szerkezeti gerenda 60 cm magas.

Felszerkezet: Öt szegecselt acél főtartó, monolit vasbeton lemezzel, kétoldalt konzolosan túlnyúló gyalogjárdával. Az acéltartók együttdolgozását három keresztborda és a 20 cm vastag vasbeton pályalemez biztosítja. A jobb oldalon a két szélső tartó között a vízművek részére 400 mm átmérőjű víznyomócsövet vezettek át. A pályalemezen szigetelés nem készült, a burkolat 5 cm, a gyalogjárdákon 2 cm vastag öntött aszfalt.

A csapadékvizek elvezetését az útpálya egyoldali és hosszirányú lejtése, valamint két víznyelő biztosítja.

A hidat 1997-ben felújították, ennek keretében kovácsoltvas korlát és díszes lámpaoszlopok kerültek a hídra.

Kőszeg, Gyöngyös-híd (C.A.)

Körmend hídjai

Körmend két évezrede a „hidak városa”. Ma két közúti és egy vasúti Rába-hídja, Rába-ártéri hídjai, Csörnöc- és Pinka-hidak szolgálják a forgalmat, a Horvátnádalját (Körmend része) bekötőúton pedig három 100 évnél idősebb, érdekes, értékes híd van.

Körmendnél a római korban két átkelőhely is volt a Rábán, a Borostyánkő úton. Egy 1846-ban készült (sajnos elveszett) térképen a Rábán átvezető észak-déli irányú római út nyomvonala jelölve volt [155, 165, 298].

Az átkelőhely biztosítására római katonai tábor is létesült. Régészeti kutatások szerint a római út két, a Rábán átkelő ága közül az egyik a mai Rába-hídtól 1000 ölre (kb. 2 km) haladt át a folyón. 1255-ben torony épült, valószínűleg a Rába-híd védelmére.

Körmend a késő középkorban [165]

A Rábán álló híd a török hódoltság idején több ízben fontos szerepet játszott, a híd védelmét szolgálta a várkastély. Körmend 1605-től uradalmi központ és hivatalos végvár lett, a Rába-hidat felvonóhíddal is védték. 1641-ben az árvíz elpusztította a Rába-hidat és megrongálta a vár felvonóhídját is. 1667-ben a Kapu (ma Széchenyi) utcánál lévő híd állapotáról, karbantartásáról maradt fenn híradás [298].

Körmend vára 1667-ben [165]

A gyakori árvízkárok miatt 1766–70 között szabályozták a Csörnöcöt és új Rába-hidat építettek 1772-ben. Ebben az időben még egy híd is volt a Rábán, ez a Rába helyi szabályozásával feleslegessé vált. 1784-ben nyolcnyílású, majd 1787-ben egy tíz- és egy négynyílású Rába-híd terve is elkészült. 1846-ban ismét jelentős rendezési munka folyt a Rábán [165], ez nyilván érintette a hidat is. A Rába árvizei miatt állandó híd építésére volt igény. 1903-ban kezdődött a nagy hídépítési program: Rába-, Csörnöc- és Rába-ártéri hidak épültek.

Rába-híd a volt 74168 j. út 1,304 km szelvényében

Építés éve: 1905–06
Nyílások: 27,0 + 27,0 + 27,0 m
Szélessége: 0,50 + 4,80 + 0,50 = 5,80 m
Szerkezeti hossza: 83,64 m
Az acélszerkezet súlya: 159,3 t
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Szombathely, Kukin Vojin kir. mérnök, műszaki ellenőr
Tervező: alépítmény: Kukin Vojin kir. mérök
felszerkezet: Schlick-féle Vasöntöde és Gépgyár, Budapest
Kivitelező: alépítmény: Grünvald testvérek, Szombathely
felszerkezet: Schlick-féle Vasöntöde, Budapest
Építési költség: 198 901 korona

Alapozás: Az alapozás síkalap; a felmenő falazat tömör beton. Mind a hídfők, mint a pillérek faragott süttői mészkő burkolatúak. A felszerkezet a hídfőre, illetve a pillérre nyílásonként egy fix és egy mozgó saru közvetítésével támaszkodik.

Felszerkezet: Csonkaszegmens alakú főtartói oszlopos rácsozású, szegecselt acélszerkezetek. A hídszerkezet vasanyagát az ózdi vasgyárban gyártották és a Schlick-féle vasgyárban szerelték össze. A felszerkezetet alul keresztartók és szélrácsok merevítik. A keresztartókra hosszirányban zórésvasakat és makadám burkolatot helyeztek el, a gyalogjárókon tölgyfa pallózat készült. A próbaterhelést fm-enként 2,590 kg tört bazaltkővel és kavicsréteggel végezték. A kavicsréteget 4,70 m szélességben, 32,5 cm vastagon helyezték el.

A hidat 1935. szeptember 27-én felülvizsgálták, amikor is 141 hibás szögecset találtak és a zórésvasakon nagymértékű rozsdásodást észleltek. A javítási munkákat elvégezték. 1945 tavaszán a német hadsereg a híd mindhárom nyílását felrobbantotta. A hídszerkezet a mederbe zuhant. A hídfők és pillérek csak kisebb sérüléseket szenvedtek.

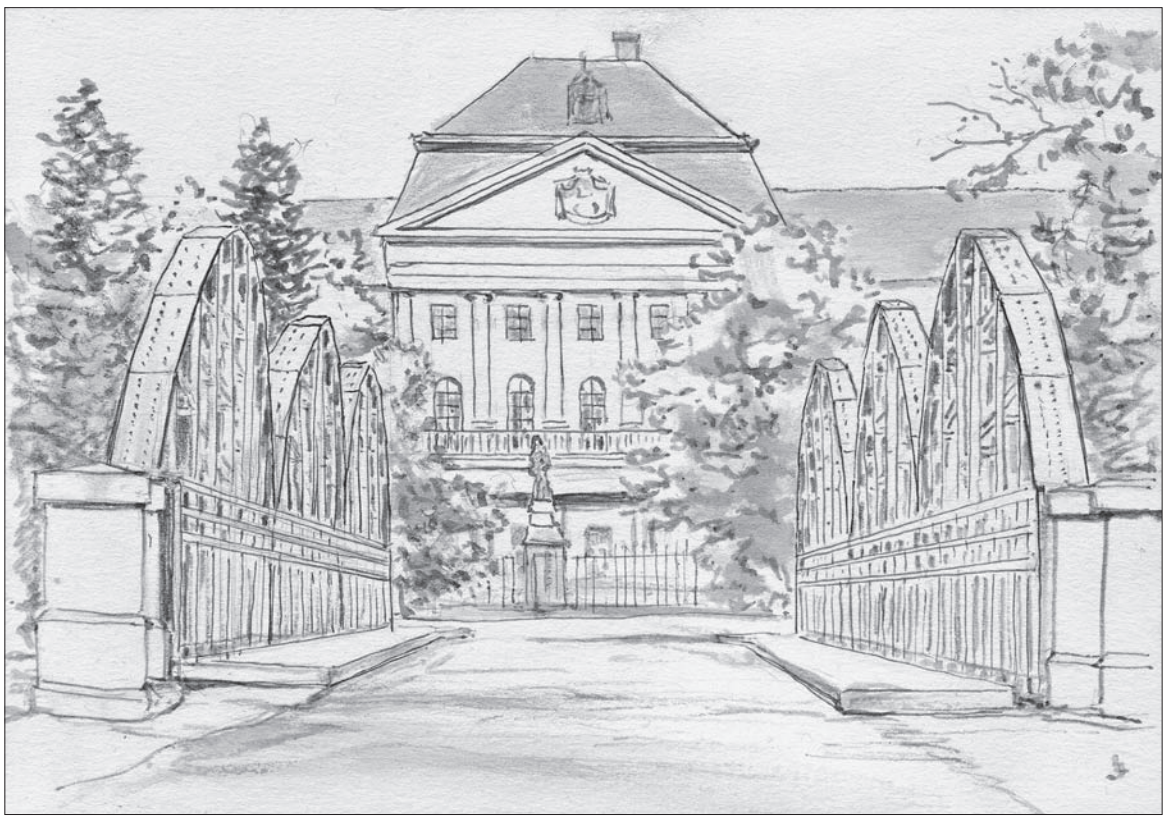
Az öreg Rába-híd (C.A.)

A híd újjáépítése és felújítása

Az újjáépítés éve: 1945–47
Megbízó: Államépítészeti Hivatal, Szombathely, Kmetty Lajos műszaki ellenőr
Tervező: Schlick-féle vasöntőde régi tervei alapján
Kivitelezők: Helyreállítási Kft. Nagypál Sándor okl. mérnök, vállalkozó, Hegesztett Hidak Kft., Lengyel Andor, Papp Jenő

A Helyreállítási Kft. budapesti cég a roncsokat 1945–46-ban kiemelte a mederből és az első két nyílást nagy részben helyreállította. A helyreállítási munkát Nagypál Sándor okl. mérnök vállalkozó és a Hegesztett Hidak Kft. folytatta és 1947. január 17-re befejezte. A hídfő és pillérek sérült részeit kijavították, a felszerkezet összeroncsolt szerkezeti elemeit újakkal pótolták és a hidat az eredeti formájában állították helyre. Egyes szerkezeti elemeket hegesztéssel javítottak ki. A tönkrement zórésvasakat pótolták. Az útpályán és gyalogjárdán vasbeton lemezt építettek és aszfaltburkolattal látták el. A pályaburkolatot és a kerékvetőket a szombathelyi Államépítészeti Hivatal fejezte be. A próbaterhelést a Közlekedésügyi Minisztérium részéről Ullrich Zoltán min. osztálytanácsos irányításával 1947. január 17-én tartották meg egy T34-es harckocsival, a mért lehajlás a számított 14,3 mm alatt maradt.

A híd felújítása (1984) során előregyártott vasbeton pályatáblákat építettek az útpályába és a járdákon is elvégezték a szükséges javítási, korrózióvédelmi munkákat. 1997-ben ismét felújítási munkákra volt szükség: az előregyártott vasbeton elemeket ki kellett cserélni és más beavatkozásra is szükség volt, mert a több mint 100 éves, egy forgalmi sáv széles hidat a városközpontba irányuló forgalom súlyosan terheli.



Körmend kastélya és Rába-hídja – ecsetrajz (I.L.)

A 86. sz. főút 50,749 km szelvényében, Körmend külterületén álló Rába-híd

Építés éve: 1979–80
Nyílásai merőlegesen: 29,25 + 29,25 + 29,25 m
Szélesség: 0,50 + 11,00 + 0,50 = 11,0 m
Szerkezeti hossz: 94,30 m
Vonalvezetése: egyenes, a Rábát 78° alatt keresztezi
Teherbírása: „A" osztályú, az 1968 évi KH szerint
Tervező: Uvaterv, Csölle Endre
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Benkeházi Károly építésvezető
Építési költség: 25 706 000 Ft

Úthálózat-fejlesztés keretében a 86 sz. főút Körmendet elkerülő szakaszán új Rába-híd épült.

Alapozás: A hídfők és a közbenső pillérek alépítménye Larssen-szádfal védelme mellett készült. A földkiemelést víz alatti markolással végezték és a fenékbeton is víz alatti betonozással készült. A Larssen-falat a kimosási veszély csökkentése érdekében a pilléreknél benn hagyták. A tartók a hídfőkön acéllemez betétes gumisarukra támaszkodnak. A pillérek fejgerendáin a tartók 200 mm széles, 20 mm vastag gumilemezre támaszkodnak. A pengefalú pillérek két vége hegyesívű, melynek élére élvédő szögvasat helyeztek el.

A felszerkezet nyílásonként 15 EHGT 30,80-110 A jelű tartóból áll. A tartók együttdolgozását 20 cm vastag, helyszínen készített vasbeton lemez biztosítja. A többtámaszúsított szerkezet a pillérekhez fixen van lekötve. A pályalemezen egy réteg Dehydro-fólia szigetelés, 4–15 cm védőaszfalt, 4 cm K-20 jelű kötőréteg és 4 cm AB-12 jelű aszfaltbeton burkolat készült. A szegélysáv külső szélén vasbeton szegélyelemeket helyeztek el. A hidat kétoldalt magasított acél vezetőkorlát határolja. A szokásos szerkezetű hídra utólag gázvezetéket függesztettek fel. Ez súlyos következményekkel járt, a csapadékot rávezette a szélső főtartóra, súlyos korróziós kárt okozva. A mielőbb szükséges javításnál tartócserére is szükség lesz.

A Rába-híd napjainkban (C.A.)

Horvátnádaljai Pinka-híd a 8. sz. főút 168,260 km szelvényében

Építés éve: 1936–37
Nyílások: 25,00 + 25,00 m
Szélesség: 1,00 + 6,00 + 1,00 = 8,00 m
Szerkezeti hossz: 58,20 m
Teherbírás: I. rendű
Megbízó: M. kir. Közlekedésügyi Minisztérium Hídosztály, Láng-Miticzky Tibor műszaki tanácsos
Tervező: Sávoly Pál okl. mérnök
Kivitelező: Palatinus Építő- és Ingatlanforgalmi Rt., Strasser József építésvezető
Építési költség: 114 069,65 pengő

A híd a 8. sz. főút korszerűsítésével kapcsolatban létesült.

Alapozás: A hídfők és pillérek cölöpalapozással készültek. A hídfőknél 24–24, a pillérnél 32 darab erdeifenyő cölöpöt vertek le. A pillérek élvédő szögacéllal ellátott élekben végződnek. A hídfőhöz csatlakozó földfeltöltést terméskővel burkolt földkúp zárja le.

Felszerkezet: Kétnyílású, keresztbordákkal merevített, folytatólagos gerendaszerkezet. A főtartók magassága nyílásközépen 1,95 m, a mederpillér fölött 2,40 m. Mindhárom főborda 50 cm széles. A főbordák a pályalemezhez kiékeléssel csatlakoznak. Az útpályán háromrétegű ragasztott szigetelés, 4 cm védőbeton, rajta homokba rakott bazalt kiskockakő burkolat készült. A gyalogjárda szélén a hídkorlát vasbeton korlátbábok között, vízszintesen elhelyezett három betongerendából áll.

A 8. sz. főút hídjainak zömét 1945 márciusában felrobbantották, ez a híd épségben maradt. A főút korszerűsítése során a hidat kismértékben megszélesítették és külsőkábeles megoldással megerősítették.

A híd napjainkban (L.B.)

Csörnöc-patak-híd a 86. sz. főút 50,749 km szelvényében

Építés éve: 1978–79
Nyílásai: 30,05 + 30,20 + 30,20 + 30,05 m
Szélesség: 0,50 + 11,00 + 0,50 = 11,00 m
Szerkezeti hossz: 126,10 m
Teherbírása: „A” osztályú
az 1968 évi KH szerint
Tervező: Uvaterv, Csölle Endre
Kivitelező: Hídépítő Vállalat,
Benkeházi Károly építésvezető
Építési költség: 23 535 000 Ft

1903–04-ben épült Körmendnél a Csörnöc-patakon egy 40,0 m nyílású, alsópályás, csonkaszegmens alakú, oszlopos rácsozású, szegecselt acélhíd, a két középső keretállásban felső keresztkötésekkel. Ezt a hidat 1945 márciusában felrobbantották, az eredeti tervek szerint 1946-ban újjáépítették.

A 86. sz. főúton, igen nagy forgalma miatt, Körmendet elkerülő szakaszt építettek. Ennek keretében, új nyomvonalon megkezdték egy új Csörnöc-híd építését. A régi, rácsos hídszerkezetet 1980-ban tervezték elbontani, ám 1978. december 12-én egy kotrógép elütötte a híd felső keresztkötését, ennek következtében a híd leszakadt. Nem ez volt az első eset, hogy túlméretes jármű leszakított egy hidat, ám tanulságos és izgalmas volt ez az eset, részben azért, mert a kotró legmagasabb pontja 4,26 m volt, a keresztkötés pedig a tervek szerint 4,57 m magasságban kötötte össze a két főtartót, így kezdetben érthetetlen volt, hogy ütközött a kotró a keresztkötésnek, ám a jármű függőleges „ugrálása” a nem tükörsima burkolaton lehet 30 cm. Izgalmas pedig azért volt ez a baleset, mert a főút jelentős forgalmát biztosítani kellett. Szerencsés körülmény volt, hogy az új híd építése már korábban elkezdődött.

Alapozás: A hídfők és a pillérek síkalapozásúak.

Felszerkezet: Nyílásonként 15, összesen 60 EHGT.30,80-110 A jelű vasbeton gerendát helyeztek el. A tartók együttdolgozását 20 cm vastag, helyszínen készített, vasbeton lemez biztosítja. A pályalemezen Bituthen fólialemez szigetelés, 4 cm védőbeton, 4 cm K-20 jelű kötőréteg és 4 cm AB-12 jelű aszfaltbeton burkolat készült. A híd külső szélét előregyártott vasbeton elemmel szegélyezték. A kerékvetőn magasított acél vezetőkorlát van. A csapadékvizek elvezetését az útpálya kétoldali és hosszirányú lejtése és beépített víznyelők biztosítják.

A híd építésekor (Hídépítő Vállalat)

A horvátnádaljai bekötőút hídjai

Különlegesség, hogy ezen az úton három 100 évnél idősebb híd áll, méghozzá eredeti formában.

Horvátnádaljai Pinka-ártéri híd a 74186. j. út 1,932 km szelvényében

Építés éve: 1909
Nyílások: 8,0 + 9,0 + 8,0 m
Szélessége: 0,65 + 4,80 + 0,65 = 6,10 m
Szerkezeti hossza: 26,50 m
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Szombathely, Kukin Vojin műszaki ellenőr
Tervező és kivitelező: Frim Pál vállalkozó, Körmend
Építési költsége: 28 987,64 korona

Alapozás: A hídfők szádfalak között készült, síkalapozású, tömör betontestek. Felmenő falazatuk szintén tömör beton, amelyen felül térdfal és kétoldalt párhuzamos szárnyfal zárja le a töltés végét. A közbenső támaszok cölöpalapozásúak. A cölöpvégeket szerkezeti gerenda fogja össze. A felmenő falazat tömör beton.

A felszerkezet ötbordás vasbeton lemezszerkezet. A szerkezet magassága nyílásközépen 75 cm, a támaszok felett 1,05 m. A főtartók vastagsága 30 cm, egymás közti távolsága 1,30 m. Az útpályán szigetelés nincs, a pálya burkolata aszfalt makadám. A csapadékvíz elvezetését a híd kétoldali keresztirányú lejtése biztosítja. A kiemelt gyalogjárdán rácsozott idomacél hídkorlátot helyeztek el. A híd átvészelte a II. világháborút, s csekély forgalma miatt az igényeket ma is kielégíti. A több mint 100 éves híd a korai vasbetonhíd-építés kevés emlékének egyik megóvandó tagja.

Horvátnádaljai Pinka-híd, a 74186. j. út 1,612 km szelvényében

Építés éve: 1909
Nyílása: 25,0 m
Hossza: 30,5 m
Szélessége: 0,6 + 4,8 + 0,6 m
Teherbírása: I. rendű

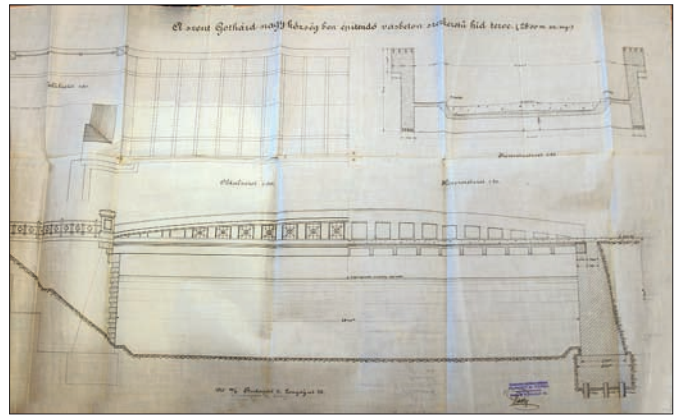
A híd alsópályás, kéttámaszú, szegmens alakú, oszlopos rácsozású, szegecselt acélszerkezet. A híd eredeti tervei, építési iratai elvesztek. A híd az építés korára jellemző módon zórésvasas pályaszerkezetű. Méretei szerények, az út kis forgalma miatt azonban szélessége elfogadható. A híd felújítása korára, műszaki emlék voltára való tekintettel is indokolt.

Az öreg, rácsos Pinka-híd (Közútkezelő)

Horvátnádaljai Pinka-ártéri híd a 74186. j. út 1,415 km szelvényében

Kéttámaszú, 17,2 m nyílású, süllyesztett pályás, 4,8 m széles, vasbeton gerendahíd is áll ezen az úton, növényzettel erősen benőve, különlegessége miatt azonban feltétlenül meg kell emlékezni róla.

Sajnos az építésére vonatkozó dokumentumok, az előző hídhoz hasonlóan elvesztek, pedig ez nem típushíd, hanem egyedülálló, ismereteim szerint csak a Sárváron található hídhoz hasonlítható. Süllyesztett pályás gerendahidakat 1945 után többször építettek, a korai vasbetonhíd-építésben azonban csak kivételesen. A hídpálya fölé emelkedő robusztus tartóelem, az út kis forgalma miatt nem zavaró, valószínűleg ezért úszta meg az átépítést. Díszítése pedig szintén ritkaság, párja ebben a Sárváron épült „gólyás", megyecímeres híd. Elképzelhető, hogy ugyanaz tervezte mindkét hidat. A vasbetonhíd-építés hazai megteremtője Zielinski Szilárd volt, az ő irodája azonban rendkívül karcsú hidakat tervezett. Mihailich Győző, a hídtervezés másik neves alakja pedig a vasbetonépítés korai művében nem szól erről a hídról, valószínűleg nem ismerte.



Sárvár típusú Trog híd terve (VmL)

A Pinka-ártéri híd felújítás előtt a meder felől (Közútkezelő)

A Pinka-ártéri híd felújítás előtt az út felől (Közútkezelő)

Sárvár hídjai

Sárvár fontos közlekedési csomópont volt már a rómaiak alatt is, évtizedes kutatás és régészeti feltárás bizonyította, hogy itt keresztezte a Rábát a Győrbe és a Budára (Aquincum) vezető út. Meglepő, hogy a Szombathelyről (Savaria) jövő útból ágazott ki a Győrbe (Arrabona) menő út, ám külön átkelővel/híddal [98, 130].

Sárvár a honfoglalás után is fontos közlekedési csomópont volt: nyolc irányba vezettek utak, ezeken hidak álltak, fontos szerepe volt a várnak, a várbejáró hídnak is [112, 278]. Az I. katonai felmérés (1785) egy Rába-hidat jelölt, a térségben 17 hídról maradtak fenn említések [130].

Sárvár középkori útjai [120]

Rába-híd a 84150 j. út 1,841 km szelvényében (régebben a 84. sz. főút hídja volt)

Építés éve: 1908
Nyílása: 60 m
Szélessége: 0,6 + 4,8 + 0,6 m
Teherbírása: II. rendű
Tervező: Schlick-féle Vasöntöde és Gépgyár (felszerkezet)
Kivitelező: Schlick-féle Vasöntöde és Gépgyár

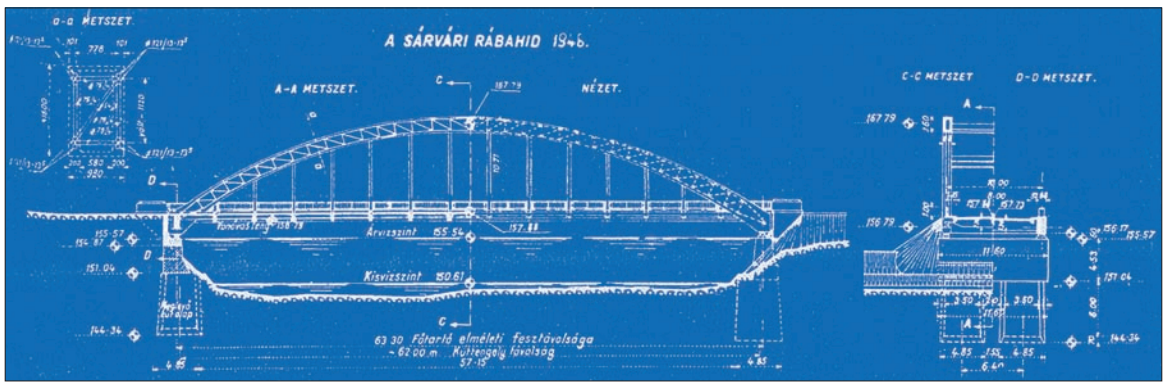
A vasútépítés 1858-ban érte el Sárvárt, ekkor Rába-híd is épült [247]. Állandó közúti híd 50 évvel később létesült. A rácsos vashíd tervei a Vas megyei Levéltárban fennmaradtak.

Alépítmény: Hídfőnként két-két falazott kútalap épült, vagdalt és faragott kőből falazott felmenő fallal. A kutak alsó átmérője 4,8 m, távolságuk egymástól 6,4 m, mélységük 6,7 m volt.

Felszerkezet: Csonkaszegmens alakú, 12 keretosztású, abban a korban típusmegoldásnak számító szerkezet. Ezt a jelentős hidat – bal parti hídfőjét és alsó övrúdjait – 1945. márciusában felrobbantották. A szovjet hadsereg jármos fahidat épített, ez 1946–47 telén súlyosan megrongálódott, végleges jellegű újjáépítése halaszthatatlan volt [282].

Archív fotó (Kiskőrös)

A híd újjáépítése



[282]

Építés éve: 1948
Nyílása: 62 m
Szélessége: 1,0 + 8,0 + 1,0 m
Teherbírása: I. rendű, 1995 óta „A”
Az újjáépítés költsége: 1 millió Ft

A híd eredeti formában való újjáépítése az acélanyag hiánya miatt lehetetlen volt, ezért itt is a Rábahídvégre tervezett, merev csőbetétes, vasbeton híd épült. Csőanyag mintegy 90 t mennyiségben rendelkezésre állt, ugyanis eredetileg a Margit híd újjáépítéséhez tervezték ezt felhasználni, ám ott az acélanyagból történő újjáépítés mellett döntöttek [205].

Alépítmény: A háborús rongálódás miatt új beton felmenőfalak épültek, alsó részükben vasbetétekkel a kútalapok közti hézag áthidalása céljából.

Felszerkezet: A főtartók 10,0 m-es tengelytávolsággal, 11,0 m-es ívmagassággal épültek. Az ívek takaréküregesek, a merev vasbetét acélcsövekből hegesztett, rácsos szerkezet. A vonórudak 4×350 mm laposvasból állnak. Az ívekre csőbetétes rudakkal vannak felfüggesztve az egymástól 4,2 m-re lévő kereszttartók. Az ívszerkezetet a bal parti rakterületen kifektették és összehegesztették a csőszerkezetet, közben könnyű szerelőállványt építettek. A fél íveket becsúsztatták, majd felemelték az ívrészeket, összekapcsolták a vonórudakkal, megfeszítették, beszabályozták. Az építést Ullrich Zoltán, a muka központi irányítója jó képekkel illusztrálva részletesen ismertette, ezért további részleteket nem említek [282]. A vonóvasas ívhidak építését a hazai szakirodalom bőven ismerteti [313]. A vasszerkezet szerelése több mint 24 ezer órát, a vasbeton szerkezet építése 41 ezer munkaórát igényelt. A felhasznált vasanyag 137 t, 233 kg/m², az eredeti hídnál 430 kg/m² volt a vasanyag mennyisége.

A híd további története

1976 októberében a híd két függesztőoszlopa elrozsdásodott, azonnali forgalomkorlátozás volt szükséges, s az ívekre új felfüggesztő elemeket kellett elhelyezni. A részletes vizsgálat megállapította, hogy az üreges ívekben csapadékvíz gyűlt össze, ez leszivárogva a függesztőcsövek elkorrodálását okozta.

Több részletes vizsgálat történt, ezek a híd átépítését javasolták, pénzügyi forrás azonban egyelőre nem állt rendelkezésre, egyébként pedig a 84. sz. főút várost elkerülő szakaszának mielőbbi megépítése szerepelt a tervekben.

A híderősítés emléktáblája (C.A.)

A híd stabilitása nem forgott veszélyen, a híd teherbírását azonban növelni kellett.

1995–96-ban az akkor már többszörösen kipróbált külsőkábeles erősítés megoldást jelentett a híd életében. A Pannon-Freyssinet Kft. igen részletes vizsgálat alapján

A függesztőoszlopok felkötőelemekkel (Közútkezelő)

megtervezte és kivitelezte is az általa javasolt erősítést. Az alkalmazott feszítőpászmák T 15 jelű, 150 mm² keresztmetszetű – T3R-R5 kis relaxációjú, zsírozott pászmák, kemény polietilén csőbe húzva. A pályaszerkezet erősítése hossz- és keresztirányú feszítőkábelekkel történt. A híd állapota napjainkban jó, forgalma az új Rába-híd megépítésével jelentősen csökkent.

A megerősített híd (L.B.)

Sárvár többi hídjáról

A 84. sz. főút elődjén (1934 óta viseli ezt a számot) Sárvárnál 1901-ben jelentős út- és hídépítési munkák folytak, a Rába árterén egy 6,0 m és egy 2×10,6 m nyílású betonboltozat, továbbá egy 20,0 m nyílású vasbeton gerendahíd épült.

A korai vasbeton hidak terveit, tervezőjét, kivitelezőjét nem ismerem, a gerendahíd a Horvátnádalján néhány évvel később épült hídhoz hasonló, így valószínű, hogy tervezője, s talán kivitelezője is ugyanaz: Gut Árpád és Gergely Jenő tervezők és Frim Pál vállalkozó.

A főút korszerűsítése 1961–62-ben történt, ekkor útkorrekció épült, az előbb említett hidak a felhagyott útszakaszon maradtak, közülük a vasbeton gerendahíd alatti árkot betemették (parkoló épült itt). A híd díszes főtartója azonban látszik, megőrzendő műszaki emlékünk.

Az út korszerűsítésekor 1962-ben egy 20,0 m nyílású, szekrény keresztmetszetű, vasbeton híd épült az Uvaterv (Bots Dénes) tervei szerint, a Hídépítő Vállalat kivitelezésében (Gyukits György).

Az eltemetett „gólyás” híd (F.A.A.)

Az ártér felett még egy 4×10 m nyílású, folytatólagos lemezhíd épült, ennek tervezője és kivitelezője az előbbi hídéval megegyező.

A 84. sz. főút korszerűsítésekor különszintű keresztezést alakítottak ki a vasútvonal felett.

A 84150 j. út 4,388 km szelvényében lévő, vasútvonal feletti híd (azelőtt 84. sz. főút)

Építés éve: 1962
Nyílása: 9,7 + 13,5 + 9,7 m
Szélessége: 1,25 + 9,00 + 1,25 m
Szerkezeti hossza: 39,3 m
Teherbírása: „A” osztályú
Tervező: Uvaterv, Papp Béla
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Gyukits György

A híd statikailag határozott, monolit és előregyártott gerendás felszerkezetű [116].

Alépítmény: A rejtett hídfők Pátria-szádfal védelme alatt készült síkalapok, a közbenső támaszok két-két süllyesztőszekrényre támaszkodnak, a hídfők és pillérek vasbeton keretlábon állnak. A szekrények 3,5×4,3×6,7 m méretűek.

Felszerkezet: A monolit szélső mezők monolit szegélybordás lemezek, ezek benyúlnak a középső nyílásba, a Gerber-csuklós szerkezet konzoljait képezve. A befüggesztett rész FT jelű, előregyártott gerendás. A középső nyílásban a járdalemezek nem vesznek részt a teherviselésben. Ez a megoldás előrelépés volt a vasút feletti hídépítés gyorsításában, egyben a füstkorrózió elleni védelemben. Az útpályán háromrétegű, ragasztott bitumenes lemez, védőbeton és öntött aszfalt burkolat készült.

Az egykori 84-es főút hídja a 20-as vasútvonal felett (Hídnyilvántartás)

Nádasdy Ferenc Rába-híd a 84. sz. főút 63,098 km szelvényében

Építés éve: 2004
Támaszközei: 21,0 + 78,0 + 27,0 m
Szerkezeti hossza: 129 m
Szélessége: 11,0 m
Teherbírása: „A” osztályú
Tervező: Főmterv, Horváth Adrián, Nagy Zsolt
Kivitelező: Mahíd 2000 Rt.,
Ganz Acélszerkezet Rt.

A híd a Főmterv javaslatára háromnyílású, befogott acélívekre függesztett, merevítőgerendás, ortotrop pályalemezes szerkezet.

Alépítmény: A híd vasbeton fúrt cölöpalapozású, a meder melletti támaszok ferde, bonyolult geometriájú vasbeton keretszerkezetek, különlegességük miatt öntömörödő betonból épültek.

Felszerkezet: Az acél ívtartók változó gerincmagasságúak, zárt szekrény keresztmetszetűek, 10 fokkal befelé dőlnek. Az íveket négy zárt szelvényű keresztkötés merevíti. A merevítőtartó állandó gerincmagasságú, négy főtartós, nyitott acél pályaszerkezet.

A Nádasdy Ferenc Rába-híd Sárvár ékessége (Gy.P.)

A merevítőtartót 6 méterenként, a keresztartóknál Freyssinet-típusú pászmás kábelek függesztik fel.

Az acélszerkezet gyári és helyszíni illesztései, a kereszttartók gerinclemezei kivételével hegesztettek, a kereszttartókba NF-csavarokat építettek be. Az acélszerkezetet három részben gyártották (merevítőtartó, ívszerkezet, egyéb szerkezetek). A felületvédelmet jórészt gyári körülmények között végezték el. A gyártóműben elkészített elemeket a munkaterületen kialakított szerelőtéren a Ganz-BVG Kft. szerelte össze. A szerelés és mozgatás 70 ütemben történt. Ezt úgy kellett megtervezni, hogy a merevítőtartó változó alakja ellenére, az ív minden ideiglenes alátámasztásánál a merevítőtartóra ható reakcióerők ne változzanak. A betolás közben kialakuló 36 m-es konzol szükségessé tette függesztőmű beépítését [227, 126, 170].

A különleges hídalak az igényes tervezői munka szép példája.

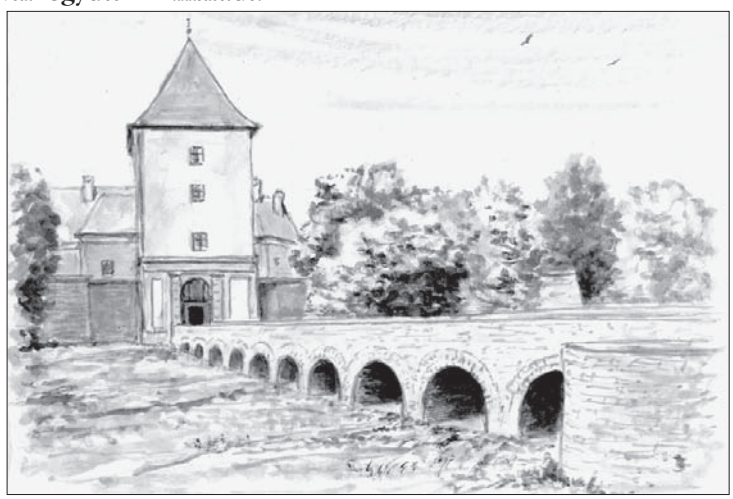
Sárvár önkormányzati hídjai

Sárvár belterületén öt Gyöngyös-híd van, ezek egynyílásúak (7–11 m). Változatos felszerkezetűek: monolit lemez, acéltartóval együttdolgozó lemez, FT, KCs és UH tartós.

Sárvár várbejáró hídja a várral együtt műemlék és nevezetes műszaki emlék: 11 nyílású téglaboltozat; 1813 körül épült, nyílásai 4,4 m-esek, a híd mellvédekkel együtt 5,8 m széles [100].

A látványos, nagy múltú boltozatsor főleg szigetelés hiánya miatt 1968-ban részleges felújításra szorult, csak három nyílása áll eredeti formában [285].

A bejáróhíd mellé telepített fasor kárára volt a hídnak, ezért felújításakor kivágták. Szerepelt a tervekben, hogy a várárkot feltöltik vízzel, ez azonban elmaradt.



Sárvár várbejáró hídja – ecsetrajz (I.L.)

Szentgotthárd hídjai

Szentgotthárd belterületén Rába-híd a korábbi szentgotthárd-rábafüzesi úton

Az ősi apátsági székhelyen az átkelőhely a 18. század végén is ott volt, ahol a Rába két ágra szakadt – az egyik malomárok volt – s közel folyt a Lapincs a Rábához, így három egymáshoz közeli hídon kellett átkelni.

A török megszállás idején 1594-ben készített felmérés már említette az itt álló hidat, nyilván korábban is volt itt híd [256]. Szentgotthárd hídjait 1823-ban árvíz pusztította el, s a malom is károsult. A károkat a Rábánál itt bővebb vizű Lapincs okozta, ezért Szalay János megyei mérnök tervei szerint a Lapincs medrét úgy rendezték, hogy a településhez közelebb hozták (egy 1857-ben készült térkép jól mutatja az új helyzetet). A gotthárdi malomcsatorna duzzasztóművének gátja átszakadt, ezért 1900-ban beton duzzasztóművet építettek [67]. A vízrendezési munkák után állandó híd

Építés éve: 1910
Nyílása: 28,0 m
Szélessége: 1,1 + 4,8 + 1,1 = 7,0 m
Szerkezeti hossza: 32,0 m
Tervező: Gergely Jenő okl. mérnök
Kivitelező: Uy Károly és Enyedi Béla okl. mérnökök

építését határozták el, erre 1910-ben került sor, mégpedig merészen nagy nyílású, vasbeton hídszerkezettel.

Alépítmény: Mindkét hídfő cölöpalapozású. Hídfőnként három sorban 21–21 30/30 cm keresztmetszetű cölöpöt vertek le. A meder felőli lábazat vízkimosása ellen terméskő rakatot helyeztek el. A talplemezzel ellátott felmenő falazat vastagsága 30 cm, magassága 7,02 m, melyet vasbeton bordák merevítenek. A bordák szélessége 2,0 m. A töltés megtámasztását a hídfővel kétoldalt egybeépült, fogazott vasbeton szárnyfalak biztosítják [116].

A régi Rába-híd az út felől (C.A.)

Felszerkezet: A felszerkezet négyfőbordás, egynyílású, vasbeton keretszerkezet. A főbordák vastagsága 30–30 cm, kétoldalt 5,0–5,0 m hosszon kiékeléssel kapcsolódik a keretlábakhoz. A szélső bordákból konzolosan nyúlik ki az 1,10 m széles gyalogjárdalemez. A főbordák magassága középen 92 cm, és kiékeléssel kapcsolódnak a 25 cm vastag vasbeton pályalemezhez. A pályalemezen 8–16 cm vastag soványbeton és 5 cm vastag aszfaltburkolat, a gyalogjárdákon 2 cm öntött aszfalt burkolat készült. A hidat kétoldalt, vasbeton korlátbábok között, rácsos idomacél korlát határolta.

Szentgotthárd hídjait 1945 márciusában felrobbantották, a Rába-híd újjáépítése viszonylag korán, 1947-ben történt meg az eredeti tervek szerint, Weiss György okl. mérnök (Szombathely) kivitelezésében [Minisztérium alapkönyve III. 267. o.].

A városrendezési tervvel összhangban új Rába-híd épült. Az új híd elkészülte után a régi Rába-híd az önkormányzat kezelésébe került.

A régi Rába-híd a meder felől (L.B.)

Szentgotthárdi új Rába-híd a 7459 j. út 0,594 km szelvényében

Építés éve: 1971
Nyílásai: 13,5 + 25,3 + 13,5 m
Szerkezeti hossz: 57,0 m
Szélessége: 1,25 + 8,50 + 1,25 m, 1988-tól 2,25 + 7,50 + 1,25 m
Teherbírása: „A" osztályú (1968. évi)
Tervező: Uvaterv
Kivitelező: Hídépítő Vállalat

Az új Rába-híd háromnyílású, állandó magasságú vasbeton szekrény szerkezet.

Alépítmény: Vascsőcölöp (betonkitöltéssel), az áttört hídfők és pillérek vasbeton szerkezetek, a jégtörőél bebetonozott idomacél.

Felszerkezet: Folytatólagos, egycellás vasbeton szekrény (B280 minőséggel). A hídon szigetelés és aszfaltburkolat, a gyalogjárókon 2,5 cm öntött aszfaltburkolat készült. 1988-ban a híd felújítása során a befolyási oldalon a gyalogjárdát megszélesítették és rajta kerékpárutat alakítottak ki, így az útpálya szélessége 7,5 m-re szűkült [1995 fővizsgálat].

A Lapincs-patak árvizeinek levezetésére 2002-ben az árapasztó csatornán háromnyílású, 63 m hosszú, előregyártott felszerkezetű híd épült.

Az új Rába-híd (Közútkezelő)

Szentgotthárdi Lapincs-patak-híd a 74328 j. Szentgotthárd vasútállomáshoz vezető út 0,369 km szelvényében

Nyílásai: 10,0 + 20,0 + 10,0 m
Szélessége: 1,25 + 7,00 + 1,25 = 9,50 m
Szerkezeti hossza: 42,98 m
Tervező: Uvaterv, Reviczky János
Kivitelező: Hídépítő Vállalat,
Közúti Üzemi Vállalat, Zalaegerszeg
Építési költség: 4075951 Ft

Az akkori szentgotthárd–rábafüzesi út 1+154 km szelvényében a Mistéth Endre okl. mérnök által tervezett, 35,9 m összhosszúságú, 4,0+13,0+4,0 m nyílású vasbeton lemezhidat 1939–40-ben építették. E hidat a visszavonuló német csapatok 1945. március 31-én felrobbantották. 1946-ban a felrobbantott híd tengelyétől a befolyási oldal felé 10,0 méterre eltolva, a forgalom biztosítására faszerkezetű híd épült. Ennek helyébe 1961–62-ben új híd épült.

Alépítmény: A hídfők és közbenső támaszok 30/30 cm keresztmetszetű, vasbeton cölöpalapozással készültek. A hídfők felmenő falazata 3,5 m magas tömör beton, melyet vasbeton szerkezeti gerenda zár le. A pillérek felmenő fala szintén tömör, B140 minőségű beton, melyet B200-as betonból készült szerkezeti gerenda zár le.

Felszerkezet: A felszerkezet a két szélső nyílásban folytatólagos, a középső nyílásban konzolosan túlnyúló takarékütreges szerkezet. A középső nyílás befüggesztett, csuklós, takarékütreges lemezszerkezet. A befüggesztett rész 15,0 m hosszú. A felszerkezet magassága 83–90 cm, a tíz takarékütreg 60 cm átmérőjű. Az útpályán 1 cm szigetelés, 4 cm védőbeton és 5 cm aszfalt, a gyalogjárdákon 2 cm aszfaltburkolat készült. A csapadékvíz elvezetését a híd hossz- és keresztirányú lejtése, valamint nyolc víznyelő biztosítja. A gyalogjárdán függőleges osztású, idomacél hídkorlátot helyeztek el, melyeket a korlát vonalában elhelyezett lámpaoszlopoknál megszakítottak.

A felújított Lapincs-híd (C.A.)

A Lapincs árapasztó Vápa-hídja (C.A.)

Nagyrákos hídjai

Nagyrákos völgyhídja a magyar-szlovén vasútvonalon

Építés éve: 1999–2000
Nyílásai: 37,0+14×45,0+37,0+2×38,5+37,0+12×45,0+37,0 m
Szerkezeti hossz: 1400 m
Teherbírása: U és NJO vasúti teher
Szélessége: 8,1 m
Tervező: Hídépítő Rt., Wellner Péter, Mihalek Tamás
Kivitelező: Zala-hidak konzorcium
Kiviteli költség: kb. 7 milliárd Ft

Helyszínrajzi elrendezés [299]

A pillérek keresztmetszete [303]

1995-ben született döntés a magyar-szlovén vasútvonal 160 km/h tervezési sebességű kiépítésére, 1996-ban az engedélyezési tervre a hatóság engedélyt adott. Az előkészítési munkák 1997-ben kezdődtek. A tenderkiírásban három szerkezeti megoldás szerepelt: folytatólagos együttdolgozó szerkezet, együttdolgozó szerkezet 3–3 nyílásonként önálló szerkezettel és feszített, folytatólagos vasbeton szerkezet. A kiírás szerint az építendő völgyhíd helyén a vasútvonal 772 m hosszban egyenes, 154 m hosszú átmeneti ívben, majd 474 m-en ívben

halad, hossz-szelvénye: 682 m 11‰ 85 m domború lekerekítés, 633 m-en 6‰ emelkedésű. A pályázaton öt magyar, olasz, osztrák, portugál és svéd vállalkozó 17 pályázatot adott be [299].

A Zala-hidak konzorcium (Hídépítő Rt., Durnez GTM, Betonútépítő Nemzetközi Rt.) egy alapajánlatot és öt alternatív ajánlatot dolgozott ki, ezek közül a kiíró a Hídépítő Rt. tervezte, szakaszosan előretolt hídszerkezet megépítése mellett döntött [309].

A szerződés ünnepélyes aláírására 1999. július 9-én került sor.A szakaszos előretolás technológiának megfelelően az 1400 m hosszú műtárgy három részből épült: 704 m hosszú egyenes, 11‰ emelkedésű, 77,0 m lekerekítésben, 614 m 2400 m sugarú íves, 6‰ emelkedésű. A 77 m hosszú hídrész domború lekerekítésben lévő, monolit vasbeton, a másik kettő szakaszosan előretolt, feszített vasbeton szerkezet [303].

Alépítmény: A változékony talajadottságok miatt minden alépítménynél (2 hídfőn és 31 pilléren) talajfeltárás (30–34 m mély) és verőszondázás, 15 pillérnél Vuis-cölöp próbaterhelés készült. Az alapozás 18–31 cm hosszú, 1200 mm átmérőjű Soil-Mec cölöppel történt, normál pillérnél 4–4, a szerkezet tolásában részt vevő alépítményeknél 8–8 cölöp épült. Az állvány és a közeli 200 m hosszú híd Franki cölöpalapozású. A pillérek a kiírásban szereplő dobozszerkezet helyett, két-két, 0,9×2,0–3,0 m méretű, legfeljebb 10,0 m magas penge jellegű oszloppal épültek.

A cölöpöket összefogó alaptestek a négycölöpös pilléreknél 1,5 m, a nyolccölöpös fix- és toló támaszoknál) 1,8 m vastagok.

A változó terepmagasság és a híd emelkedése miatt a pillérek 3,8–10 m magasak, a lefelé szélesedő pilléralak statikailag és esztétikailag is előnyös. A pillérek szerkezeti gerendái négyfélék. Normál esetben az egyik oldalon egy-, a másik oldalon kétirányú mozgást lehetővé tevő Maurer-teflon csúszósaruk vannak. A fix támaszként működő pillérek szerkezeti gerendáiba acélszerkezetet építettek be, mely a fékezőerőt veszi fel, azokon a pilléreken, melyeken a hídszerkezet betolását szolgáló emelő-toló sajtók működtek. A saruzsámolyt utólag kellett elkészíteni. Vannak olyan szerkezeti gerendák, melyen hídrészek találkoznak, ezek szélesebbek, mivel itt négy hídsarut kellett elhelyezni [302].

Az ívelt hídrész (L.B.)

Felszerkezet: A tenderkiírástól való eltérés a sikeres előretolási technológia miatt volt szükséges: vagy egyenes, vagy íves hídrészt lehet betolni. Az első (A jelű) vízszintes és magassági vonalvezetése is egyenes, a közbenső (B jelű) rövid monolit szerkezet, így a domború hosszszelvényt egyszerű volt kialakítani, az átmeneti és tiszta íves hídszerkezetet (C jelű) 2400 m-es helyettesítő ívű szerkezetként tervezték.

A felszerkezetet a kiírásban szereplő ferde gerinc helyett a feszítőelemek elhelyezhetősége és a zsaluzat mozgatásának egyszerűsítése érdekében függőlegesre módosították. A szekrénytartó fenékszélessége 4,5 m, magassága tengelyben 3,75 m, a pályalemez 8,1 m széles, 25–26 cm vastag, a bordák 45 cm vastagok. A felszerkezet betonja C35-24/KK-50-vzh. A felszerkezetet általában 22,5 m hosszú zömökben gyártották, az emelő-toló sajtók Eberspächer-típusúak voltak.

A szakaszos előretolás fázisaiban az alsó és a felső lemezben egyenes vonalvezetésű kábelek szolgáltak (a felső lemezben nyolc, az alsóban hat-nyolc), a bordákban St 1630/1860 minőségű, íves és egyenes kábelek vannak.

A vasúti hasznos teher viselésére a szekrény belsejében alsó és felső irányváltoztatási bordákon át vezetett szabadkábelek (Vorspanntechnik St 1570/1770) vannak. A hídban két-két kábelt vezettek végig 160–190 m hosszú szakaszokban [304]. A felszerkezetbe beépített betonmennyiség 12 800 m³ volt. A vasúti felépítmény ágyazatátvezetéses, ennek megtámasztására 0,8 m magas vasbeton falak szolgálnak. A hídon Szervidek-Szervipak-szigetelés és szivárgó réteg van. A híd szilárdsági számítása során a használati állapoton kívül, fékezőerővizsgálatot, a fix támaszok méretezését, oldalirányú erőket és hatásokat vették figyelembe, ezenkívül lokális vizsgálatot (felsővezeték tartó oszlop bekötése) és önrezgésszám-vizsgálatot végeztek (2,5–2,8 Hz-re adódott) [305].

Természetesen a betolás közbeni állapot részletes szilárdsági ellenőrzését is el kellett végezni. Az építésről több alapos, részletes ismertetés jelent meg [SV, Hídépítők, Vasbetonépítés], ezért részletekre itt nem tértem ki. A híd rekordgyorsasággal épült, 2000. július 10-én, a szerkezetkész hídon megtörtént a hordógurítás.

A szerkezetkész híd (Hídépítők, 2004)

A híd próbaterhelése négy, egyenként 113 t tömegű dízelmozdonnyal történt 2000. november 15–17. között. A próbaterhelést (alakváltozás, saruerő, feszítőerő, dilatáció, önrezgésszám mérése) a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft. végezte [206, 300].

A vasútvonalat 2001. május 16-án adták át a forgalomnak.

A nagy völgyhíd mellett egy 200 m hosszú híd és 375 m hosszú alagút is épült a vasútvonalon, erről itt csak említést teszek, az irodalomban erről is olvashat az érdeklődő [163].

A hídóriás a tájban (L.B.)

A kisebb viadukt (L.B.)

Alagútból a hídra (L.B.)

A kész hatalmas völgyhíd (Hídépítők, 2001)

Zala-híd a 7411 j. út 22,014 km szelvényében

Építés éve: 1961–62
Nyílása: 17,0 m
Szélessége: 1,25 + 7,0 + 1,25 m
Teherbírása: „A” osztályú
Tervező: Uvaterv, Szuroviák Tamás
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Toman Miklós
Építési költség: 1454555 Ft

A Zala folyón korábban fahíd állt, a többnyílású gerendahidat elégtelen szélessége és teherbírása, valamint avultsága miatt átépítették. Az új, egynyílású vasbeton gerendahíd, a korszerűsített út kissé módosított nyomvonalán, a régi híd mellett épült [116].

Alépítmény: A tervezett szekrényalapozás helyett, a kivitelező javaslatára síkalapozással épült a híd. Pátriaszádfal védelme mellett 1,2 m magas betonalap készült víz alatti betonozással; a felmenőfal térdfalas kialakítású.

Felszerkezet: A háromfőtartós vasbeton gerendahíd főtartóinak szélessége 60 cm, az öt kereszttartó 40 cm széles. A pályalemez végei túlnyúló, csőrös kialakításúak, ezzel elkerülték a dilatációs szerkezet alkalmazását. A pályalemezen háromrétegű lemezszigetelés, védőbeton és kétrétegű aszfaltburkolat van. A híd érdekessége, hogy építésekor már általában takarékürege híd-szerkezeteket építettek.

A Nagyrákosnál épült vasúttal kapcsolatban a 7451 j. út 10,881 km szelvényében egy 29,0 m nyílású, EHGT tartós híd épült a vasútvonal felett. Ez a híd Őriszentpéter területén van, építése azonban a vasútvonal építésével összefügg, ezért teszek róla itt említést. Ez a híd is 2000-ben készült el.

Vasbeton gerendahíd a Zalán (C.A.)

Vasvár, a 8. sz. főút 144,086 km szelvényében, a MÁV sopron–nagykanizsai vasútvonal feletti híd

Építés éve: 1936–1937
Nyílásai ferdén: 9,0 + 14,7 + 9,0 m
Nyílásai merőlegesen: 5,8 + 8,7 + 5,8 m
Szélesség: 1,0 + 6,0 + 1,0 = 8,0 m
Szerkezeti hossz: 38,66 m
Vonalvezetése: egyenes, a vasútvonalat 37°25' szög alatt hidalja át
Teherbírás: I. rendű
Megbízó: M. kir. Közlekedésügyi Minisztérium, Láng-Miticzky Tibor, Andorfi Dénes
Tervező: Mészáros József okl. mérnök
Kivitelező: Borbély Ferenc és Oberländer Endre okl. mérnök
Próbaterhelés: 1937. október 14.
Építési költség: 65 379,70 pengő

Alépítmény: A hídfők és a közbenső keretlábak alapozása síkalap. A hídfők alapmérete: 2,58×1,50×11,50 m, a felmenő falazat: 1,78-1,52×1,79×11,50 m. A közbenső pillérek alapteste 1,50×1,50×13,50 m, melyen 0,80×0,40×12,00 m méretű vasbeton talpgerenda készült. Egy alaptesten három, egyenként 30×30×5,85 m méretű oszlop és középtájon kiékelt vasbeton gerenda merevíti az alul-felül befogott oszlopokat [116, 117].

Felszerkezet: ötfőbordás, folytatólagos, keresztbordákkal merevített felszerkezet, mely a pályalemezhez kiékeléssel kapcsolódik. A felszerkezet magassága nyílásközépen 0,89 m, a keretlábak fölött 1,29 m. A főbordák vastagsága 0,26, a keresztbordáké 0,20 m. A felszerkezet a hídfőkre csúszólemezeken támaszkodik. A főbordák együttdolgozására 18 cm vastag kiékelt vasbeton lemez készült, a gyalogjárda részére kétoldalt 0,74–0,74 m hosszon konzol szolgált. A kiemelt járda üreges, hogy abban a közüzemi kábelek elhelyezhetőek legyenek. Az útpályán háromrétegű, ragasztott szigetelés, 4 cm védőbeton, 2 cm homokágy és 8 cm-es bazalt kiskockakő burkolat készült. A csapadékvizek elvezetését az útpálya kereszt- és hosszirányú lejtése és 12 víznyelő biztosította. A hídfőkön, a szárnyfalakon és a közbenső keretlábak fölött egy-egy betonból készült korlátbáb és azok vonalában függőleges lécosztású hídkorlát helyezkedett el.

A vasút feletti híd 1945 előtt (Kiskőrös)

A hidat 1945 tavaszán a visszavonuló német csapatok felrobbantották. Ideiglenes felüljárót nem építettek, a közlekedést a párhuzamosan fekvő úton bonyolították le.

A híd újjáépítése

Megbízó: KPM hídosztály,
Kmetty Lajos műsz. főfelügyelő,
műsz. ellenőr
Tervező: Mészáros József okl. mérnök
Kivitelező: Szombathelyi Magasépítési
Nemzeti Vállalat,
Tirbus István építésvezető
Próbaterhelés: 1948. november 27.
Csölle Endre áll. mérnök
Forgalomba helyezés: 1948. december 14.
Építési költség: 132 351,79 Ft

A híd újjáépítésére 1948-ban került sor.

Az újjáépített felüljáró teljes mértékben azonos a régivel. A megmaradt alépítményeket használták fel, csupán a hídfők felmenő falazatának megrongálódott felső részét kellett kijavítani. A keretlábak és a felszerkezet teljes egészében újjáépültek. A híd szélessége korlátok között mérve 8,0 m, amiből 6,5 m az útpálya és 0,75–0,75 m a kiemelt kerékvető. A pályaszerkezetet a háromrétegű, ragasztott lemezszigetelés, 4 cm védőbeton, 2 cm homokágy és kiskockakő burkolat alkotta.

Építés éve: 1985
Nyílások: 16,0 + 25,0 + 16,0 m
Szerkezeti hossz: 57,3 m
Szélessége: 0,6 + 11,0 + 0,6 m
Teherbírás: „A” osztályú
Tervező: Uvaterv
Kivitelező: Hídépítő Vállalat

Az átépített híd napjainkban (L.B.)

Az 1937-ben épült vasút feletti kerethíd, melyet 1948-ban újjáépítettek, nem volt kellően széles és elegendő teherbírású, ezért 1985-ben új nyomvonalon új hidat építettek.

Alépítmény: a korábbi hídtól eltérően kétsoros, vert vasbeton cölöpalapozás épült. A hídfők monolit vasbeton szerkezetek, a pillérek előregyártott szerkezetűek.

A **felszerkezet** EHGT 90 előregyártott hídgerendákkal épült, együttdolgoztató vasbeton lemezzel. Az alépítmény és a felszerkezet is előnyös volt a vasútüzem szempontjából. A hídszerkezet szokványos megoldású, ezért a szerkezet részletezésétől eltekintek.

A vasszentmihályi Vörös-patak-híd a 8. sz. főút 180,001 km szelvényében

Építés éve: 1907
Nyílása: 24,94 m
Szélesség: 0,60 + 4,80 + 0,60 = 6,0 m
Szerkezeti hossz: 29,0 m
Acélszerkezet súlya: 47,7 t folytvas
Teherbírás: I. rendű
Megbízó: Magyar kir. Államépítészeti Hivatal, Szombathely, Franck Ármin kir. mérnök
Tervező: Franck Ármin kir. mérnök (alépítmény), Magyar Waggon és Gépgyár Rt. (felszerkezet)
Kivitelező: Frim Pál okl. mérnök, vállalkozó és Magyar Waggon és Gépgyár Rt.
Próbaterhelés: 1908. január 22.
Forgalomba helyezés: 1908. január 22.
Építési költség: 48 730,76 korona

A híd egynyílású, alsópályás, kéttámaszú, kétfőtartós, rácsos, szegecselt acélszerkezet volt. A Vörös-patakot 90°-os szögben hidalta át [116].

Alépítmény: mindkét hídfő fa-szádpallók között, síkalapozással készült. Az alapok mérete: 2,46×2,20×8,09 m. A felmenő tömör betonfalazat 2,06×3,60× ×7,69-7,50 m, melyből a térdfal 1,07 méter magasan nyúlik ki. A hídfők külső felületeit faragott mészkőburkolattal látták el. A mészköveket a nagyhöflányi kőbányából szerezték be. A hídfők két oldalán a töltést lezáró földkúpokat sitkei kővel burkolták. A hídfőkön egy-egy 1,0×1,10×0,40 m méretű, mészkőből készült mellvédfal zárja le a hidat.

Felszerkezet: A kétfőtartós, rácsos acélszerkezet főtartóinak egymás közti távolsága 6,0 m, magassága 3,55 m, a hídvégeken 2,05 m volt. A főtartók 8 mezőből álltak, a függőleges és ferde rudak rácsozottak, a kapcsolatok szegecseltek. A vasszerkezet felül nyitott, alul kereszttartók és szélrácsok merevítik. Az útpályát három hosszirányú I tartóra keresztirányban elhelyezett zórésvasak, azon vasbeton lemez képezi. Az acélszerkezet Rönök felől fix, Rátót felől mozgó sarura támaszkodik. A gyalogjárókorlátot a főtartók belső oldalára erősített háromsoros szögvas látja el. Az út-

Archív kép (Kiskőrös)

pálya burkolata 5 cm vastag kopóbeton. A hidat egyszeri mínium alapmázzal és kétszeri szürke olajfestékkel mázolták át. A csapadékvíz elvezetését az útpálya kétoldali és hosszirányú lejtése teszi lehetővé. 1925-ben a vasszerkezetet újramázolták, s a gyalogjárók pallózatát vasbeton lemezre cserélték ki.

1945-ben a visszavonuló német alakulatok a hidat felrobbantották. A hídfők kismértékben sérültek, az acélszerkezet teljesen tönkrement. A forgalom biztosítására fa provizóriumot építettek. A híd újjáépítésére 1949-ben került sor.

A híd újjáépítése

Újjáépítés éve: 1949
Nyílásai: 12,30 + 12,30 m
Szélesség: 0,90 + 6,50 + 0,90 = 8,30 m
Teherbírás: IA osztályú.
Megbízó: Közlekedés és Postaügyi Minisztérium V/2 osztálya
Tervező: Bölcskei Elemér okl. mérnök

A régi híd helyén újjáépült híd kétnyílású, felsőpályás vasbeton lemezes szerkezet.

Alépítmény: A hídfők a kisebb sérülések kijavítása után, új vasbeton szerkezeti gerendát kaptak. A hídfőkre beton mellvédfal került. A felszerkezet csúszólemezzel beépített vasúti sínen támaszkodik fel. A hídfők két oldalán a terméskővel burkolt földkúpot átépítették. A középső, tömör pillérfalazat alapsávja két sorban levert, 30/30 cm keresztmetszetű, vasbeton cölöpökre támaszkodik. A cölöpcsoportot 1,50×1,00×8,00 m méretű betongerenda fogja össze. A felmenő falazat alul 30, felül 50 cm-re szélesedik ki, hossza 7,2 m. A falazat a felszerkezethez fixen kapcsolódik.

Felszerkezet: Tömör vasbeton lemez, magassága a hídvégeken 55 cm, a középső pillérfalazatnál kiékelésszerűen 85 cm-re nő. A lemezhez kétoldalt 90 cm széles vasbeton járdalemez kapcsolódik. A pályalemezen szigetelés nem készült, a burkolat 5 cm kopóbeton. A hidat kétoldalt függőleges lécosztású idomacél hídkorlát határolja. A pályalemezen összegyűlt csapadékvizek elvezetését a kereszt- és hosszirányú lejtés teszi lehetővé. A híd egyik nyílását napjainkban gyalogos- és kerékpáros-aluljárónak használják.

Archív kép (Kiskőrös)

Rátót és Vasszentmihály között, a 8. sz. főút 178,389 km szelvényében, a körmend–szentgotthárdi vasútvonal feletti híd

A 8. sz. főút korszerűsítésekor Rátótnál, az addigi szintbeni vasúti keresztezés helyett, több útvonalváltozat megvizsgálása után – földterület-megszerzési nehézségek miatt – az utat a meglévő nyomvonalon kellett vezetni, a vasútvonalat 26°-os szöggel keresztezve. A hidat komplikált megoldással lehetett megépíteni úgy, hogy az állomásépületet és két lakóházat is le kellett bontani. A feljárókkal együtt mintegy 500 m hosszú lett a létesítmény [116, 117]. A hídépítés naplói fennmaradtak, érdekes információforrások [Vas megyei Levéltár].

Harkányi János tanulmányából [117]

Építés éve: 1937–1938
Támaszközei: 15,23 + 16,91 + 16,91 + 15,23 m
Nyílásközei: 13,86 + 16,35 + 16,35 + 13,86 m
Szélessége: 1,00 + 6,00 + 1,00 = 8,00 m
Szerkezeti hossz: 67,20 m
Vonalvezetés: egyenes
Teherbírás: I. rendű
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Szombathely, Karoliny Márton, Pfundtner Károly, Szilvássy Károly okl. mérnökök, műszaki ellenőr
Tervező: Balog György, Farkas László, Verő Imre
Kivitelező: Hacker Emil okl. mérnök, ép. vállalkozó, Klein Imre okl. mérnök, építésvezető
Próbaterhelés: 1938. március 28–30. KKM Baksay Zoltán
Forgalomba helyezés: 1938. április 15.
Építési költség: 222 050 pengő

Alépítmény: A felüljáró síkalapozású. A Körmend felőli hídfőnél két 5,0×1,5×2,5 méteres alaptest, a Szentgotthárd felőli hídfőnél 4,0×2,5×8,0 m és a közbenső ingaoszlopoknál 2,5×2,5×1,5 m méretű betontömbök készültek. Az ingaoszlopok alapteste felül kúpos. Az ingaoszlopok 0,5×0,5×4,7 m hosszúak. A töltés lezárását a Körmend felőli hídfőnél betonlappal burkolt földkúp, a Szentgotthárd felőli hídfőnél kétoldalt 30°-os szögben hátrafelé 20–20 m hosszon szögtámfal biztosítja. A hídfők a hídtengelyre merőlegesek.

Felszerkezet: A híd felszerkezete háromfőbordás, vasbeton gerendaszerkezet, alátámasztásul pillérek helyett vasbeton ingaoszlopok szolgálnak, melyek a szélső főtartókat támasztják alá. A középső főtartó terhelését az ingaoszlopokra erőteljes kereszttartók

viszik át. Az útpálya vasbeton lemezén szigetelés nem készült. A burkolat 2 cm vastag homokágyba fektetett bazalt kiskockakő volt. A híd két oldalát függőleges lécosztású idomacél hídkorlát határolja, melyeknek végeit egy-egy beton korlátbáb zárja le.

Meglepő módon a II. világháborúban ezt a jelentős hidat nem robbantották fel, napjainkig eredeti formájában áll, felújítása éppen napjainkban kezdődik. A több mint 75 éves híd becses műszaki emlék.

Közúti Igazgatóság felvétele (1991)

A megerősített híd alulnézetben (Colas)

A megerősítés munka közben (Colas)

Csepregi Répce-Ásás-csatorna-híd a 8624. j. út 9,905 km szelvényében

Építés éve: 1923
Nyílása: 16,0 m
Szélessége: 0,6 + 4,8 + 0,6 m
Teherbírása: I. rendű
Tervező: Pittel és Brausewetter Rt., Gatterer Ferenc főmérnök
Kivitelező: Pittel és Brausewetter Rt., Győr
Műszaki ellenőr: Schweidel Lipót kir. s. mérnök

Alépítmény: a hídfők síkalapozásúak, 2,0×3,0×8,0 m méretű, ferde szárnyfalakkal.

Felszerkezet: Négyfőbordás gerendahíd, két keresztbordával, kiékelt, 20 cm vastag pályalemezzel, 15 cm-es pályaszerkezettel [Törzskönyv].

A hidat a II. világháború végén felrobbantották, újjáépítésére 1949-ben került sor.

(Szombathelyi Közúti Igazgatóság)

Az alépítmény a régi felmenőfalak felhasználásával, az új híd nagyobb pályaszélességének megfelelően épült az ÁMTI tervei szerint [Hídlap 1959].

A felszerkezet acéltartókkal együttdolgozó vasbeton pályalemez, 1,25 + + 6,50 + 1,25 m szélességgel, 20 t gőzeketeherre méretezve.

A megnövekedett közlekedési igények miatt terv készült a híd átépítésére. A híd korszerűsítése indokolt.

Merev áthidalások az országos közúthálózaton

A biztonságos közlekedés érdekében az útkorona felett megfelelő szabad űrszelvény – biztosítása szükséges. A közúti űrszelvény magasságát a tervezések során 4,50 méterrel kell figyelembe venni, hogy a nemzetközileg elfogadott, 4,00 méteres legnagyobb megengedett magasságú járművek biztonságosan közlekedhessenek.

Azokon a kritikus helyeken, ahol a szabvány szerinti közúti űrszelvény magassága nem biztosítható, azt táblával vagy más módon jelezni kell a közlekedők számára. Amennyiben a közúti jármű legnagyobb magassága – figyelembe véve a rakományt is – meghaladja a 4,00 métert, a jármű üzemben tartója köteles útvonalengedélyt kiváltani. A forgalomtechnikai elemek elhelyezése, illetve az útvonalengedély kiadása egyrészt a merev áthidalások védelmére, másrészt a szállító jármű és annak rakományának megóvására szolgálnak [1].

A közút feletti akadályok, merev áthidalások magukban foglalják többek között a közúti hidakat, vasúti hidakat, gyaloghidakat, hidak felső keresztkötését, csővezetékeket, jelzőlámpakonzolokat, táblaportálokat stb.

Vas megyében az országos közúthálózaton 79 út feletti akadály található, amelyekből:

bonthatatlan	26 db,
kikerülhető	48 db,
ideiglenesen elbontható	1 db,
megemelhető	4 db.

A megyében a balesetek elkerülése, megelőzése valamint a különösen veszélyeztetett közúti vasúti hidak védelme érdekében magasságkorlátozó táblát, illetve védőkaput alkalmazunk. A korlátozott magasságot jelző KRESZ-táblát a merev áthidalás előtti csomópontnál kell elhelyezni és a híd előtt, vagy a híd szerkezetén meg kell ismételni. Azon áthidalásoknál, amelyeknél az ütközésből adódóan állékonysági problémák merülhetnek fel, védőkapuk alkalmazása is indokolt lehet. A védőkapuk alkalmazásánál törekednünk kell mind a szerkezet, mind pedig a gépjármű védelmére. A közúti közlekedés szempontjából a bonthatatlan, merev áthidalások jelentenek, jelenthetnek problémát, amennyiben a nem szabványos közúti űrszelvény miatti magasságkorlátozást figyelmen kívül hagyja a gépjármű vezetője.

A megyében nyolc olyan bonthatatlan merev áthidalás található, ahol szükséges volt magasságkorlátozás bevezetése.

Ezek közül kettőt kiemelek, amelyek közúti szempontból igen kedvezőtlenek. Egyrészt a Szombathely, Zanati úti vasúti felüljáró, mivel itt 3,2 m magasságkorlátozást kellett bevezetni, másrészt a celldömölki vasúti felüljáró, ahol a 3,6 m magasságkorlátozás mellett 6,0 m-es szélességkorlátozás is nehezíti a közlekedést.

A celldömölki vasúti felüljáró védelmét régebben csak a szárnyfalra szerelt ütközőgerendák szolgálták, de 12 éve mindkét irányból védőkapuk telepítése nagyobb biztonságot jelent.

Vas megyében 1978-ban emlékezetes baleset történt, mikor a Csörnöc-híd felső összekötő elemeinek ütközött egy áthaladó kotrógép felemelt kanala. A híd, a szokatlan igénybevétel következtében összeomlott, a munkagép pedig a vízbe zuhant. A keletkezett kár 5,2 millió Ft volt [3].

A megyében a legtöbb baleset a Szombathely, Zanati úti vasúti felüljárónál történik, szerencsére személyi sérülés nélkül. A vasúti felüljáró biztonságát a városközpont felől a szerkezeti gerendára szerelt, míg Zanat felől a hídfő homlokfalára szerelt ütközőgerendák biztosítják.

A Zanati úti vasúti híd elütése

…és az elmozdult ütközőgerenda (B.L.)

Az utóbbi idők egyik legsúlyosabb balesete 2007 decemberében történt, amikor egy szlovén járműszerelvény a magasságkorlátozást figyelmen kívül hagyva behajtott a vasúti felüljáró alá, és az ütközőgerendát elérve beszorult. Az ütközés következtében a hídszerkezet védelmét biztosító ütközőgerenda rögzítőcsavarjai kiszakadtak a helyükről és a gerendaelmozdult. A szerencsének köszönhető, hogy nem zuhant a járműszerelvényre.

A 87315. j. Szombathely állomáshoz vezető úton már sokat megélt ez a vasúti felüljáró, mivel a gépjárművezetők figyelmetlenségének köszönhetően szinte minden évben szorul be gépjármű, de ennél szomorúbb is történt már. Két évvel ezelőtt például egy öngyilkos gázpalackokkal robbantotta fel autóját alatta.

A nagy balesetek a 834. j. Pápa–Sárvár főúton lévő celldömölki vasúti felüljárót sem kímélték meg 2012-ben, amikor is egy MAN típusú önrakodó tehergépkocsi szorult a felüljáró alá. A rakodógém a híd felső szerkezetébe akadt, aminek egy részét fél méter magasra felemelte. Az ütközés erejétől a hídszerkezet tartógerendái is teljesen kimozdultak a helyükből.

…a vétkes rakodógém (C.A.)

A 834 sz főút feletti vasúti híd védőkapuja (C.A.)

A Celldömölk–Sárvár vasútvonal egyik sínpárja húsz centit süllyedt, míg a másik a talpfákkal együtt kiszakadt a helyéből.

Vas megyének emlékezetes még a 87. sz. főút felett a 86. sz. főutat átvezető híd ütközési problémája is. Több éven keresztül egy magas jármű rongálta a hidat, de igyekezetünk ellenére nem sikerült tetten érni. Mind a két forgalmi sávban a károsodás mértéke az előregyártott gerendák alján már elérte a megtermett férfiökölnyi méretet. Tartva attól, hogy egyik reggelre az ország egyik legterheltebb főútja ráomlik a másik főútra, vagy a Zanati úti aluljáró sorsára jut a sorozatos balesetek miatt, ezért került sor két magassági kapu építésére, amelyen határozottan jelzésre került az űrszelvény 4,50 méteres magasságkorlátozása. A magassági kapuk felépítése óta egy karcolás sem látható sem a hídon, sem a magasságkorlátozó kapun. Valószínű „megtalálta útját” a korábban károkat okozó szerelvény vezetője.

Sajnos minden igyekezetünk ellenére a mai napig a megyében több baleset történik a magas járművek ütközéséből kifolyólag. A balesetek 70–80%-áról az üzemeltetők, fenntartók nem is értesülnek, mert a kárt okozó gépjármű vezetője elhagyja a helyszínt és csak a hídszerkezetben keletkezett kisebb-nagyobb sérülések nyomai árulkodnak az ütközésről.

…a kiszakított sínpárok (C.A.)

…a helyreállítási munkák (C.A.)

A 87 sz. főút feletti híd védőkapuja (C.A.)

Humoros történetek hidakkal kapcsolatban

Közbelép a „palacsintasütő”

A Vas megyei Rátótnál létesített felüljáró tervezésekor az érintett helyi földbirtokos igen nagy ellenállást tanúsított az építkezés egyszerű és ésszerű vonalvezetésével szemben. A befolyása is meg volt hozzá, hogy álláspontját győzelemre vigye szemben a MÁV-val, amelynek át kellett építenie magát a kis vasútállomást is. Ettől pedig az építőknek gyűlt meg a bajuk az állomásfőnökkel, akinek a felüljáró építése igen sok kellemetlenséget okozott, és emiatt sokat civakodtak az építésvezetővel.

Már magasan állt a töltés, mikor a kiadós őszi esőzés alaposan fellazította és az átázott talajba úgy besüllyedt a nehéz tömörítő gőzhenger, hogy három napig hiába kínlódtak a kiszabadításával. Már néhány köbméter palló is pozdorjává tört a gép alatt az erőlködésben, az állomásfőnök károrömére, aki a negyedik napon is bosszantotta az építőket:

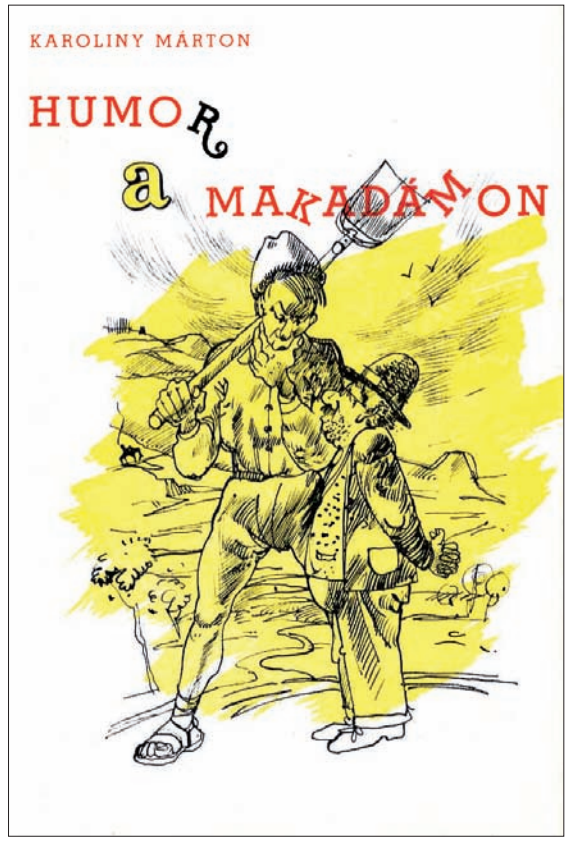
– Na, majd hozom mindjárt a palacsintasütőt és kisegítem magukat!

Hozta is az indítótárcsát és a gépével kínlódó gépész orra előtt kezdte adni a szabályszerű indítási jelzést. A teljes gőzre kapcsolt henger a betömődött sok pallótörmeléken kimozdult holtponti helyzetéből!

Most aztán a vasutas kezdett bosszankodni, szentül hitte, hogy akarata ellenére a „palacsintasütő” segített.

Táblázás

Amikor még megvoltak a „vicinális” utak, nem sok gondot fordítottak rájuk. Még kevesebbet a rajtuk lévő hidakra. Egy bizottságnak ilyen rossz vicinális földúton kellett eljutnia céljához. Ebben érdekelt volt az uraság is, azért kölcsön adta bivalyerős amerikai gyártmányú gépkocsiját, amellyel a bizottság lassan, de biztosan döcögött a földúton, míg egy rozoga hídhoz nem ért. A híd előtt figyelmeztető tábla:



Karoliny Márton Rátót történetét építésvezetői emlékként írta meg

„Vigyázz, a híd rossz, áthajtani tilos!”

A víz mély volt. Tanakodás. Mire kisütötték, hogy vissza kell fordulni, a túloldalról erős ostorpattogás közben két izmos ló egy zsákokkal jól megrakott szekérrel robogott fel a hídra. A kocsis ijedten állította meg lovait, mikor meglátta a gépkocsit és utasait, akik nyomban lekapták tíz körméről:

– Háta maga hogy mer áthajtani a hídon, nem látja, mi van kiírva?

A kocsis nézi a táblát, köp egyet a híd irányába és a lovak közé pattint ostorával:

– Amott nincs kiírva semmi! Keljenek át az urak is a túloldalról!

A leszakadt híd

Egy szakadék fölötti gyenge fahídra egyszerre lép rá a bolha és az elefánt. A súly alatt a híd letörik, az elefánt és a bolha a szakadékba zuhan. Lent fájdalmasan megszólal az elefánt:

– Nem megmondtam, hogy egyenként menjünk át?

Kamion a híd alatt

A kamion beszorul a híd alá. Megy a rendőrség helyszínelni. Kérdezi az egyik a kamionost:

– Beszorultunk? Beszorultunk?

Mire a kamionos:

– Nem! Hidat szállítok!

Hídépítés

Három mérnök egy komisszió előtt érvel egy híd megépítésének az esetleges megnyeréséhez.

A japán mérnök:

– Mi megkezdjük a híd építését a folyó mindkét oldalán egyszerre, s középen a találkozást a GPS segítségével hajtjuk végre, maximum 1 cm eltéréssel.

Az amerikai mérnök:

– Mi is a folyó mindkét oldalán fogunk neki a híd építésének, s középen a találkozást a lézer segítségével hajtjuk végre, 2 mm eltéréssel.

A székely mérnök:

– Mi is a hidat a folyó mindkét oldalán kezdjük megépíteni.

– És középen, hogy találkoznak? – kérdik a komisszióban.

– Hát ha találkozunk jó, ha nem akkor lesz két hídjuk.

A híd

Stefan cel Mare menekül a törökök elől, a visszavonulást megnehezíti a folyó. Hidat kellene építeni, de erre már nincs idő. Fülébe jut, hogy egy közeli faluban egy varázsló lakik. Nyomban maga elé rendeli és megparancsolja neki:

– Varázsló, azonnal csinálj egy hidat!

– Nagyságos fejedelem, én már egy vénember vagyok.

– Kapsz egy gyönyörű birtokot.

– Nagyságos fejedelem, mihez kezdenék vele ilyen öregen.

– Kapsz aranyat is, amennyit akarsz és beleír a krónikásom a Ki-kicsodába, de csinálj egy hidat.

– Nagyságos fejedelem, és nem foglalkozok már ilyesmivel, öregek az én csontjaim.

– Ha megcsinálod, mindent megkapsz amit kérsz, ha nem, levágatom az aszott fejedet.

– Rendben fejedelem, de előbb hadd öltözzek át.

Fél óra múlva visszajön a varázsló jogging szerkóban. Felemeli a magasba kezét:

– Fenség, íme a híd – és hátrahajol.

Terhelés

Két barát beszélget:

– Tudod, hogy fogják kipróbálni az új hidat terhelés alatt?

– Hogy?

– A falu összes anyósát meghívják, hogy nyüzsögjenek a hídon. Ha nem szakad le jó. Ha leszakad még jobb.

Vagányság

A farkascsorda át akar kelni a hídon. Elébük ugrik a nyuszika és így kiált:

– Hé, farkasok! Van köztetek vagány?

– Nincs.

– Akkor mindenki ad egy húszast nekem, a hídőrnek, és tovább mehettek.

Másnap ugyanez történik. Harmadnapra a farkasok tanakodni kezdenek, mert a helyzetet tűrhetetlennek tartják. Ezért kijelölnek három vagányt. Így indulnak útnak.

– Hé, farkasok! Van köztetek vagány?

– Igen! – ugrik elő a három farkas.

– No, medve koma, a vagányoktól ötvenet, a többiektől húszat!

A kívánság

Egy Harleys férfi motorozott a kaliforniai tengerpart mentén, amikor váratlanul egy felhő került a feje felé és egy menydörgő hang szólalt meg:

– Azért, mert te mindig hűséges voltál hozzám, teljesítem egy kívánságodat.

A motoros lehúzódott az úttest szélére és így válaszolt:

– Építsél nekem egy hidat Kalifornia és Hawaii közé, hogy bármikor átugorhassak a szigetre. Az Úr így szólt:

– A te kérésed igencsak anyagi dolgokra épül, gondold el, mekkora létesítmény lenne. Az óceán aljára levinni a tartóoszlopokat, és az a rengeteg beton, aszfalt és acél. Természetfeletti dolognak vélnék. Én meg tudnám csinálni, de még nekem is nehéz lenne. Gondolkodj egy kicsit, hátha eszedbe jut valami más, amivel az emberiség jövőjét tudnád elősegíteni.

A motoros elég sokáig gondolkodott, végül így szólt:

– Uram! Azt kívánom, hogy minden férfi megérthesse az asszonyokat. Tudni szeretném, hogy mire gondolnak, mit éreznek legbelül, amikor csak némán néznek rám, vagy amikor sírnak, nevetnek, vagy amikor rosszat mondok. És hogy hogyan tudnám a nőket boldoggá, kiegyensúlyozottá tenni.

Erre az Úr így válaszolt:

– Hány sávot akarsz a hídon?

Pecázás

– Mondja, miért pecázik esőben a híd alatt?

– Tudja, olyankor odasereglenek a halak, hogy meg ne ázzanak.

Jelmondat

– Mi egy csöves jelmondata?

– ???

– Minek laknál több millió forintot érő házban, ha lakhatsz több milliárdot érő híd alatt?!

Polgármesterek

Egy polgármester meghívja vacsorára a kollégáját. A vendég hüledezve nézi, milyen nagy lábon él a házigazda és megkérdi tőle, hogyan sikerült így meggazdagodnia.

– Látja azt a hidat? – mutat az első polgármester a távoli építményre – Öt százalékot vágtam zsebre.

A vendég polgármester hazatér, majd hat hónap múlva meghívja új házába a másik polgármestert, aki elképedve kérdi meg barátját, mi a titka a hirtelen meggazdagodásnak.

– Látja azt a hidat? – mutat ki az ablakon a második polgármester

– Miféle hidat? – kérdi a vendég.

– Száz százalék.

Híd alatt

Józsi bácsi, a dolgát végzi a híd alatt. Arra megy egy rendőr és meglátja:

– Uram, ha végzett beviszem!!

– Végeztem, viheti…

Gyakorlat

Az afgán katonák hídrobbantást akarnak tanulni, de csak egy híd van az országban, de azt csak nem lehet felrobbantani. Odamennek a hídhoz és kitesznek elé egy táblát azzal a felirattal, hogy: „A híd fel van robbantva.” De csak látják, hogy egy gyakorlatozó csapat szalad a hídon. Odamennek és megkérdik:

– Nem látták, hogy ki van írva, hogy a híd fel van robbantva?

Erre a csapat vezetője mondja:

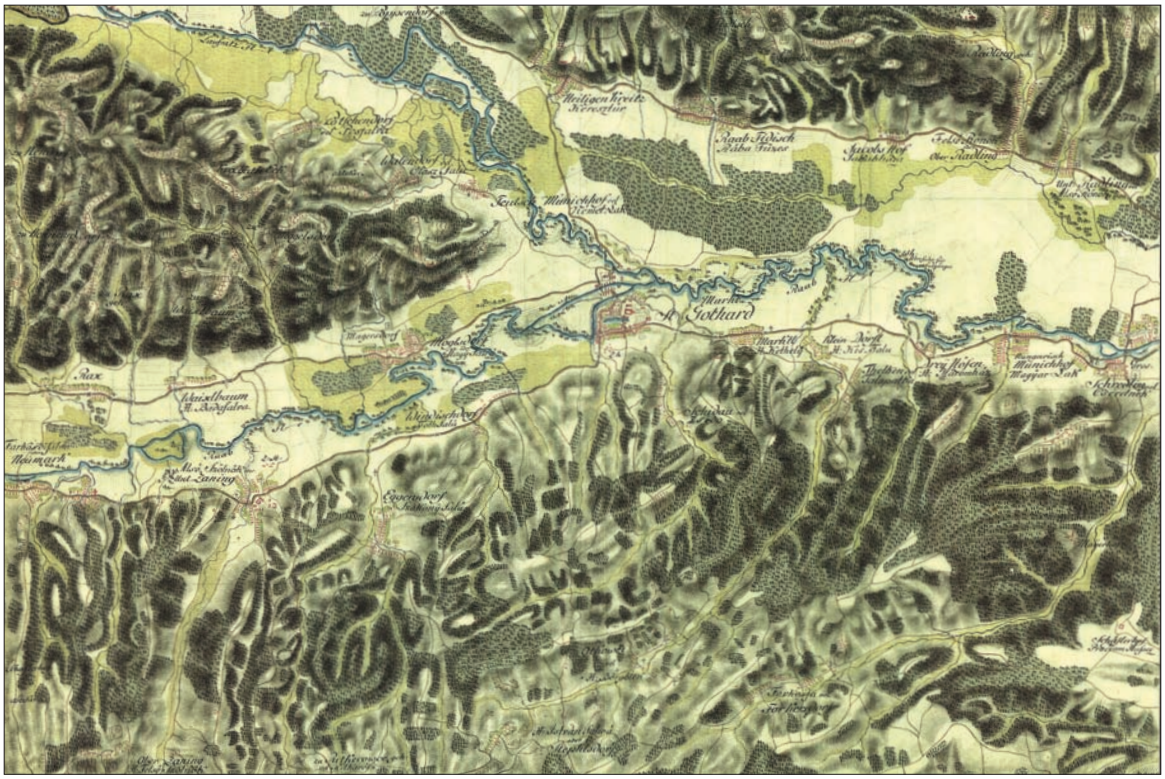
– Mi most úszunk, mi most úszunk.

Térképek

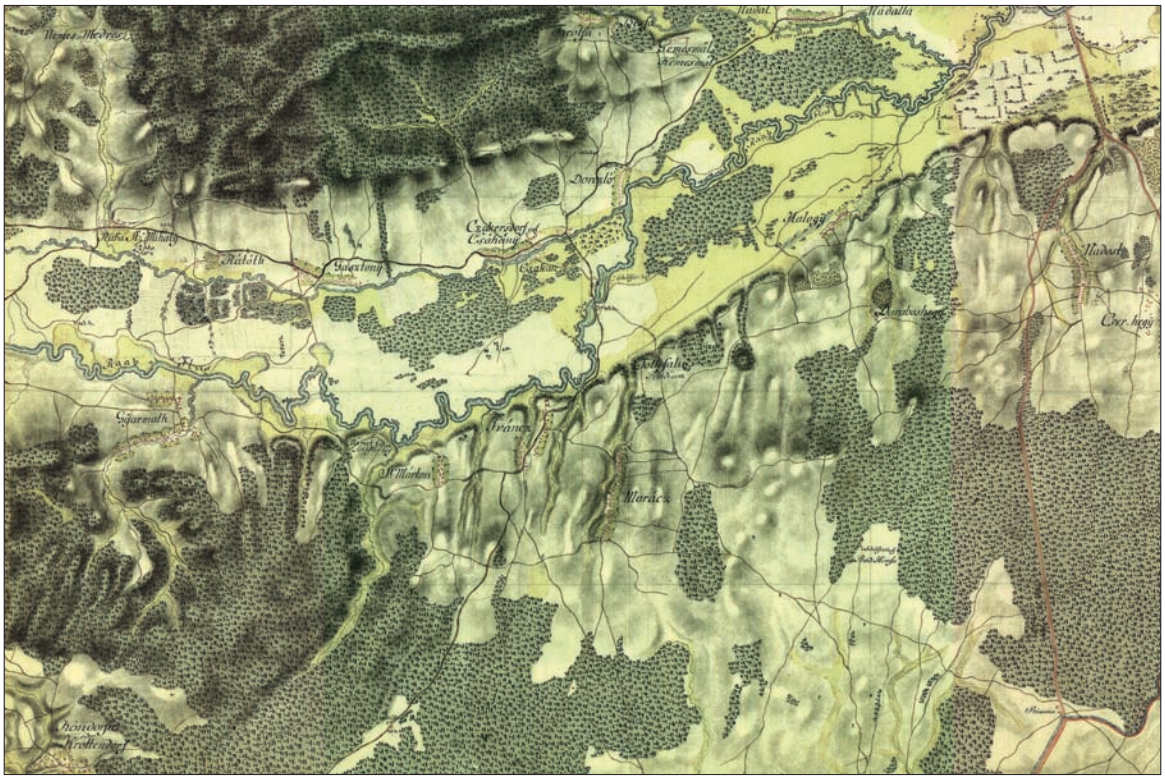
Főbb kereskedelmi és hadiutak a 13–14. században [167]

Postavonalak az 1600-as évek elején [6]

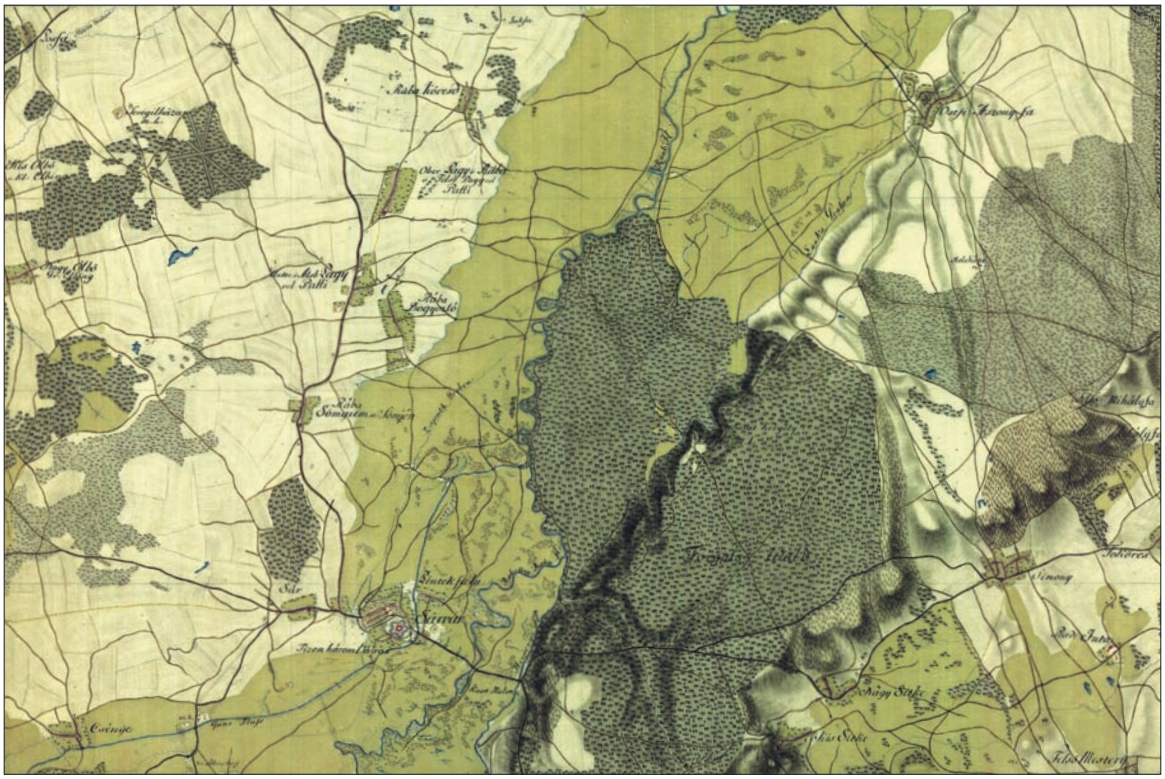
Fő postavonalak az 1740-es években [6]



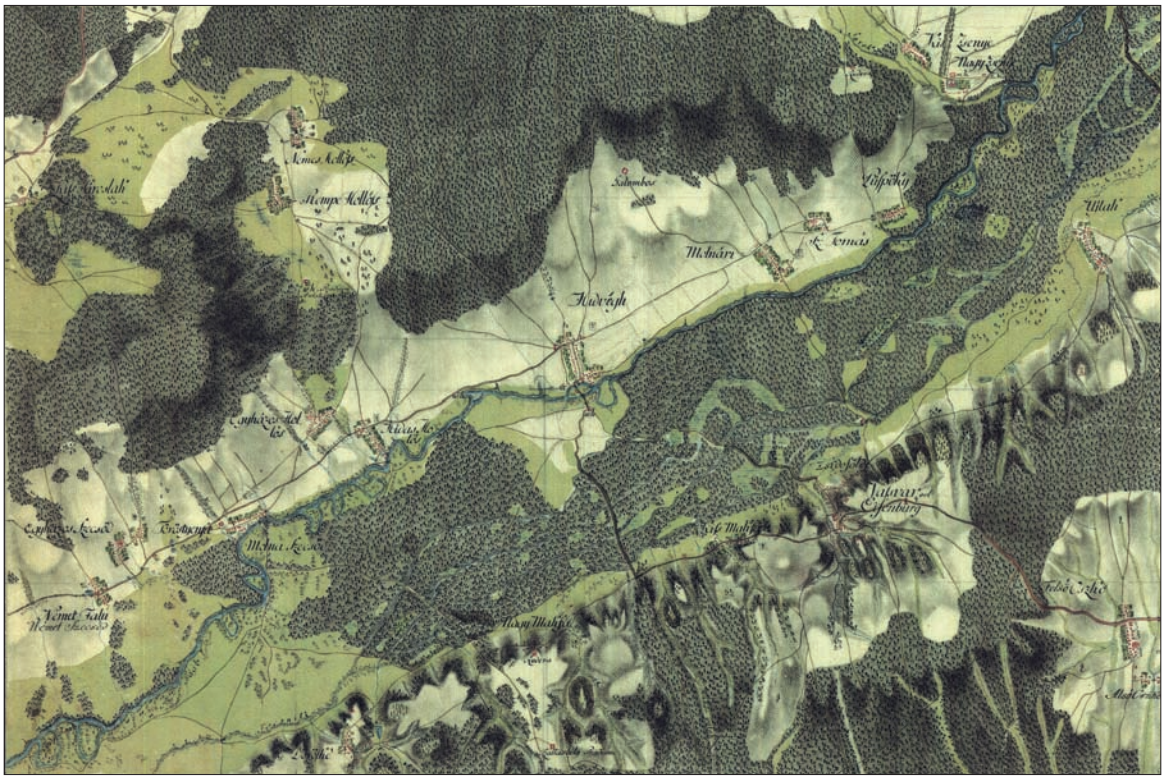
Az I. katonai felmérés, Szentgotthárd



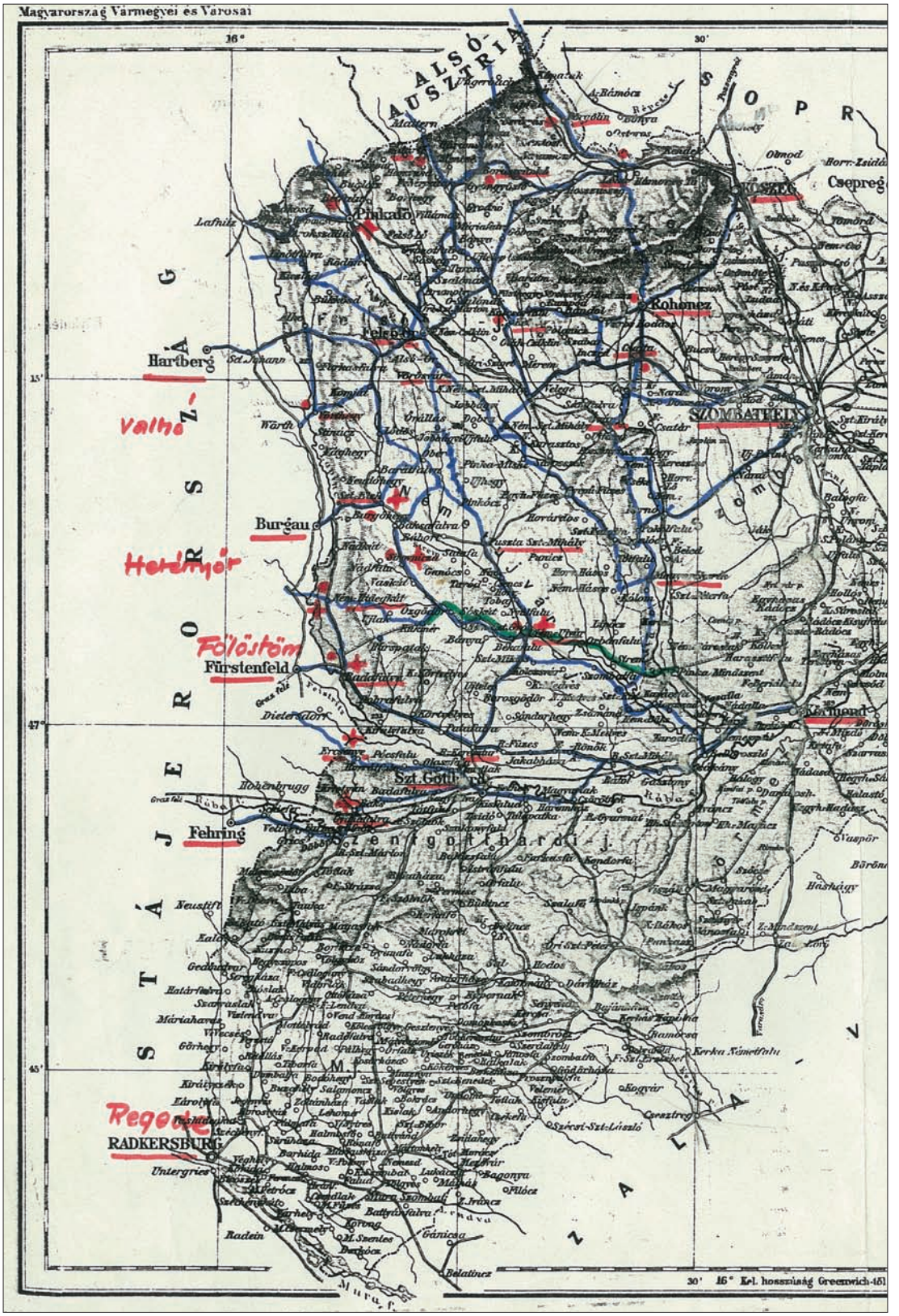
Az I. katonai felmérés, Csákánydoroszló



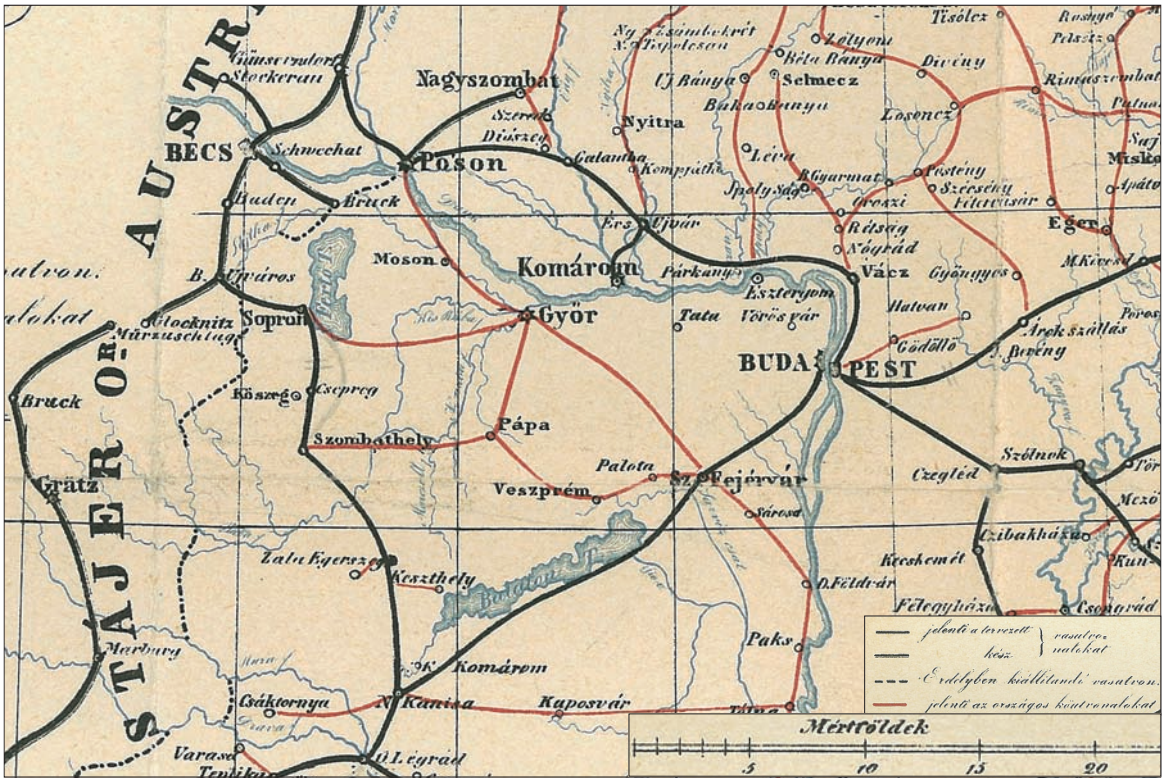
Az I. katonai felmérés, Sárvár



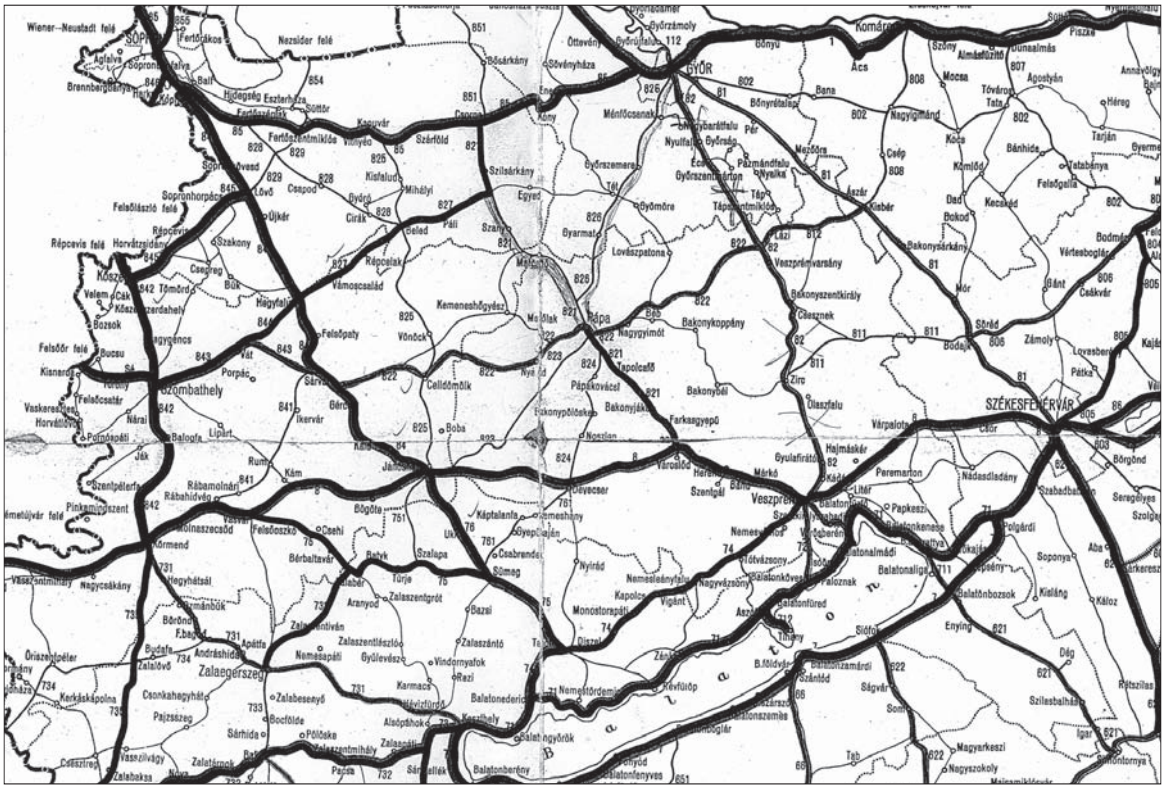
Az I. katonai felmérés, Hídvég



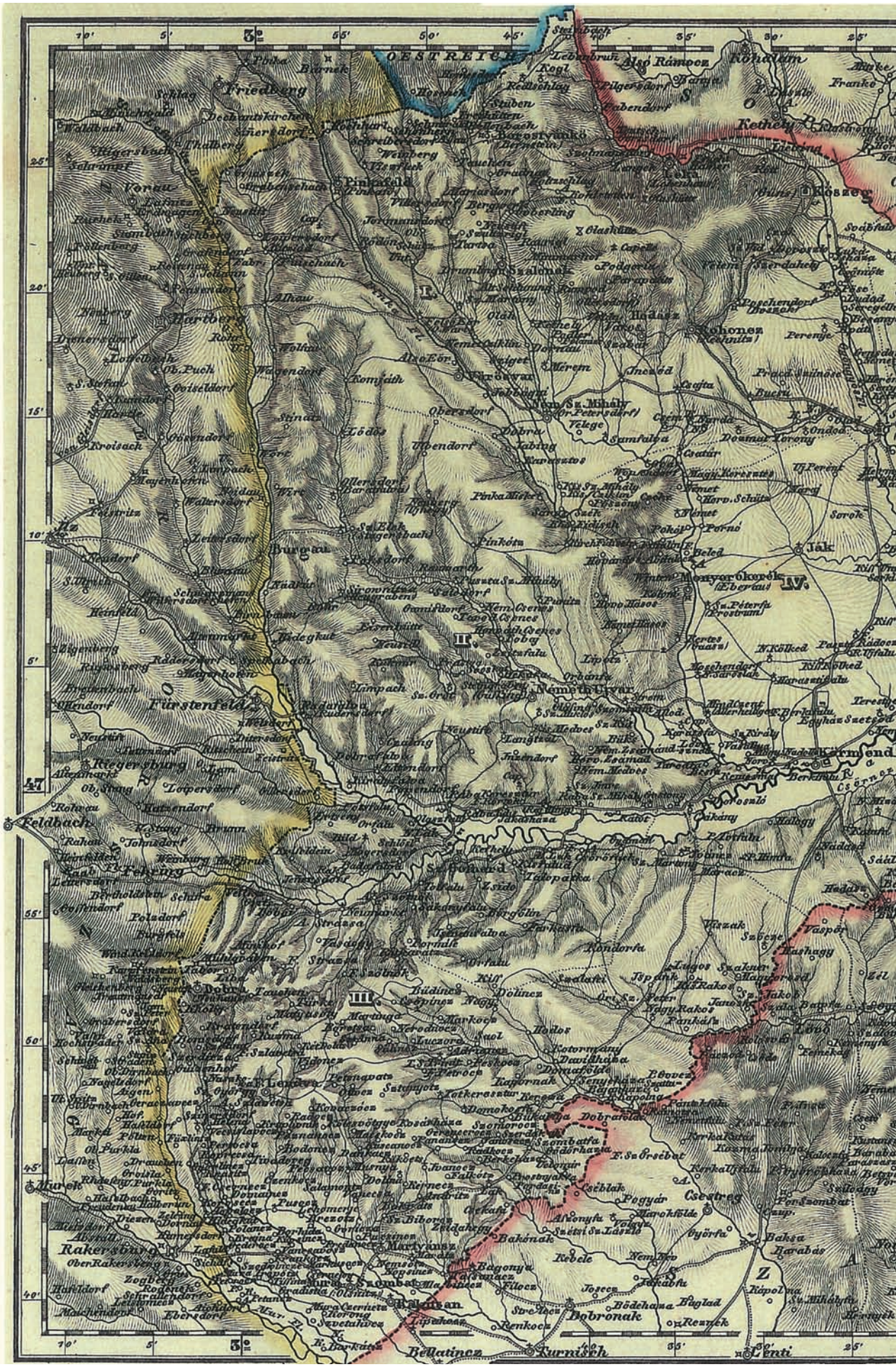
Karoliny Márton munkatérképének részlete



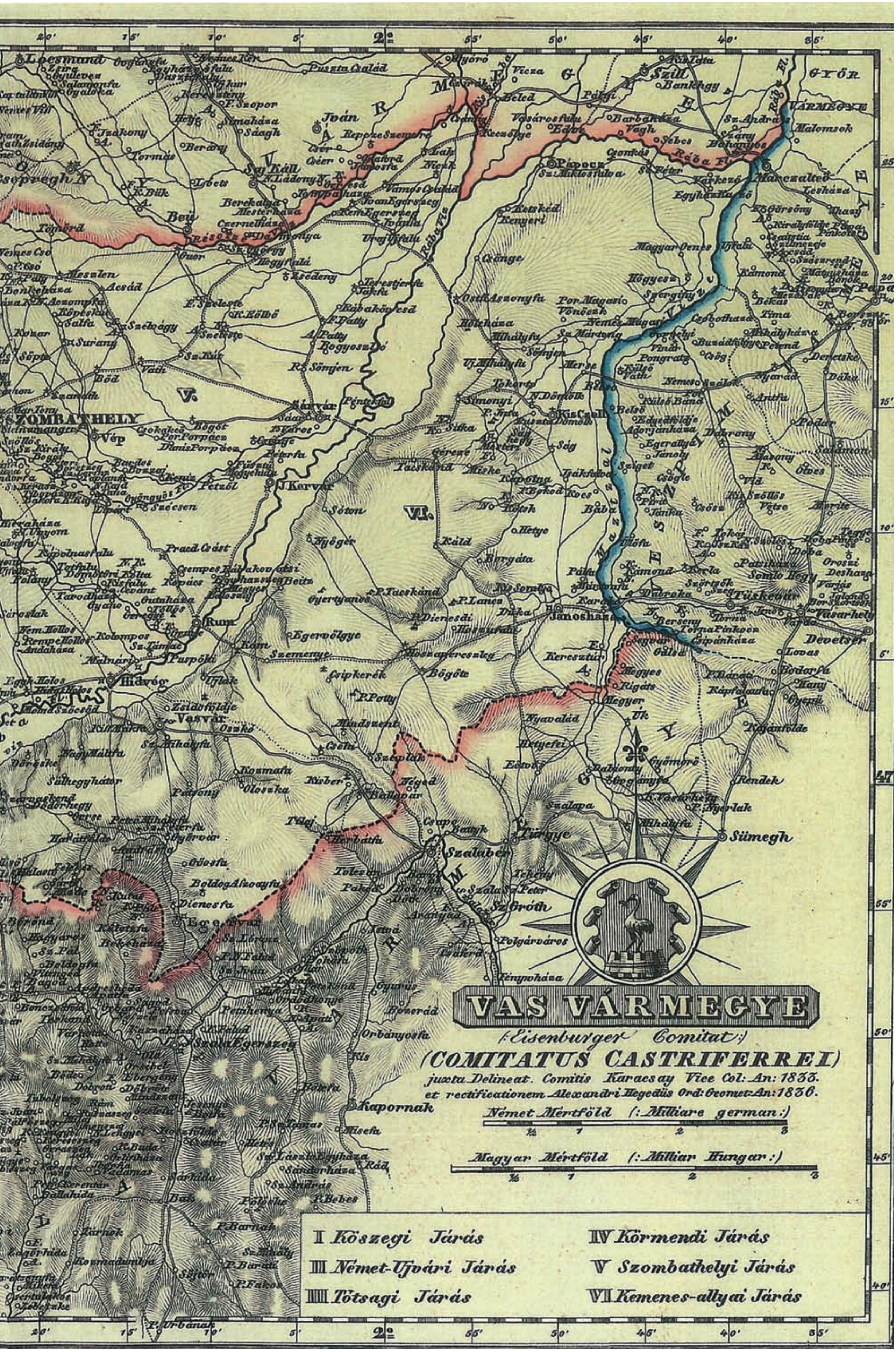
Széchenyi közlekedési ügy rendezése tanulmányának térképe (1848)

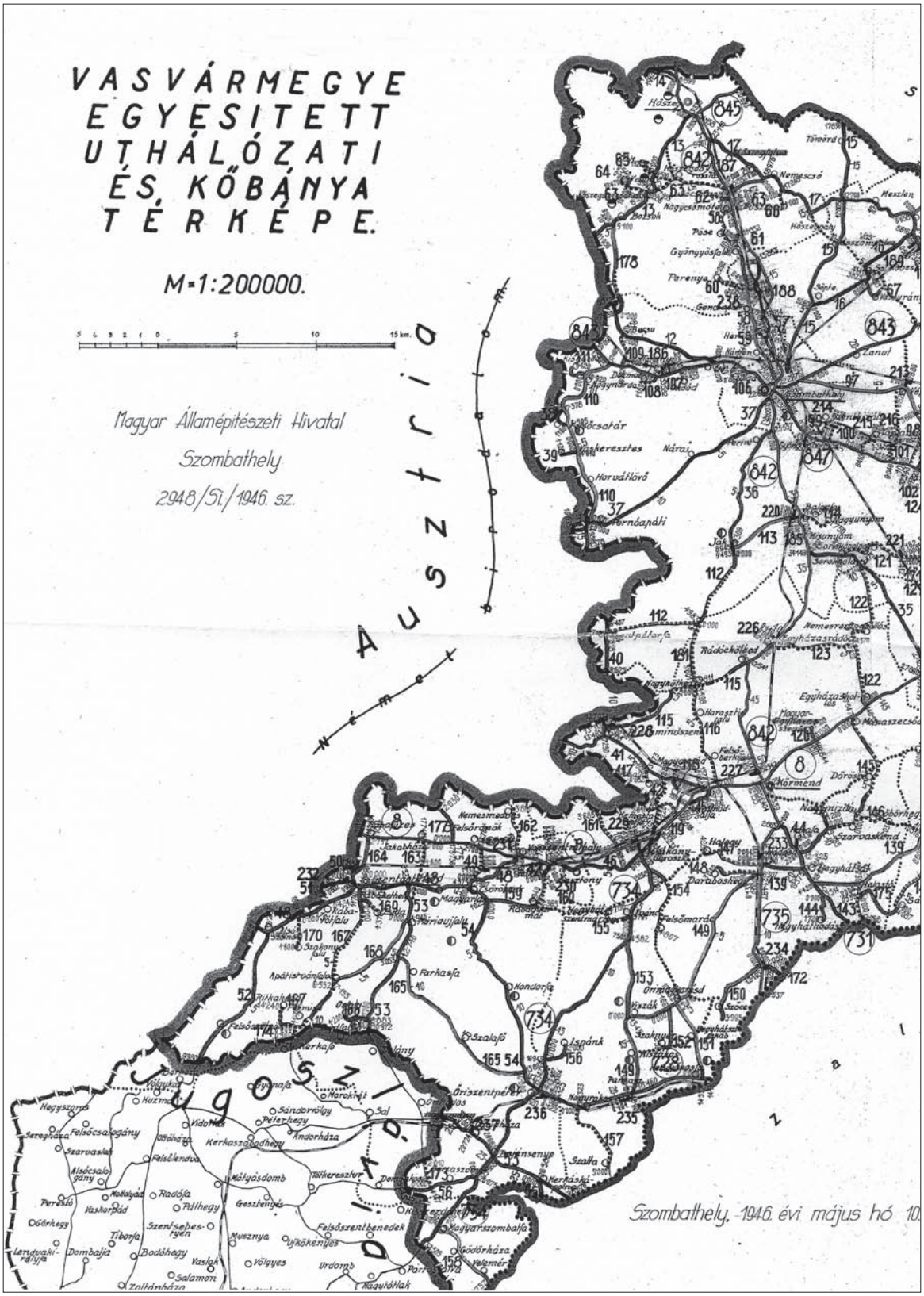


Úthálózat-fejlesztési terv, 1937 (Kiskőrös)

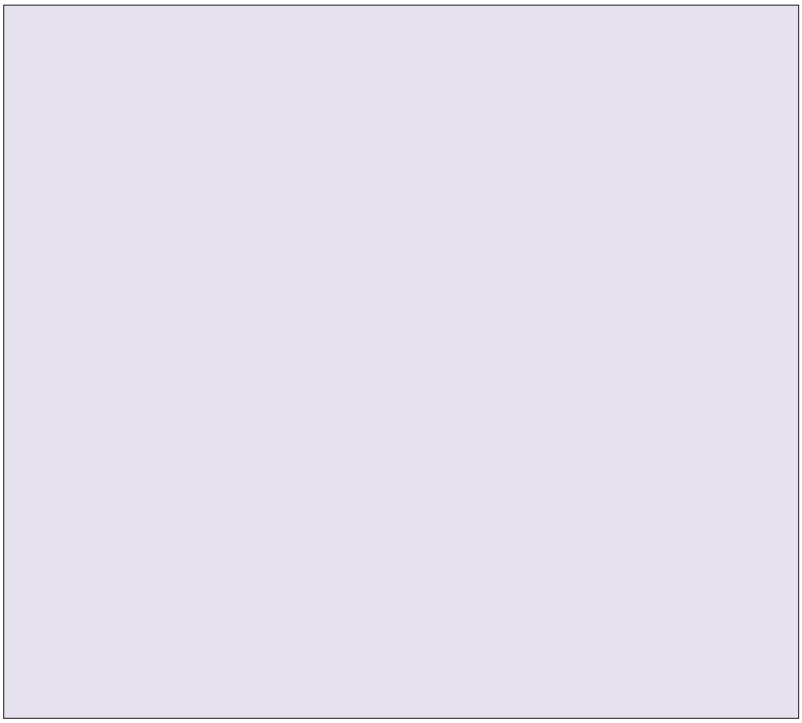


Vas vármegye térképe, 1836

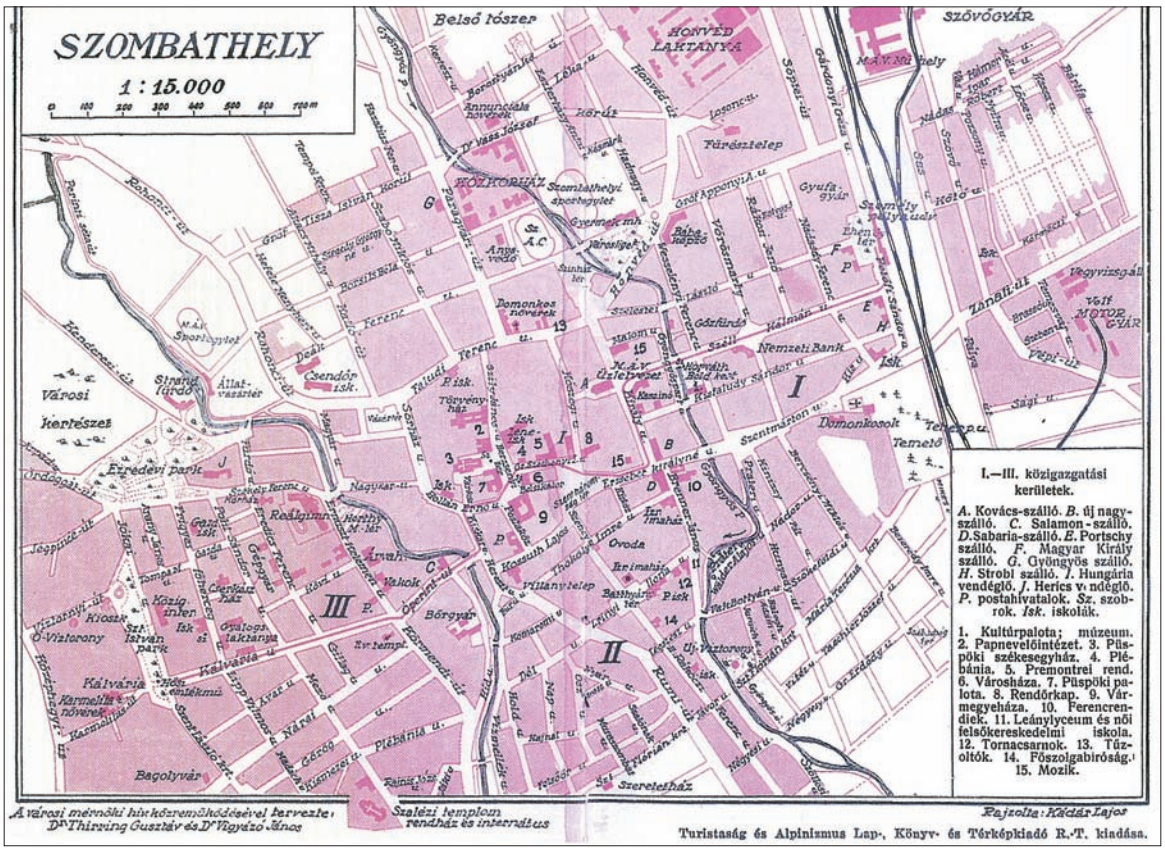

VAS VÁRMEGYE
(Eisenburger Comitat)
COMITATUS CASTRIFERREI
juxta Delineat. Comitis Karacsay Vice Col: An: 1833.
et rectificationem Alexandri Hegedüs Ord: Geometr. An: 1836.
Német Mértföld (: Milliare german :)
Magyar Mértföld (: Milliar Hungar :)
I Köszegi Járás
II Német-Ujvári Járás
III Tötsagi Járás
IV Körmendi Járás
V Szombathelyi Járás
VI Kemenes-allyai Járás
SZOMBATHELY
Sümegh
Szalaber
Kapornak
Janosháza
Marczaltö
Győr
Várpalota



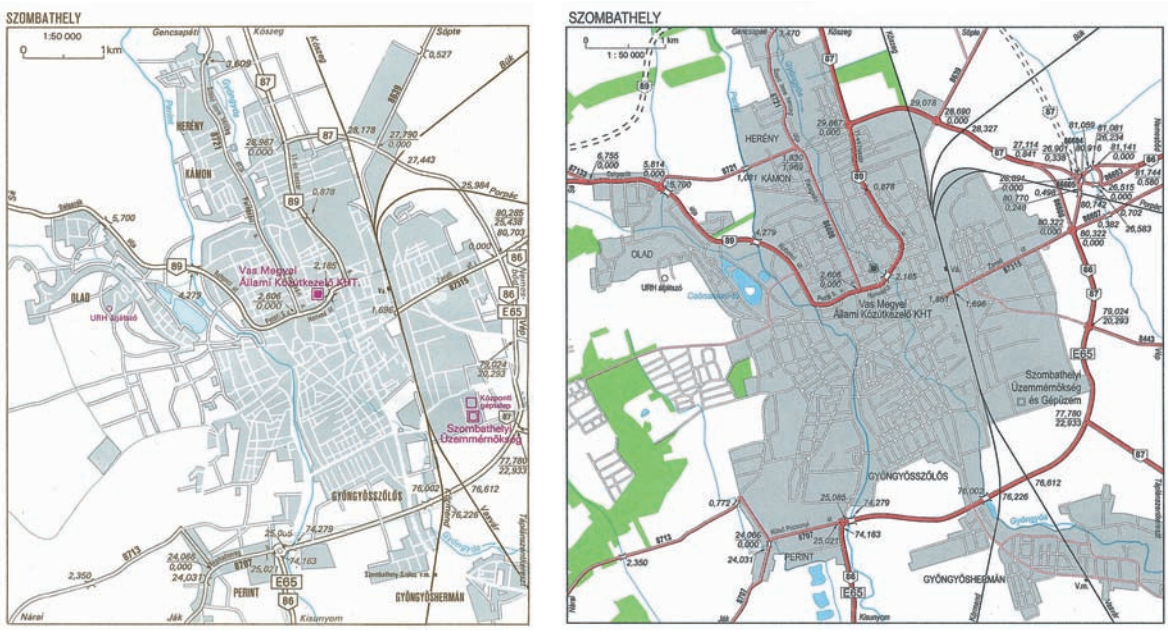
A megye úthálózati térképrészlete 1946-ban



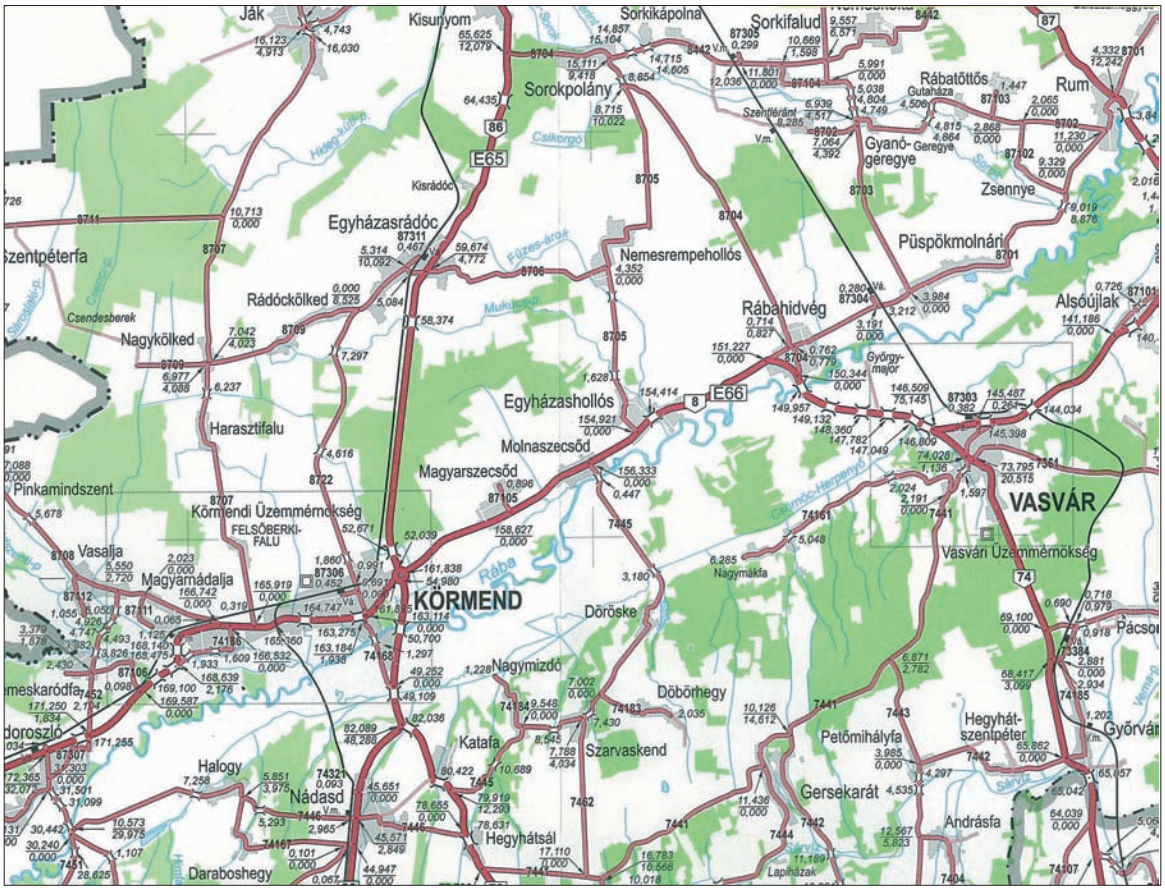
Szombathely római és középkori útjai [149]



Szombathely térképe (dr. Thirring Gusztáv)

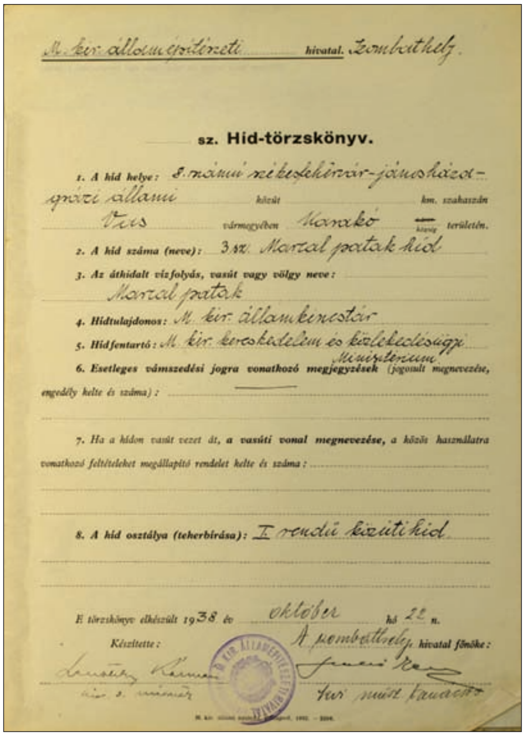


Szombathely országos közúthálózata 1997, 2004



A Rába-völgy közúthálózata (részlet)

Hídtörzskönyvek, hídlapok



M. kir. államépítészeti hivatal. Szombathely.

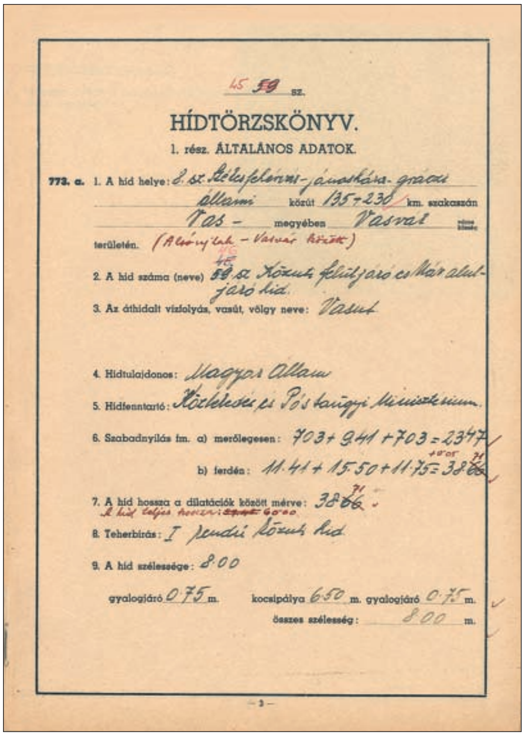
sz. Hid-törzskönyv.

1. A hid helye: 8. számú székesfehérvár-jánosháza-graci állami közút km. szakaszán Vas vármegyében Marakó területén.
2. A hid száma (neve): 3 sz. Marcal patak hid
3. Az áthidalt vizfolyás, vasút vagy völgy neve: Marcal patak
4. Hidtulajdonos: M. kir. államkincstár
5. Hidfentartó: M. kir. kereskedelem és közlekedésügyi Minisztérium
6. Esetleges vámszedési jogra vonatkozó megjegyzések (jogosult megnevezése, engedély kelte és száma):
7. Ha a hidon vasút vezet át, a vasúti vonal megnevezése, a közös használatra vonatkozó feltételeket megállapító rendelet kelte és száma:
8. A hid osztálya (teherbirása): I rendű közúti hid

E törzskönyv elkészült 1938 év október hó 22 n.

Készítette:

A szombathelyi hivatal főnöke:



45 59 sz.

HÍDTÖRZSKÖNYV.

1. rész. ÁLTALÁNOS ADATOK.

773. a. 1. A hid helye: 8. sz. Székesfehérvár-jánosháza-graci állami közút 135+230 km. szakaszán Vas-megyében Vasvár területén. (Alsóújlak – Vasvár között)

2. A hid száma (neve) 45 sz. Közúti felüljáró és Máv aluljáró hid.

3. Az áthidalt vizfolyás, vasút, völgy neve: Vasut

4. Hidtulajdonos: Magyar Állam

5. Hidfenntartó: Közlekedési és Póstaügyi Minisztérium

6. Szabadnyilás fm. a) merőlegesen: 7.03 + 9.41 + 7.03 = 23.47
b) ferdén: 11.41 + 15.50 + 11.75 = 38.66

7. A hid hossza a dilatációk között mérve: 38.66

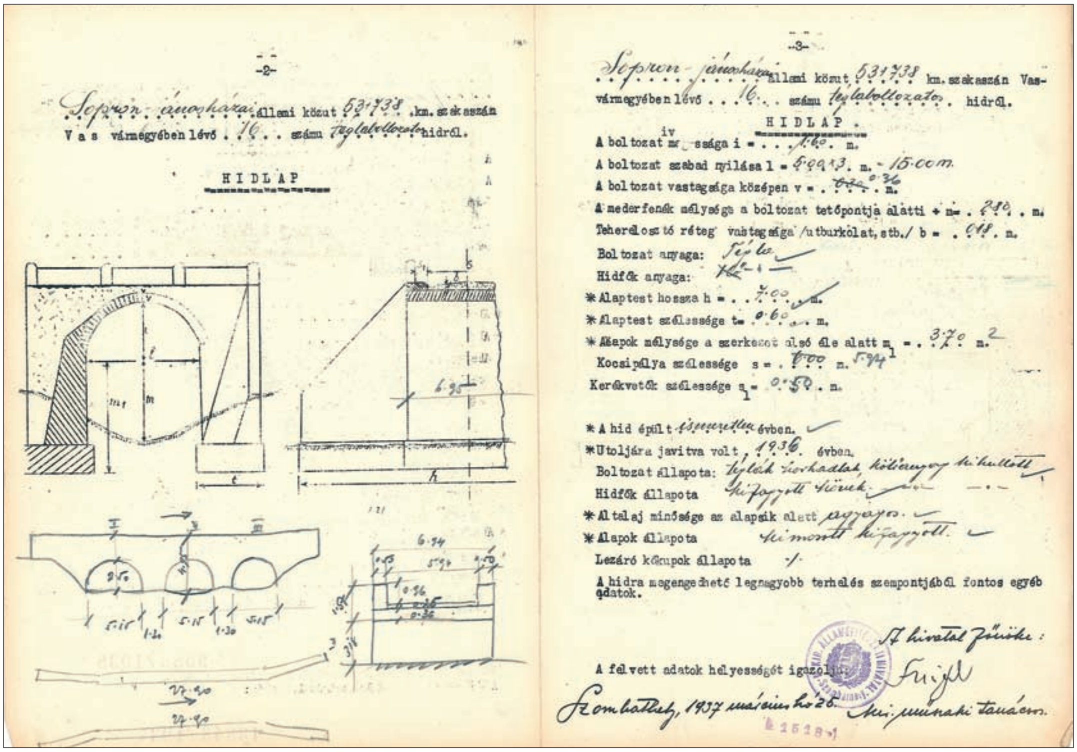
8. Teherbirás: I rendű közúti hid

9. A hid szélessége: 8.00

gyalogjáró 0.75 m. kocsipálya 6.50 m. gyalogjáró 0.75 m.

összes szélesség: 8.00 m.

– 3 –



-2-

Sopron-jánosházai állami közut 531738 km. szakaszán Vas vármegyében lévő 16 számu téglaboltozatos hidról.

HIDLAP

-3-

Sopron-jánosházai állami közut 531738 km. szakaszán Vas-vármegyében lévő 16 számu téglaboltozatos hidról.

HIDLAP.

A boltozat magassága i = 1.60 m.
A boltozat szabad nyilása l = 5.00 x 3. m. = 15.00 m.
A boltozat vastagsága középen v = 0.36 m.
A mederfenék mélysége a boltozat tetőpontja alatti + m = 2.80 m.
Teherelosztó réteg vastagsága /utburkolat, stb./ b = 0.18 m.
Boltozat anyaga: Tégla
Hidfők anyaga:
*Alaptest hossza h = 7.00 m.
*Alaptest szélessége t = 0.60 m.
*Alapok mélysége a szerkezet alsó éle alatt m_1 = 3.70 m_2
Kocsipálya szélessége s = 6.00 m. 5.94
Kerékvetők szélessége s_1 = 0.50 m.

*A hid épült ismeretlen évben.
*Utoljára javitva volt 1936. évben.
Boltozat állapota: téglák korhadtak, kötőanyag kihullott
Hidfők állapota kifagyott kövek
*Altalaj minősége az alapsik alatt agyagos.
*Alapok állapota kimosott kifagyott.
Lezáró kőcsupok állapota -/-
A hidra megengedhető legnagyobb terhelés szempontjából fontos egyéb adatok.

A hivatal főnöke:

A felvett adatok helyességét igazolja:

Szombathely, 1937 május hó 26.

M. kir. műszaki tanácsos.

Hídtörzskönyv, hídlap (VmL)

Melléklet a Nyilvántartáshoz. VA / 445
Km szelvény: Horvátnádalja-Pinkamindszent bek.ut 7+504
A híd neve: Pinka ártér

Melléklet a Nyilvántartáshoz. VA / 446
szelvény: Horvátnádalja-Pinkamindszent bek.ut 7+732
id neve: Pinkaártér

- 4 -

A tehereloszto réteg növelendő-e .....,mily költséggel . . . . . .
A híd erősitendő-e,mely évben ..... és mekkora költséggel . . .
" átépitendő-e " " ..... " " . . . . .
" ujjáépitendő-e" " ..... " " . . . . .
A javaslat rövid indokolása
a munka szükségessége szempontjából . . . . . .
és sürgőssége szempontjából . . . . . .

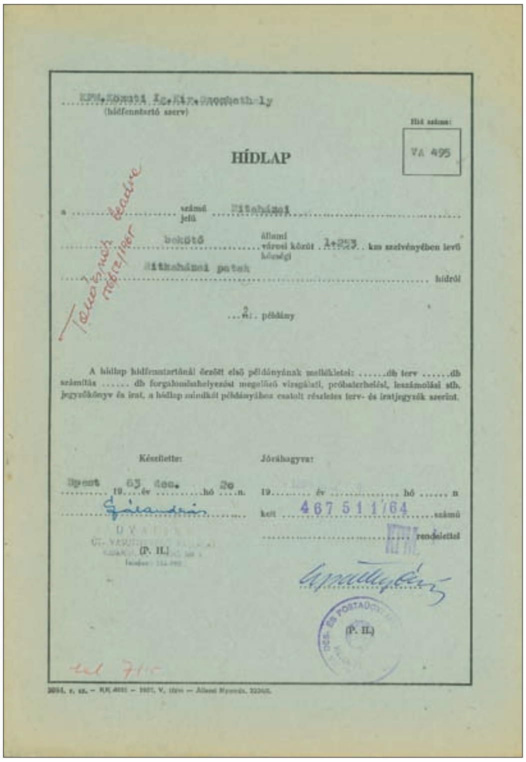
A hídpálya tul vantöltve, m2-ként cca 400 kg. tul terhelés van. Ez eltávolitandó lesz.
I. Időszakos hidvizsgálás 1938-ban esedékes.

- 4 -

A tehereloszto réteg növelendő-e .....,mily költséggel . . . . . .
A híd erősitendő-e,mely évben ..... és mekkora költséggel . . .
" átépitendő-e " " 939/40. " " . . . .
" ujjáépitendő-e" " ..... " " . . . .
A javaslat rövid indokolása
a munka szükségessége szempontjából . . . . . .
és sürgőssége szempontjából . . . . . .

A híd és ut tervezés alatt van, esetleg lemarad, vagy megszüntethető.

Hídlapok, 1963 (Kiskőrös)



KPM.Közúti Ig.Kir.Szombathely
(hídfenntartó szerv)

Híd száma: VA 495

HÍDLAP

a .... számú jelű Ritkaházai
bekötő állami városi községi közút 1+253 km szelvényében levő
Ritkaházai patak hídról

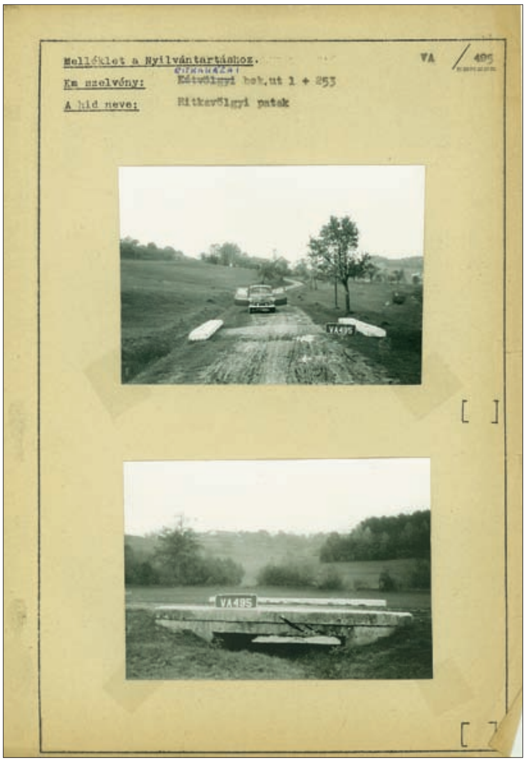
2. példány

A hídlap hídfenntartónál őrzött első példányának mellékletei: ......db terv ......db számítás ...... db forgalomba helyezést megelőző vizsgálati, próbaterhelési, leszámolási stb. jegyzőkönyv és irat, a hídlap mindkét példányához csatolt részletes terv- és iratjegyzék szerint.

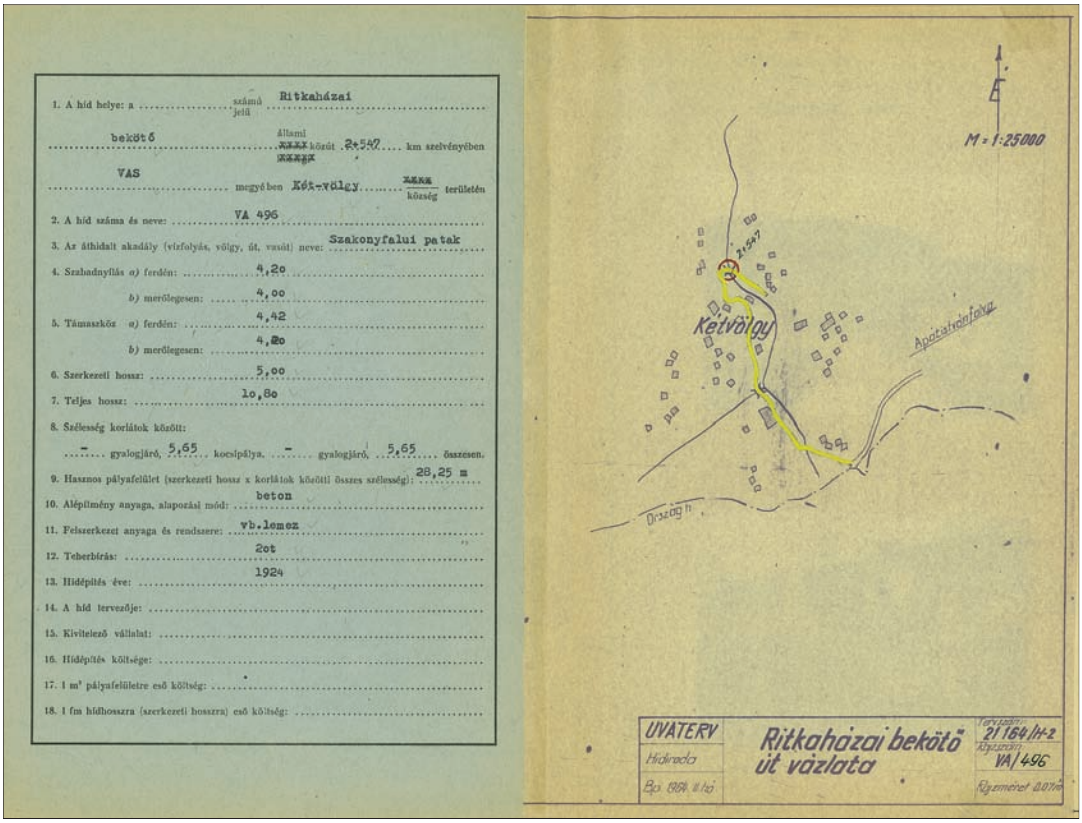
Készítette: Bpest 1963. év dec. hó 20 n.
(P. H.)

Jóváhagyva: 19... év ... hó ... n. kelt 467 511/64 számú rendelettel

(P. H.)

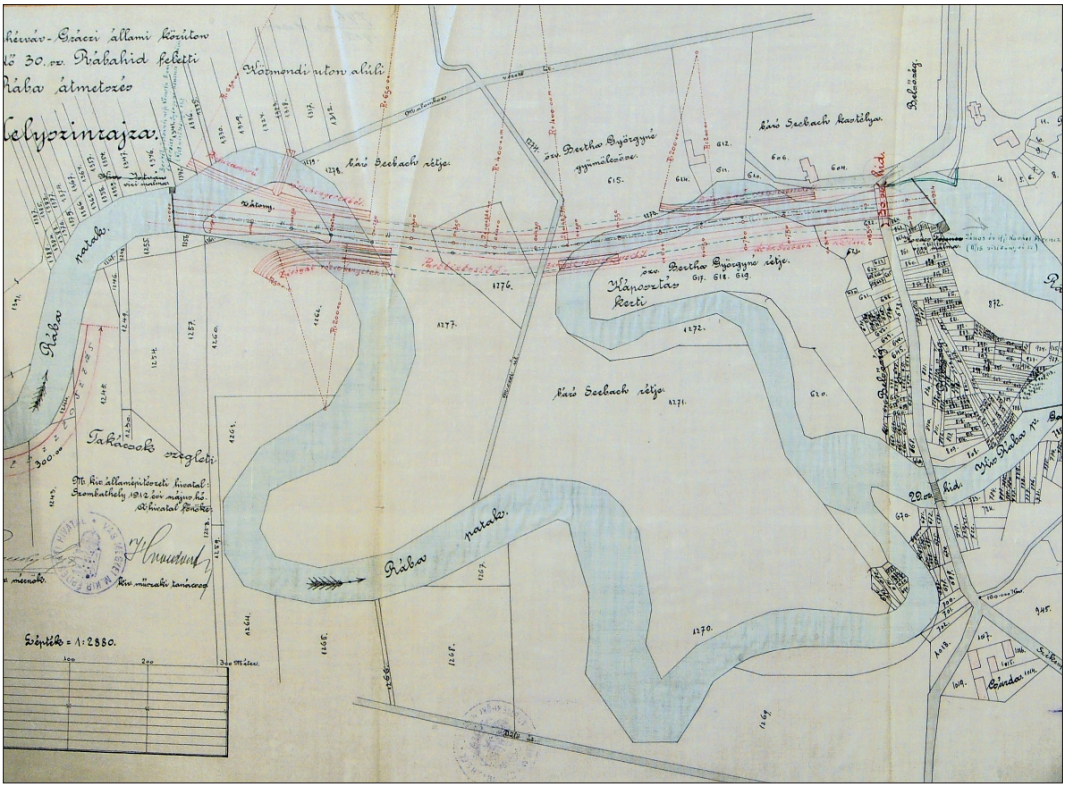


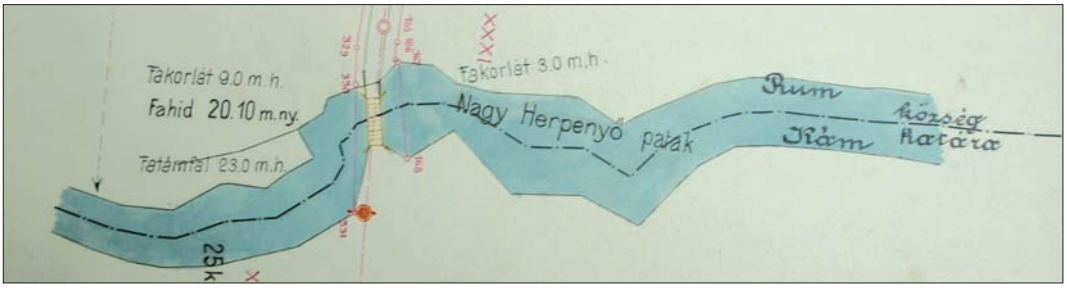
Melléklet a Nyilvántartáshoz. VA / 495
Km szelvény: Ritkaházai bek.út 1 + 253
A híd neve: Ritkavölgyi patak



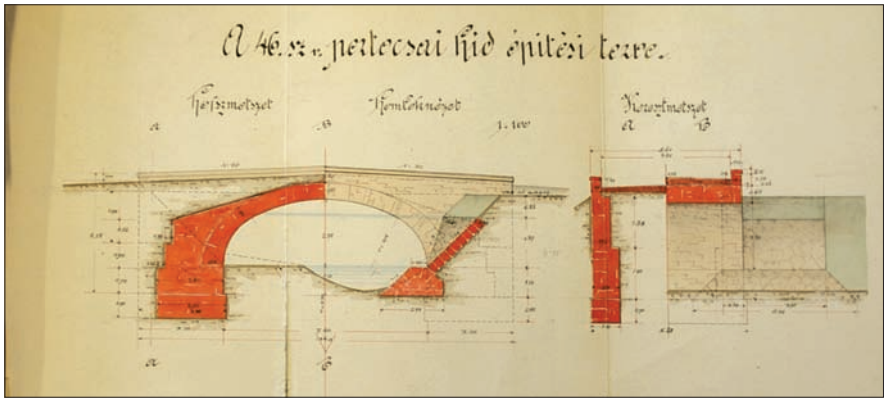
1. A híd helye: a .... számú jelű Ritkaházai
bekötő állami közút 2+547 km szelvényében
VAS megyében Két-völgy község területén
2. A híd száma és neve: VA 496
3. Az áthidalt akadály (vízfolyás, völgy, út, vasút) neve: Szakonyfalui patak
4. Szabadnyílás a) ferdén: 4,20
b) merőlegesen: 4,00
5. Támaszköz a) ferdén: 4,42
b) merőlegesen: 4,20
6. Szerkezeti hossz: 5,00
7. Teljes hossz: 10,80
8. Szélesség korlátok között:
- gyalogjáró, 5,65 kocsipálya, - gyalogjáró, 5,65 összesen.
9. Hasznos pályafelület (szerkezeti hossz x korlátok közötti összes szélesség): 28,25 m
10. Alépítmény anyaga, alapozási mód: beton
11. Felszerkezet anyaga és rendszere: vb.lemez
12. Teherbírás: 20t
13. Hídépítés éve: 1924
14. A híd tervezője: ...
15. Kivitelező vállalat: ...
16. Hídépítés költsége: ...
17. 1 m² pályafelületre eső költség: ...
18. 1 fm hídhosszra (szerkezeti hosszra) eső költség: ...

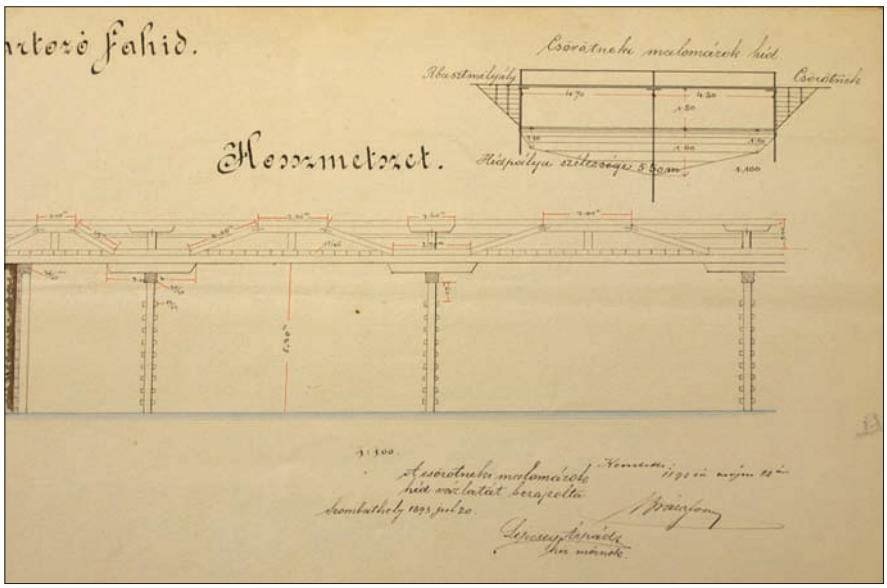
Hídlapok, 1963,

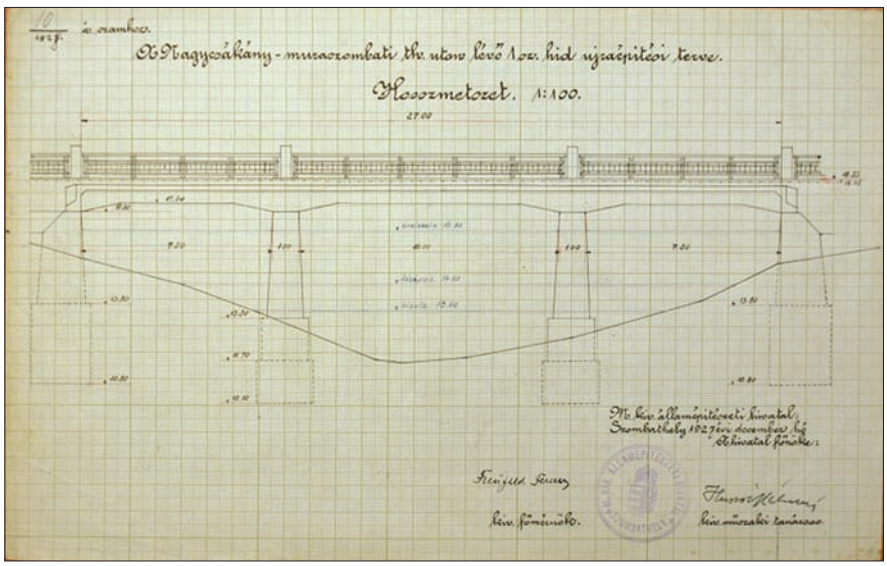




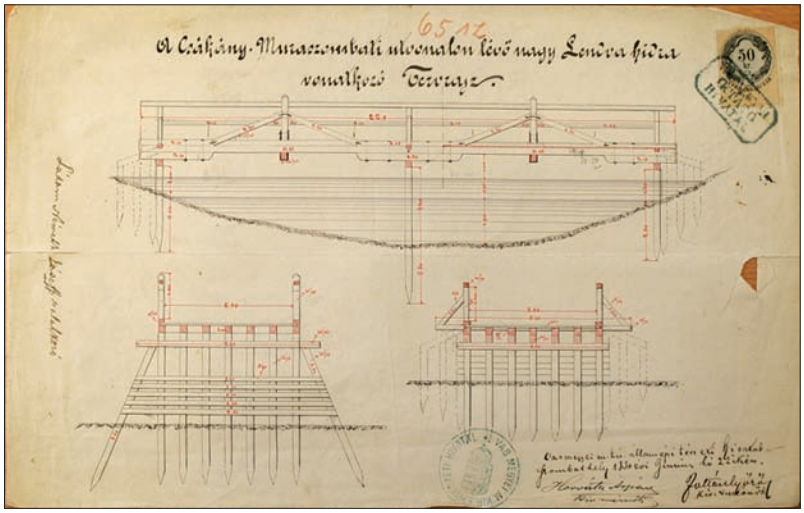
Helyszínrajzok (VmL)

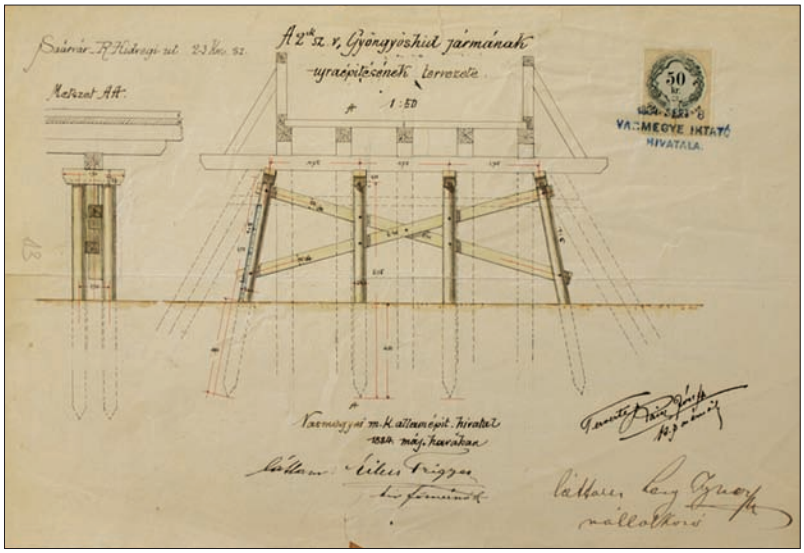


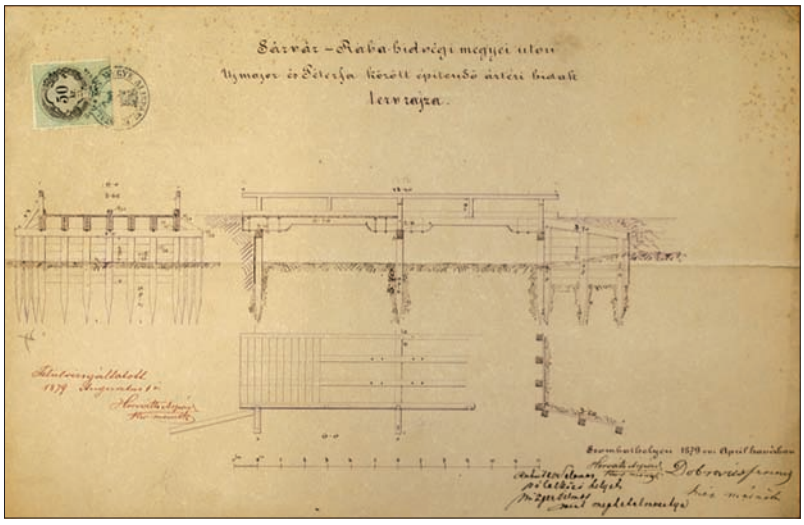




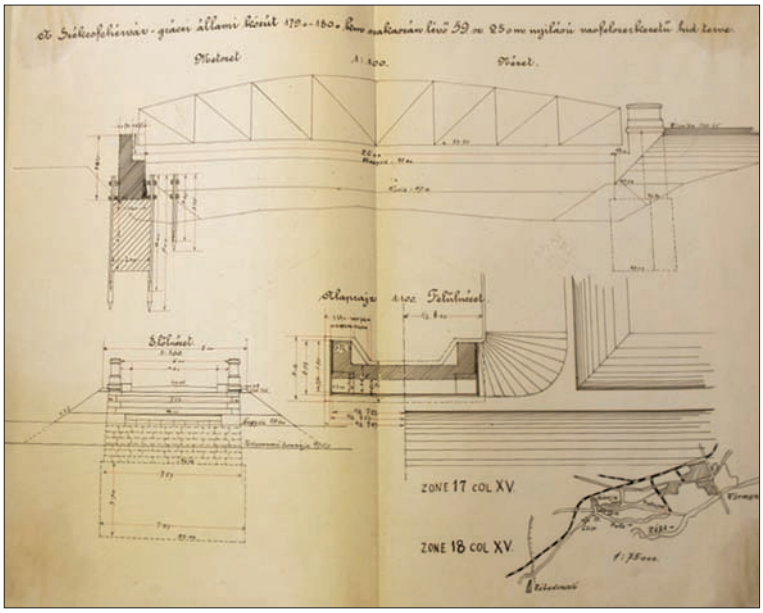
Hídtervek (VmL)

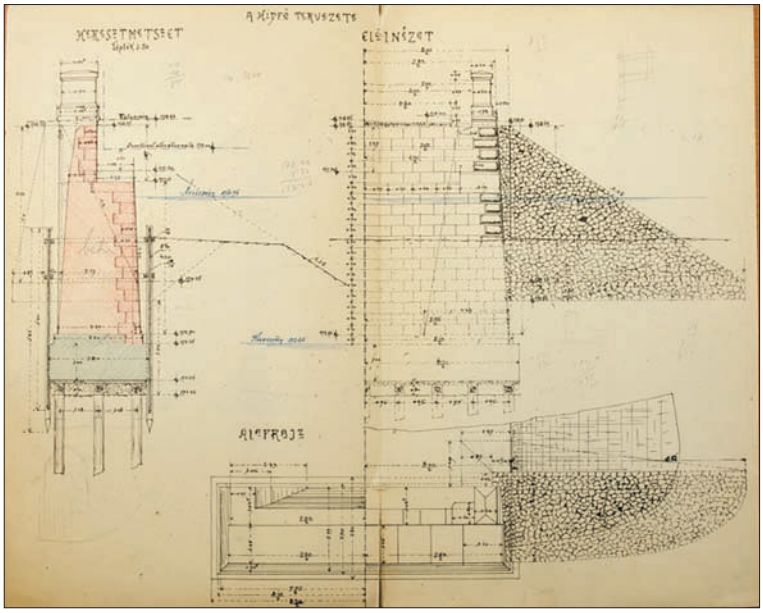


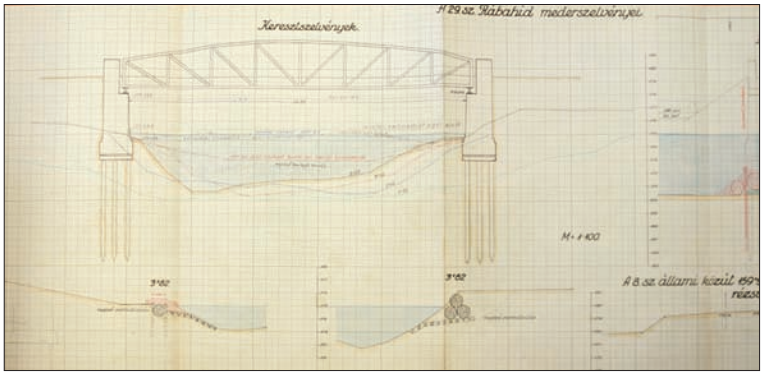




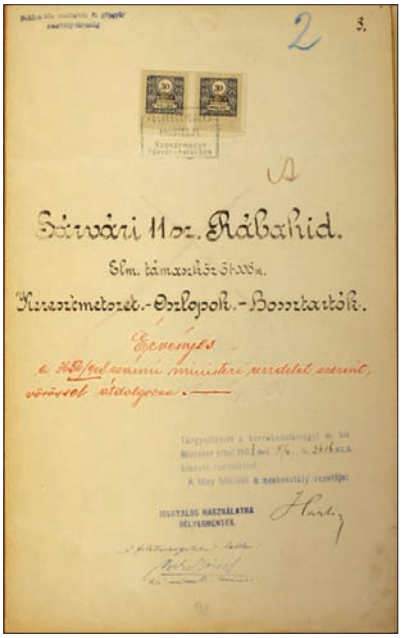
Hídtervek (VmL)

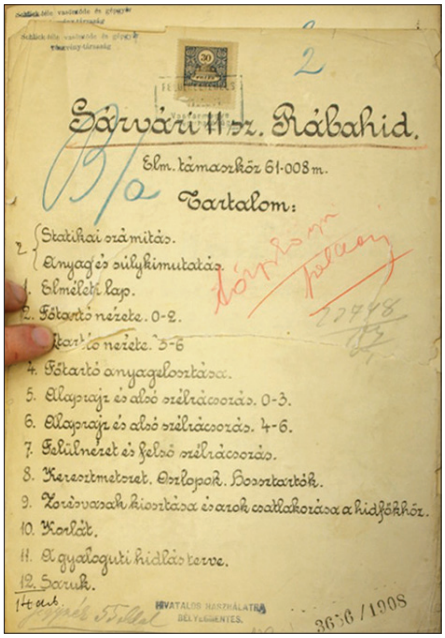


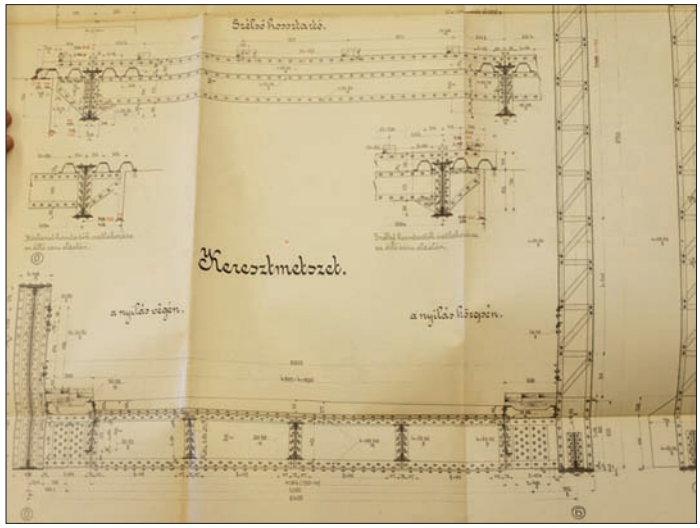


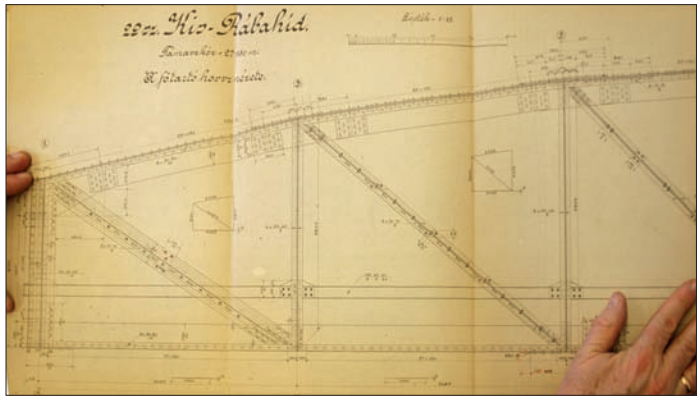


Hídtervek (VmL)

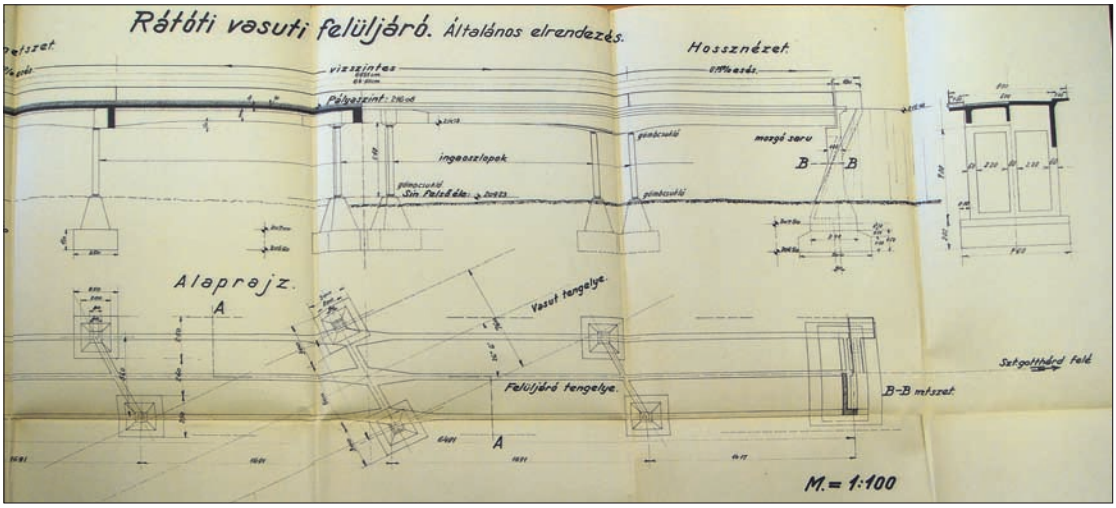

Sárvári 11 sz. Rábahíd.
Elm. támaszköz 31·00 m.
Keresztmetszet.-Oszlopok.-Boorrtartók.
Tervezte
a M. Kir. földmivelésügyi minister rendelet szerint
vizsgálat alá terjeszti.
HIVATALOS HASZNÁLATRA DÉLVISSZAMENTES.

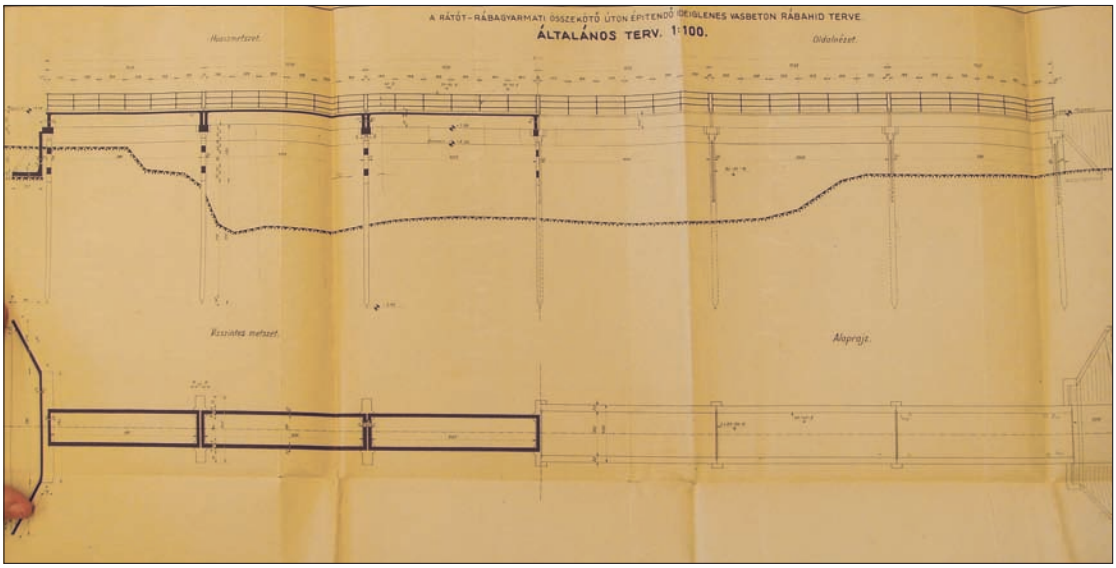

Sárvári 11 sz. Rábahíd.
Elm. támaszköz 61·008 m.
Tartalom:
1. Statikai számítás.
2. Anyag és súlykimutatás.
3. Elméleti lap.
4. Főtartó nézete. 0-2.
5. Főtartó nézete. 3-6
6. Főtartó anyagelosztása.
7. Alaprajz és alsó szélrácsozás. 0-3.
8. Alaprajz és alsó szélrácsozás. 4-6.
9. Felülnézet és felső szélrácsozás.
10. Keresztmetszet. Oszlopok. Boorrtartók.
11. Zárószavak kiosztása és azok csatlakozása a hídfőkhöz.
12. Korlát.
13. A gyalogúti hídlás terve.
14. Saruk.
HIVATALOS HASZNÁLATRA DÉLVISSZAMENTES.
3656/1908

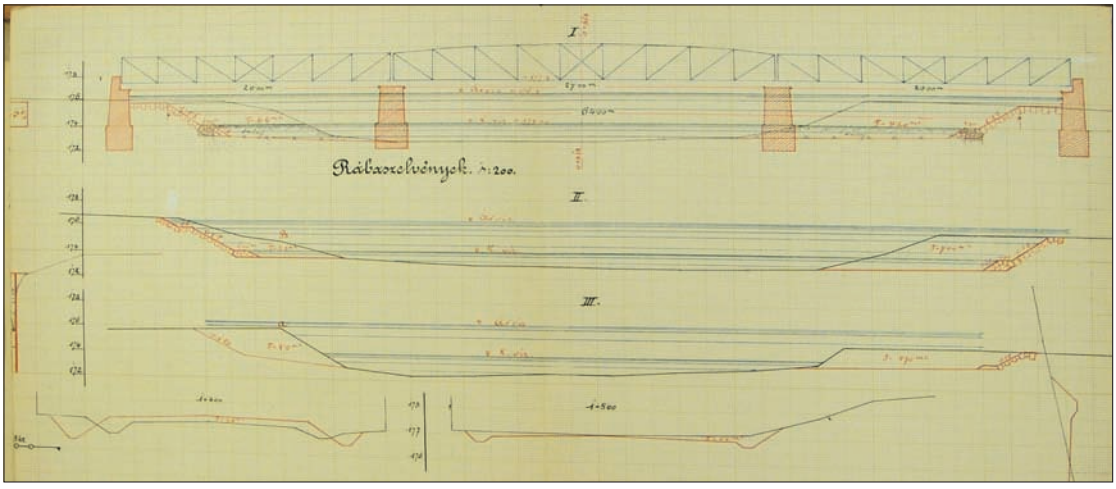

Szélső hossztartó.
Keresztmetszet.
a nyílás végén.
a nyílás közepén.


22 sz. Kis-Rábahíd.
Felső szélső hossztartó nézete.

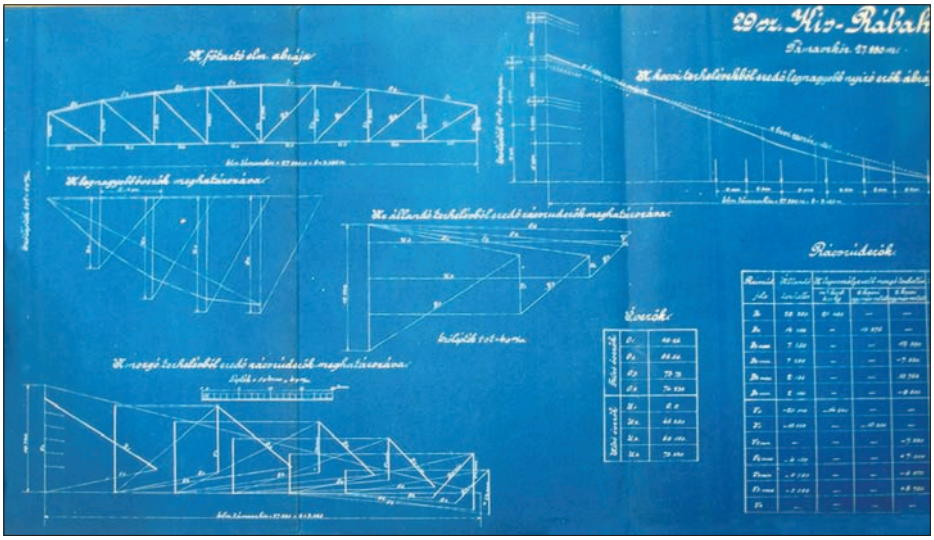
A sárvári Rába-híd terve (VmL)

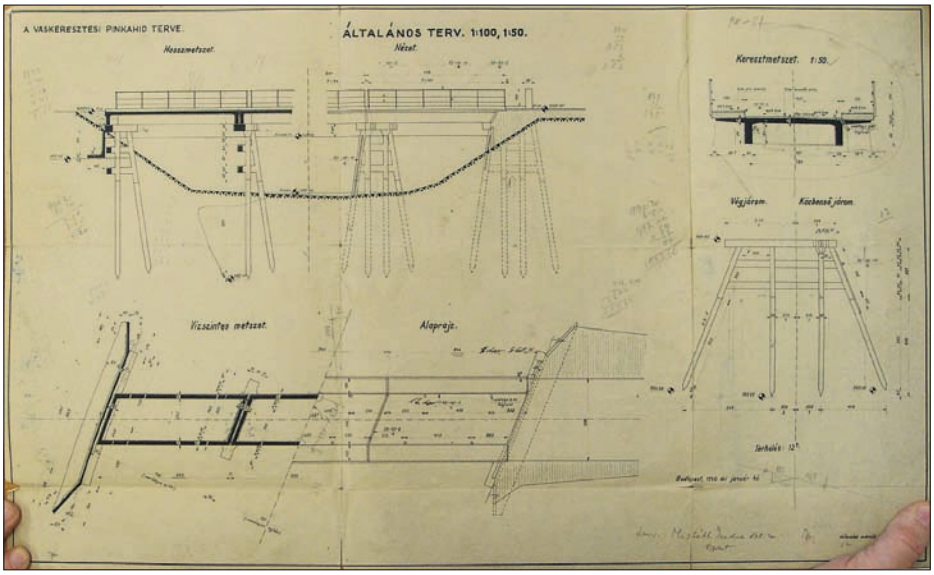


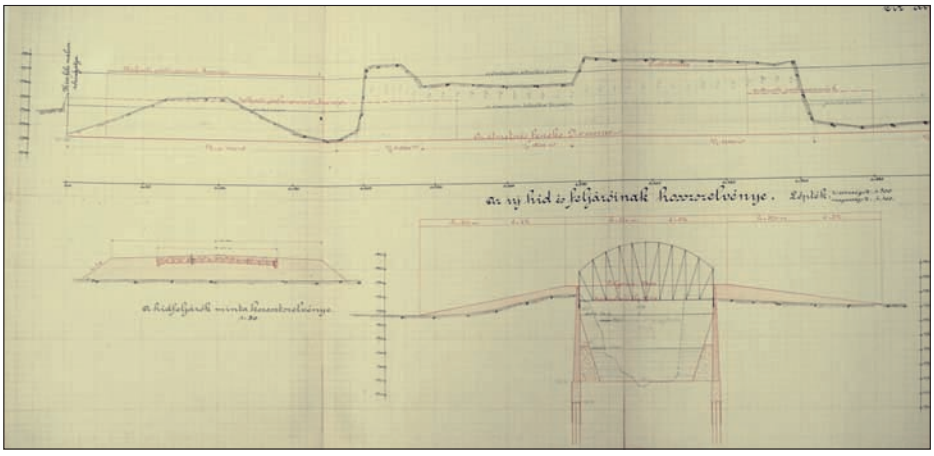




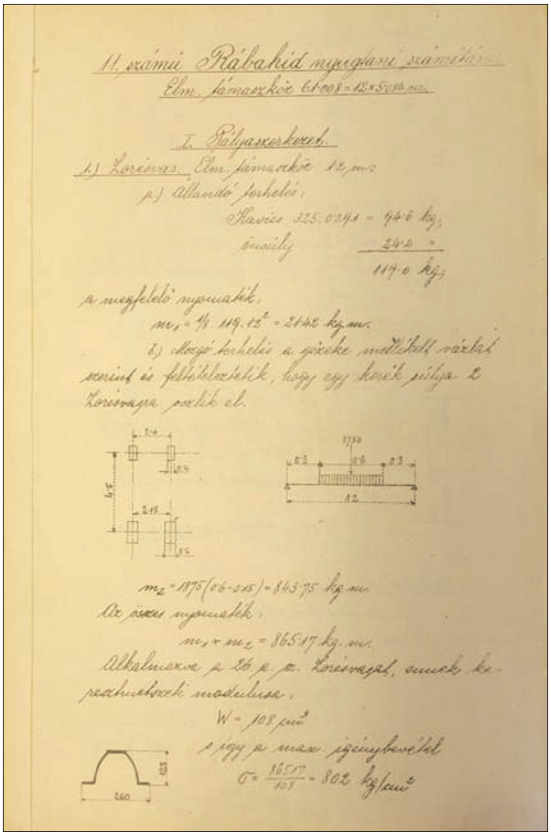
Hídtervek (VmL)







Hídtervek (VmL)



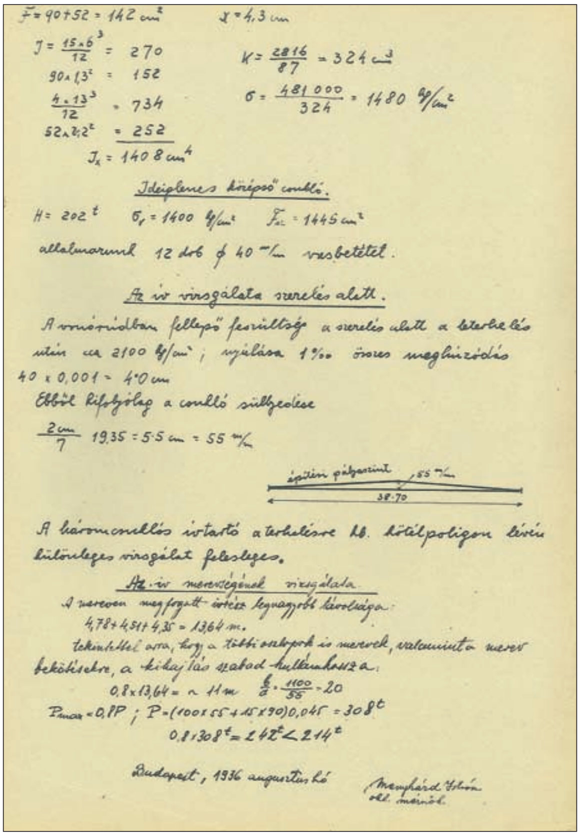
11. számú Rábahid nyugtani számítása
Elm. támaszköz 61·008 = 12 × 5·084 m.

I. Pályaszerkezet.

1.) Zoresvas. Elm. támaszköz 1·2 m.
a.) állandó terhelés:
Kavics 325·0·291 = 94·6 kg.
önsúly 24·4
119·0 kg.

a megfelelő nyomaték:
$m_1 = 1/8 \cdot 119 \cdot 1{,}2^2 = 21{,}42$ kg.m.
b.) Mozgó terhelés a gőzeke mellékelt vázlat szerint és feltételeztetik, hogy egy kerék súlya 2 Zoresvasra oszlik el.

$m_2 = 1875(0{,}6 - 0{,}15) = 843{,}75$ kg.m.
Az összes nyomaték:
$m_1 + m_2 = 865{,}17$ kg.m.
Alkalmazva a 26. sz. Zoresvasat, ennek keresztmetszeti modulusa:
$W = 108\ cm^3$
s így a max. igénybevétel
$\sigma = \frac{86517}{108} = 802\ kg/cm^2$



$F = 90 + 52 = 142\ cm^2$ $x = 4{,}3$ cm
$J = \frac{15 \times 6^3}{12} = 270$
$90 \times 1{,}3^2 = 152$
$\frac{4 \times 13^3}{12} = 734$
$52 \times 2{,}2^2 = 252$
$J_x = 1408\ cm^4$
$K = \frac{2816}{87} = 324\ cm^3$
$\sigma = \frac{481\,000}{324} = 1480\ kg/cm^2$

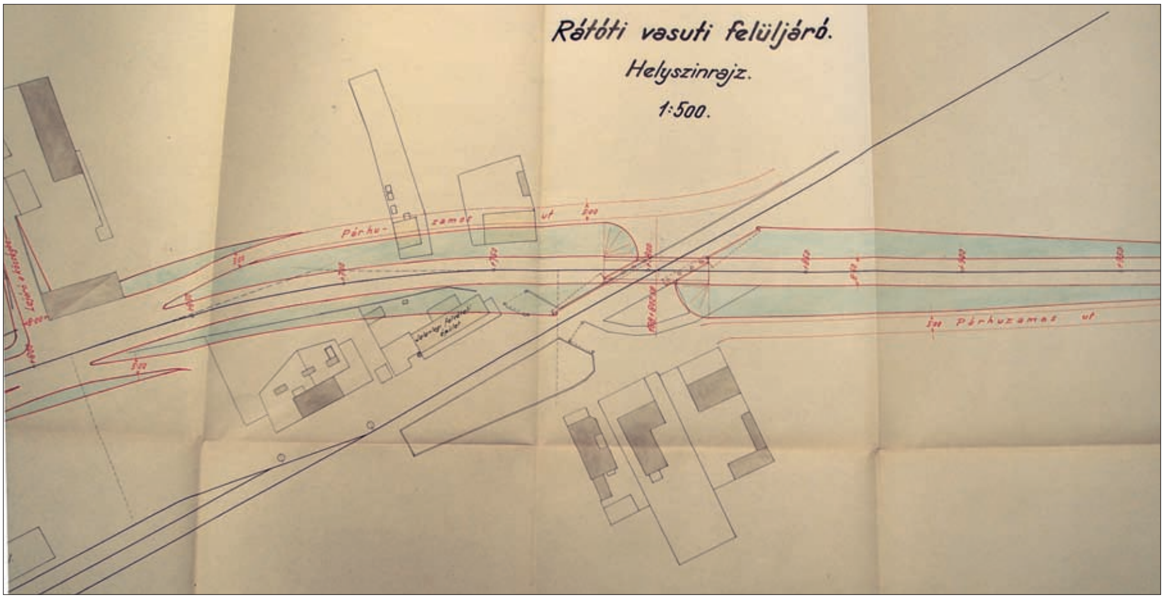
Ideiglenes középső csukló.
$H = 202^t$ $\sigma_r = 1400\ kg/cm^2$ $F_{sz} = 1445\ cm^2$
alkalmazunk 12 drb ϕ 40 m/m vasbetétet.

Az ív vizsgálata szerelés alatt.
A vonóvasban fellépő feszültség a szerelés alatt a leterhelés után cca 2100 kg/cm²; nyúlása 1‰ összes megrövidülés
$40 \times 0{,}001 = 4{,}0$ cm
Ebből kifolyólag a csukló süllyedése
$\frac{2\ cm}{7}\ 19{,}35 = 5{,}5\ cm = 55\ m/m$
építési pályaszint 55 m/m
38·70

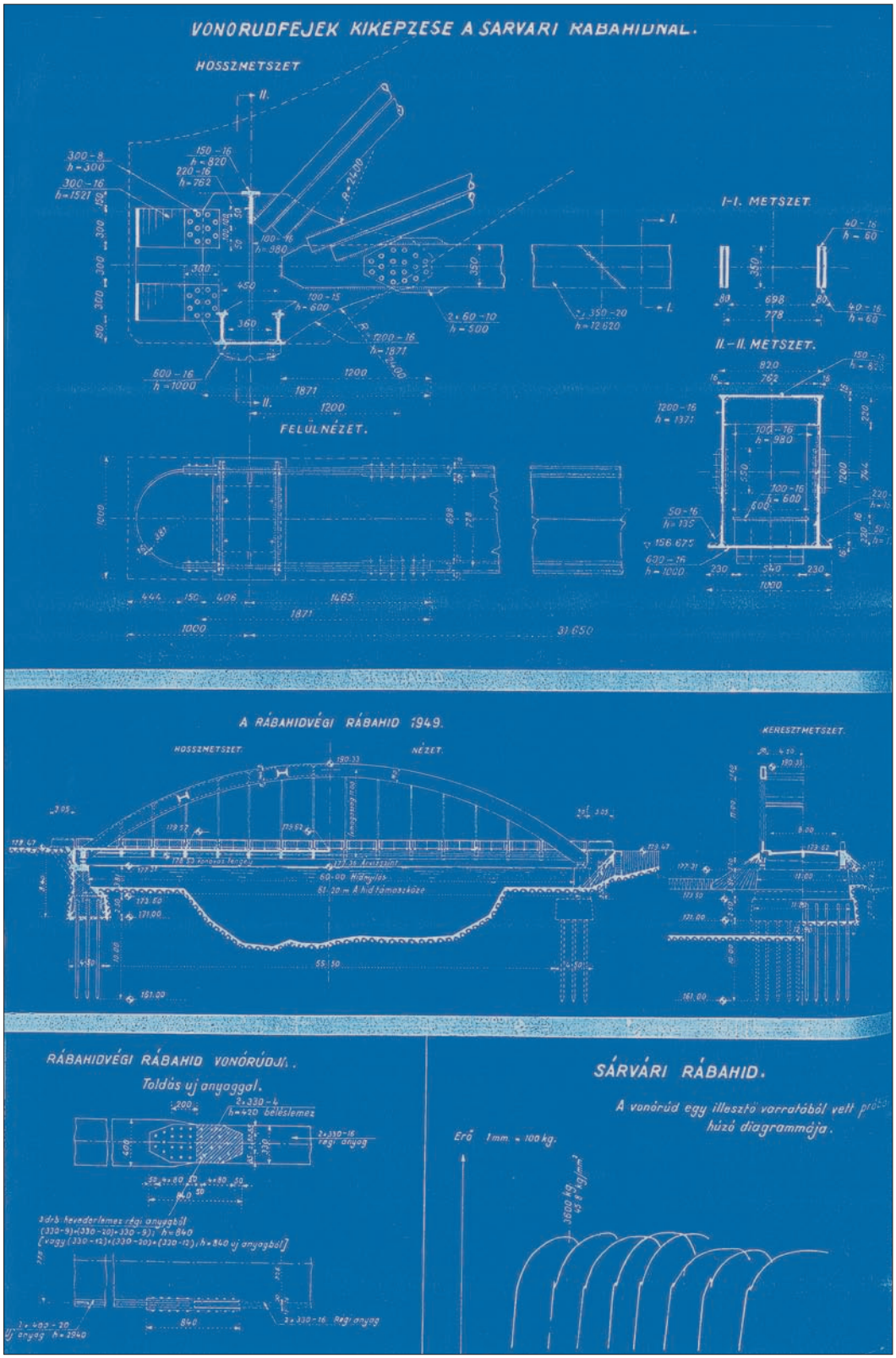
A háromcsuklós ívtartó a terhelésre kb. kötélpoligon lévén különleges vizsgálat felesleges.

Az ív merevségének vizsgálata
A mereven megfogott ívrész legnagyobb távolsága:
$4{,}78 + 4{,}51 + 4{,}35 = 13{,}64$ m.
tekintettel arra, hogy a többi oszlopok is merevek, valamint a merev bekötésekre, a kihajlás szabad hullámhossza:
$0{,}8 \times 13{,}64 = \sim 11$ m $\frac{l}{i} = \frac{1100}{55} = 20$
$P_{max} = 0{,}8P$; $P = (100 \times 55 + 15 \times 90)0{,}045 = 308^t$
$0{,}8 \times 308^t = 242^t < 214^t$

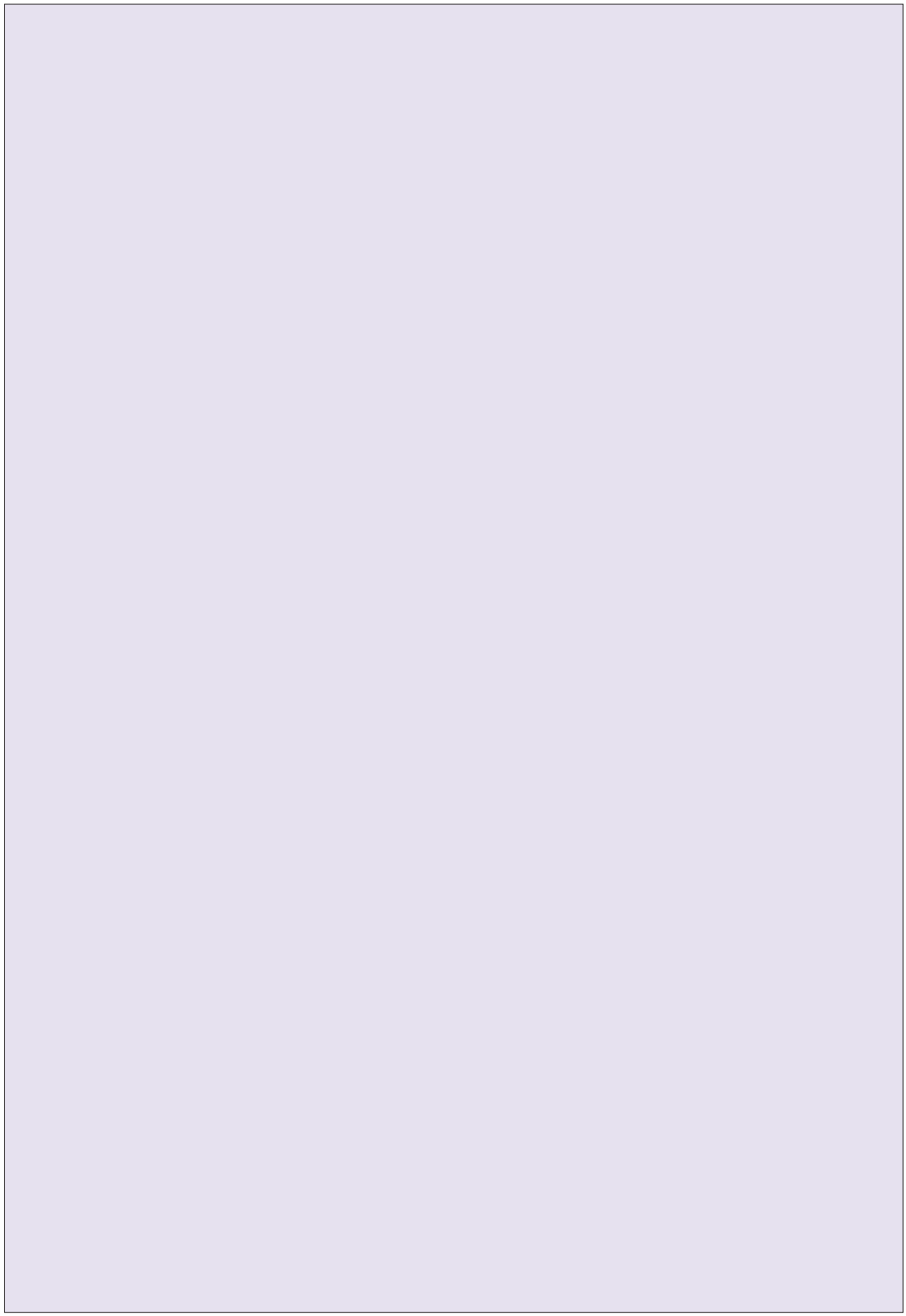
Budapest, 1936 augusztus hó
Menyhárd István
okl. mérnök.



Hídtervrészletek (VmL)

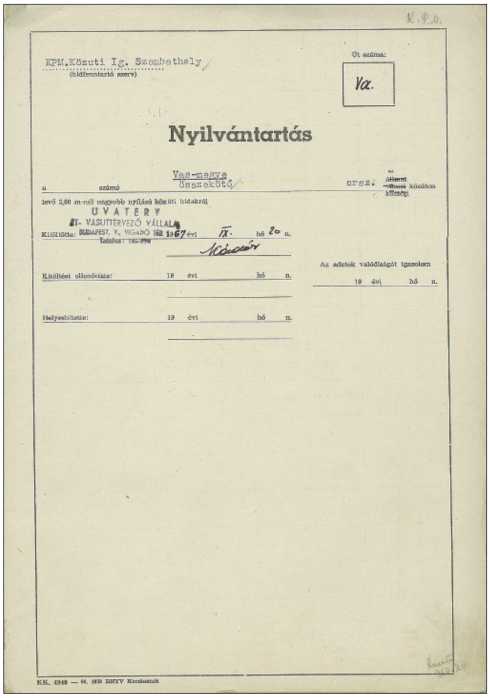


Ullrich Zoltán rajza [282] rajza



Hargitai Jenő hídrajzai (Kiskőrös)

Nyilvántartások, hídvizsgálatok



KPM.Közuti Ig. Szombathely
(hídfenntartó szerv)

Út száma: Va.

Nyilvántartás

a ... számú Vas-megye összekötő orsz. állami/városi/községi közúton levő 2,00 m-nél nagyobb nyílású közúti hidakról

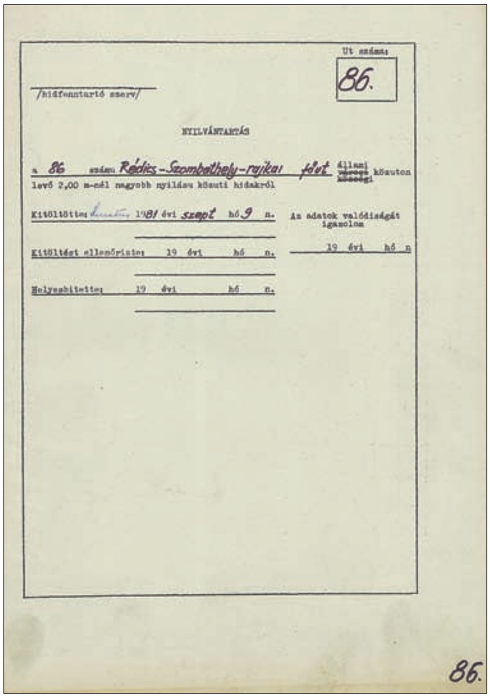
UVATERV
ÚT- VASÚTTERVEZŐ VÁLLALAT
BUDAPEST, V., VIGADÓ TÉR

Kitöltötte: 1967 évi IX. hó 20 n.

Kitöltést ellenőrizte: 19 évi hó n.

Az adatok valódiságát igazolom 19 évi hó n.

Helyesbítette: 19 évi hó n.



Út száma: 86.

/hídfenntartó szerv/

NYILVÁNTARTÁS

a 86 számú Rédics-Szombathely-rajkai főút állami/megyei/községi közúton levő 2,00 m-nél nagyobb nyílású közúti hidakról

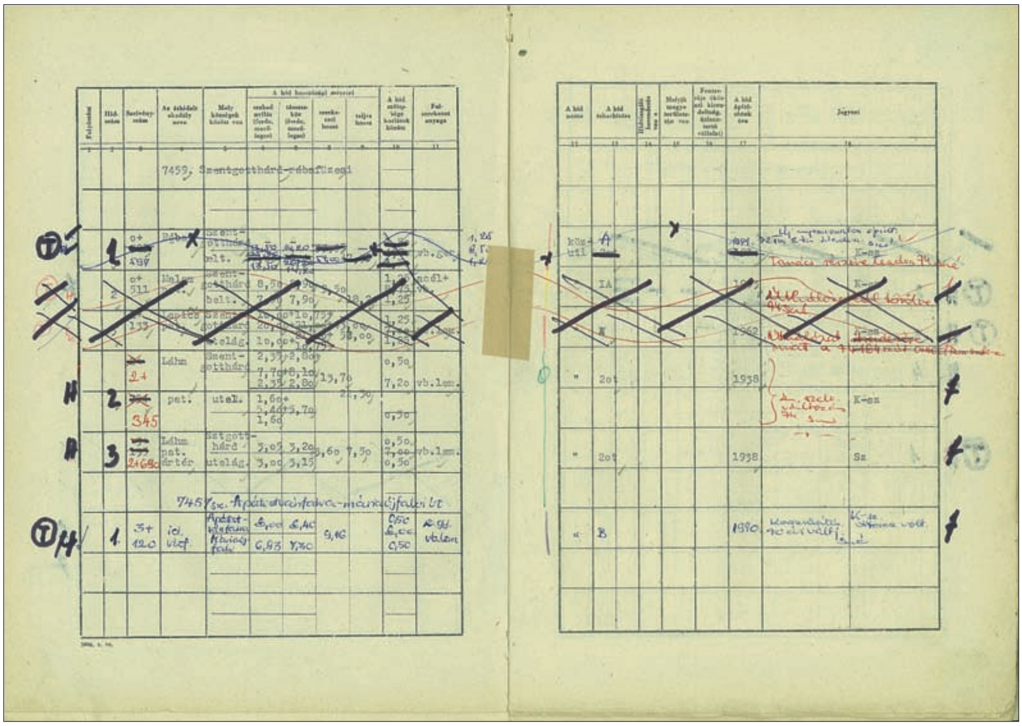
Kitöltötte: [illegible] 1981 évi szept hó 9 n.

Az adatok valódiságát igazolom 19 évi hó n

Kitöltést ellenőrizte: 19 évi hó n.

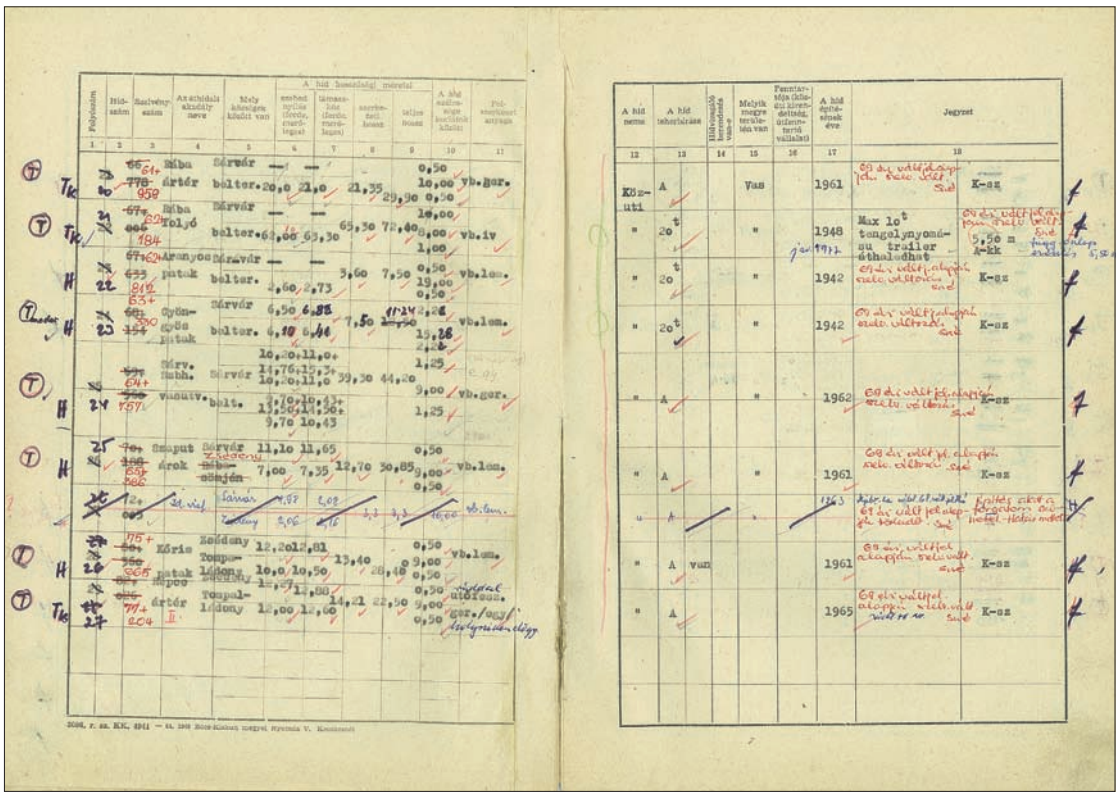
Helyesbítette: 19 évi hó n.

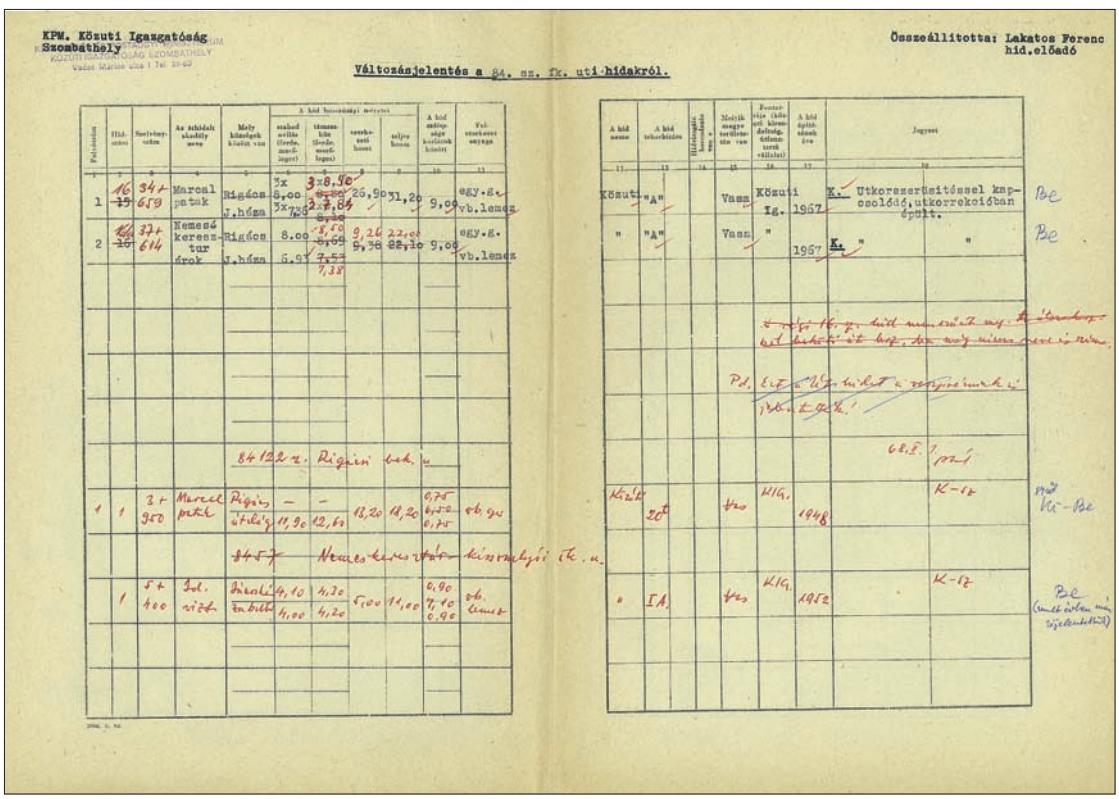
86.



7459. Szentgotthárd-rábafüzesi

Csoportos hídnyilvántartás (1967, 1981)





Csoportos hídnyilvántartás (1967, 1981)

V a s megye

20,0 m és ennél nagyobb szabadnyílású hidak tételes jegyzéke

/ 1975. december 31. /

H í d helye	Nyilvántartási száma	Legnagyobb szabad nyílás /m/
Szombathely Csók István u.	7/29	20,0 m
Szombathely Bartók Béla krt.	7/30	24,0 m
Szombathely Nagykar u.	7/32	24,0 m
Szombathely Zsdánov u.	7/34	25,0 m
Gyöngyösfalu Pöse	4/16/1	21,9 m
Kőszeg Ipartelepi	5/12	28,0 m

VAS MEGYE

1.

K I M U T A T Á S
a saját használatu hidakról.
/1988. szeptember/

Sorszám	Híd helye	Kezelő neve	Áthidalt akadály	Híd nyílása	Kocsipálya szélessége	Híd anyaga	Teherbírás(t)
1.	Sárvár [illegible] út	„Kossuth" MTSZ Sárvár	Gyöngyös mucsat.(?)	10,60	5,10	vasbeton	10
2.	Sárvár [illegible]	-"-	Gyöngyös-p.	6,30	6,60	vb.	4
3.	-"- [illegible]	-"-	-"-	7,50	5,00	fa	4
4.	-"- -"-	-"-	-"-	3,00	4,20	vb.	4
5.	-"- [illegible]	-"-	[illegible]-árok	4,80	5,00	vb.	10
6.	-"- [illegible]	-"-	-"-	6,40	5,50	vb.	10
7.	Rábasömjén(?) [illegible]	-"-	Rábasömjéni csat.	2,30	10,00	vb.	10
8.	-"-	-"-	-"-	2,00	11,00	vb.	3
9.	[illegible]	„Kossuth" MTSZ [illegible]	[illegible]-patak	2,50	3,00	vbeton	3
10.	Rábasömjén(?) „Kertalja"	„Kossuth" MTSZ Sárvár	Kertalja-árok	7,55	3,00	vb.	10
11.	Sárvár [illegible]	-"-	árok	2,00	5,00	vb.	20
12.	Sorkifalud [illegible]	„Egyetértés"(?) MTSZ Sorkifalud	Sorok-patak	12,00	6,40	vb.	40
13.	-"- [illegible]	-"-	Kis-Sorok-patak	5,00	6,00	vb.	40
14.	Sorkifalud	-"-	Sorok-patak	15,00	3,00	acélhordó fa	10
15.	Kám [illegible]	Kisfaludy S. MTSZ Kám	[illegible]-p.	3,00	4,00	beton hídfő fa felszerkezet	6
16.	Kám [illegible]	-"-	-"-	4,00	5,00	vb.	10
17.	Kám [illegible]	-"-	[illegible] János-p.	4,00	5,00	vb.	20
18.	Kám [illegible]	-"-	[illegible]	5,00	6,00	beton boltozat	20
19.	Kám [illegible]	-"-	Holt-[illegible]	3,00	5,00	fa	10
20.	Kám [illegible]	-"-	[illegible]	6,00	4,50	vb.	20
21.	Egervölgy [illegible]	-"-	Egervölgyi-patak	3,00	5,00	vb.	20
22.	-"- [illegible]	-"-	-"-	3,00	5,00	vb.	20
23.	-"- [illegible]	-"-	-"-	3,00	5,00	vb.	20
24.	Gérce [illegible]	„Béke" MTSZ Gérce	Gerce-p.	2,70	3,50	beton, fa	6
25.	[illegible]	-"-	-"-	2,40	3,00	fa	6
26.	[illegible]	-"-	-"-	5,00	3,00	beton hídfő acélhordó fa felsz.	10
27.	[illegible]	-"-	-"-	5,00	3,00	-"-	4
28.	[illegible]	-"-	Lánka-p.	1,00	4,00	terméskő hídfő fa felsz.	3
29.	Ostffyasszonyfa [illegible]	„[illegible]" MTSZ Ostffyasszonyfa	Lánka-p.	3,00	4,00	vb.	40
30.	Ostffyasszonyfa [illegible]	-"-	Lánka-p.	2,50	4,00	vb.	40
31.	Kenyeri [illegible]	„Egyetértés" MTSZ Kenyeri	Lánka-p.	6,00	4,50	vb.	15
32.	Kenyeri [illegible]	-"-	-"-	3,00	4,50	vb.	15
33.	Kenyeri [illegible]	-"-	-"-	3,00	4,50	vb.	15
34.	Kenyeri [illegible]	-"-	-"-	3,00	4,50	vb.	15
35.	Kenyeri [illegible]	-"-	-"-	6,00	4,20	vb.	15

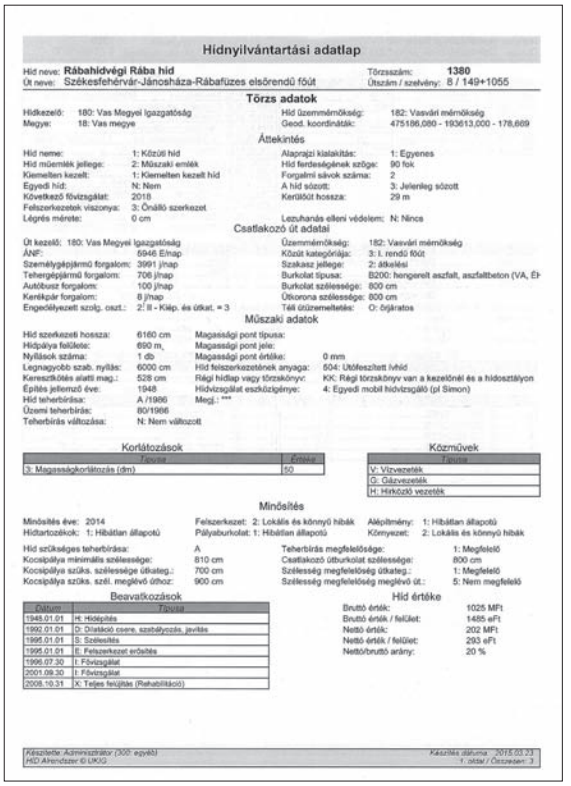
V a s megye

Tanácsi kezelésű hidak felszerkezet anyaga szerinti megoszlása

/ 1975. december 31. /

Város, járás	vasbeton db	vasbeton fm	vasbeton m2	fém db	fém fm	fém m2	beton, kő, tégla db	beton, kő, tégla fm	beton, kő, tégla m2	fa db	fa fm	fa m2	összesen db	összesen fm	összesen m2
1.	2.			3.			4.			5.			6.		
Celldömölki járás	5	27,8	128,0	-	-	-	-	-	-	1	6,3	5,7	6	34,1	133,7
Körmendi járás	34	232,3	1199,9	1	18,0	23,4	4	19,8	95,2	43	311,1	765,5	82	581,2	2084,0
Sárvári járás	20	140,7	998,7	-	-	-	-	-	-	7	44,2	109,2	27	184,9	1107,9
Szombathelyi járás	62	420,7	2534,4	-	-	-	5	21,5	92,6	44	403,9	1166,8	111	846,1	3793,8
Járások össz:	121	821,5	4861,0	1	18,0	23,4	9	41,3	187,8	95	765,5	2047,2	226	1646,3	7119,4
Kőszeg város	7	138,8	607,4	-	-	-	-	-	-	5	67,3	198,5	12	206,1	805,9
Sárvár város	5	39,1	270,1	-	-	-	1	4,6	49,2	1	9,2	25,8	7	52,9	345,1
Szombathely város	29	415,6	3642,8	-	-	-	1	7,4	15,5	10	92,3	245,2	40	515,3	3903,5
Városok össz:	41	593,5	4520,3	-	-	-	2	12,0	64,7	16	168,8	469,5	59	774,3	5054,5
Megye összesen:	162	1415,0	9381,3	1	18,0	23,4	11	53,3	252,5	111	934,3	2516,7	285	2420,6	12173,9

Hídnyilvántartás



Hídnyilvántartási adatlap

Híd neve: Rábahidvégi Rába híd — Törzsszám: 1380
Út neve: Székesfehérvár-Jánosháza-Rábafüzes elsőrendű főút — Útszám / szelvény: 8 / 149+1055

Törzs adatok

Hídkezelő: 180: Vas Megyei Igazgatóság — Híd üzemmérőkség: 182: Vasvári mérőkség
Megye: 18: Vas megye — Geod. koordináták: 475186,080 - 193613,000 - 178,669

Áttekintés

Híd neme: 1: Közúti híd — Alaprajzi kialakítás: 1: Egyenes
Híd műemlék jellege: 2: Műszaki emlék — Híd ferdeségének szöge: 90 fok
Kiemelten kezelt: 1: Kiemelten kezelt híd — Forgalmi sávok száma: 2
Egyedi híd: N: Nem — A híd sózott: 3: Jelenleg sózott
Következő fővizsgálat: 2018 — Kerülőút hossza: 29 m
Felszerkezetek viszonya: 3: Önálló szerkezet
Légrés mérete: 0 cm — Lezuhanás elleni védelem: N: Nincs

Csatlakozó út adatai

Út kezelő: 180: Vas Megyei Igazgatóság — Üzemmérőkség: 182: Vasvári mérőkség
ÁNF: 5946 E/nap — Közút kategóriája: 3: I. rendű főút
Személygépjármű forgalom: 3991 j/nap — Szakasz jellege: 2: átkelési
Tehergépjármű forgalom: 706 j/nap — Burkolat típusa: B200: hengerelt asztalt, asztaltbeton (VA, É
Autóbusz forgalom: 100 j/nap — Burkolat szélessége: 800 cm
Kerékpár forgalom: 8 j/nap — Útkorona szélessége: 800 cm
Engedélyezett szolg. oszt.: 2: II - Kiép. és útkat. = 3 — Téli üzemeltetés: O: őrjáratos

Műszaki adatok

Híd szerkezeti hossza: 6160 cm — Magassági pont típusa:
Hídpálya felülete: 690 m, — Magassági pont jele:
Nyílások száma: 1 db — Magassági pont értéke: 0 mm
Legnagyobb szab. nyílás: 6000 cm — Híd felszerkezetének anyaga: 504: Utófeszített ívhíd
Keresztkötés alatti mag.: 528 cm — Régi hídlap vagy törzskönyv: KK: Régi törzskönyv van a kezelőnél és a hídosztályon
Építés jellemző éve: 1948 — Hídvizsgálat eszközigénye: 4: Egyedi mobil hídvizsgáló (pl Simon)
Híd teherbírása: A /1986 — Megj.: ""
Üzemi teherbírás: 80/1986
Teherbírás változása: N: Nem változott

Korlátozások

Típusa	Értéke
3: Magasságkorlátozás (dm)	50

Közművek

Típusa
V: Vízvezeték
O: Gázvezeték
H: Hírközlő vezeték

Minősítés

Minősítés éve: 2014 — Felszerkezet: 2: Lokális és könnyű hibák — Alépítmény: 1: Hibátlan állapotú
Hídtartozékok: 1: Hibátlan állapotú — Pályaburkolat: 1: Hibátlan állapotú — Környezet: 2: Lokális és könnyű hibák

Híd szükséges teherbírása: A — Teherbírás megfelelősége: 1: Megfelelő
Kocsipálya minimális szélessége: 810 cm — Csatlakozó útburkolat szélessége: 800 cm
Kocsipálya szüks. szélessége útkateg.: 700 cm — Szélesség megfelelőség útkateg.: 1: Megfelelő
Kocsipálya szüks. szél. meglévő úthoz: 900 cm — Szélesség megfelelőség meglévő út.: 5: Nem megfelelő

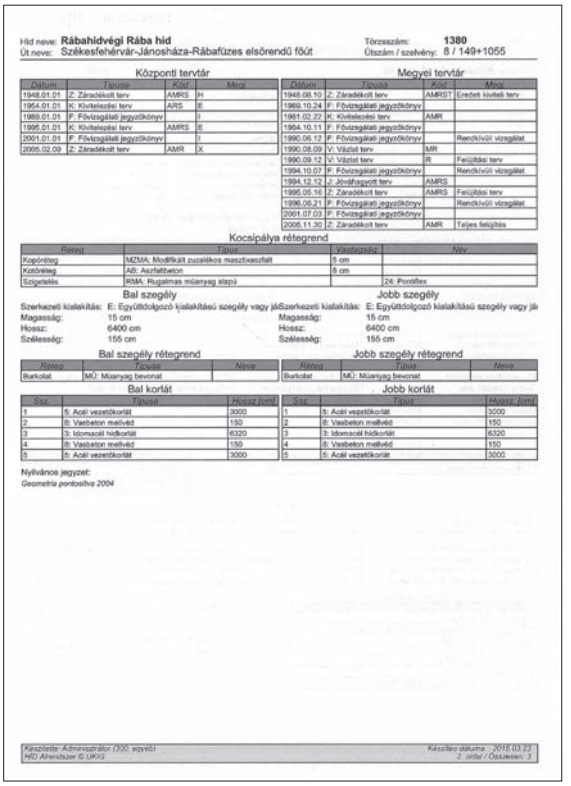
Beavatkozások

Dátum	Típusa
1948.01.01	H: Hídépítés
1992.01.01	D: Díszítő csere, szabályozás, javítás
1995.01.01	S: Szélesítés
1995.01.01	E: Felszerkezet erősítés
1996.07.30	I: Fővizsgálat
2001.08.30	I: Fővizsgálat
2008.10.31	X: Teljes felújítás (Rehabilitáció)

Híd értéke

Bruttó érték: 1025 MFt
Bruttó érték / felület: 1485 eFt
Nettó érték: 202 MFt
Nettó érték / felület: 293 eFt
Nettó/bruttó arány: 20 %

Készítette: Adminisztrátor (300: egyéb) — Készítés dátuma: 2015.03.23
HÍD Áfrendszer © UKIG — 1. oldal / Összesen: 3



Híd neve: Rábahidvégi Rába híd — Törzsszám: 1380
Út neve: Székesfehérvár-Jánosháza-Rábafüzes elsőrendű főút — Útszám / szelvény: 8 / 149+1055

Központi tervtár

Dátum	Típusa	Kódja	Megj.
1948.01.01	Z: Záradékolt terv	AMRS	H
1954.01.01	K: Kivitelezési terv	ARS	E
1988.01.01	F: Fővizsgálati jegyzőkönyv		I
1995.01.01	K: Kivitelezési terv	AMRS	E
2001.01.01	F: Fővizsgálati jegyzőkönyv		I
2005.02.09	Z: Záradékolt terv	AMR	X

Megyei tervtár

Dátum	Típusa	Kódja	Megj.
1948.08.10	Z: Záradékolt terv	AMRST	Eredeti kiviteli terv
1969.10.24	F: Fővizsgálati jegyzőkönyv		
1961.02.22	K: Kivitelezési terv	AMR	
1964.10.11	F: Fővizsgálati jegyzőkönyv		
1990.06.12	F: Fővizsgálati jegyzőkönyv		Rendkívüli vizsgálat
1990.08.09	V: Vázlat terv	MR	
1990.09.12	V: Vázlat terv	R	Felújítási terv
1994.10.07	F: Fővizsgálati jegyzőkönyv		Rendkívüli vizsgálat
1994.12.12	J: Jóváhagyott terv	AMRS	
1996.05.16	Z: Záradékolt terv	AMRS	Felújítási terv
1996.06.21	F: Fővizsgálati jegyzőkönyv		Rendkívüli vizsgálat
2001.07.03	F: Fővizsgálati jegyzőkönyv		
2005.11.30	Z: Záradékolt terv	AMR	Teljes felújítás

Kocsipálya rétegrend

Réteg	Típus	Vastagság	Név
Kopóréteg	MZMA: Modifikált zúzalékos masztixaszfalt	5 cm	
Kötőréteg	AB: Aszfaltbeton	6 cm	
Szigetelés	RMA: Rugalmas műanyag alapú		24: Pontiflex

Bal szegély

Szerkezeti kialakítás: E: Együttdolgozó kialakítású szegély vagy járó
Magasság: 15 cm
Hossz: 6400 cm
Szélesség: 155 cm

Jobb szegély

Szerkezeti kialakítás: E: Együttdolgozó kialakítású szegély vagy jár
Magasság: 15 cm
Hossz: 6400 cm
Szélesség: 155 cm

Bal szegély rétegrend

Réteg	Típusa	Neve
Burkolat	MŰ: Műanyag bevonat	

Jobb szegély rétegrend

Réteg	Típusa	Neve
Burkolat	MŰ: Műanyag bevonat	

Bal korlát

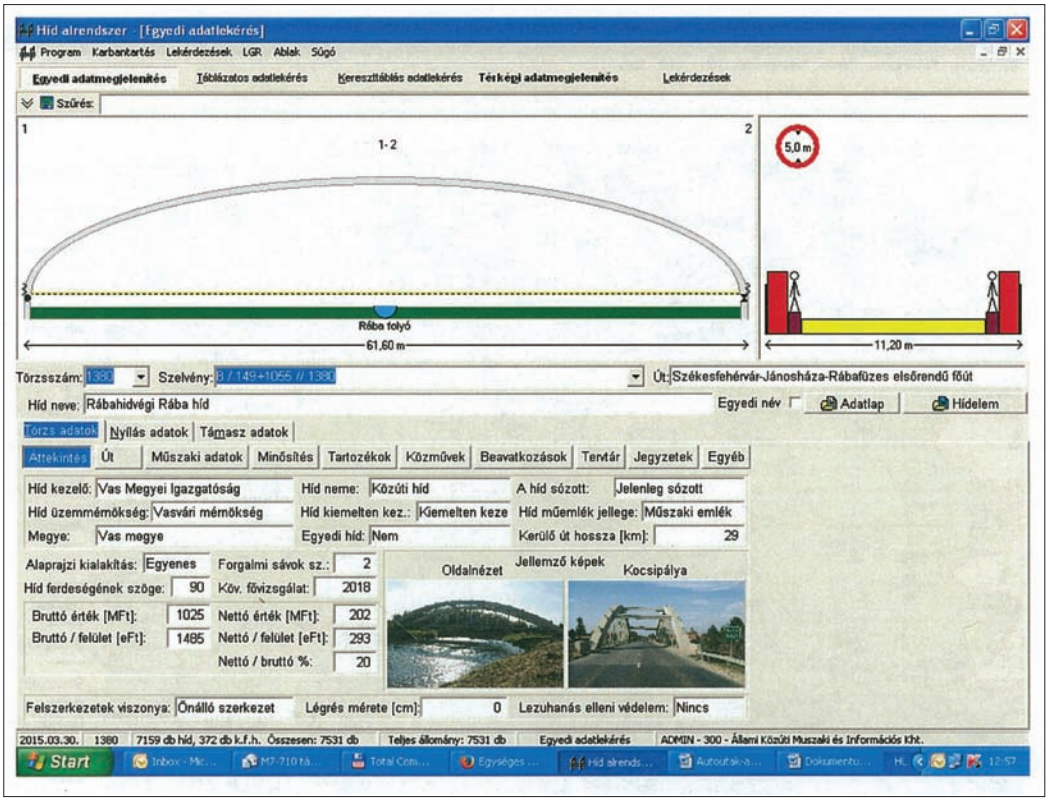
Ssz.	Típusa	Hossz [cm]
1	5: Acél vezetőkorlát	3000
2	8: Vasbeton mellvéd	150
3	3: Idomacél hídkorlát	6320
4	8: Vasbeton mellvéd	150
5	5: Acél vezetőkorlát	3000

Jobb korlát

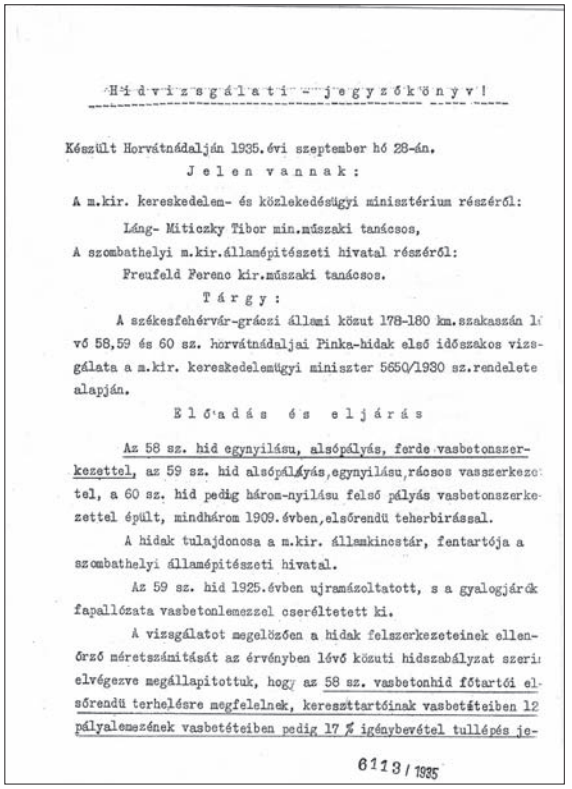
Ssz.	Típusa	Hossz [cm]
1	5: Acél vezetőkorlát	3000
2	8: Vasbeton mellvéd	150
3	3: Idomacél hídkorlát	6320
4	8: Vasbeton mellvéd	150
5	5: Acél vezetőkorlát	3000

Nyilvános jegyzet:
Geometria pontosítva 2004

Készítette: Adminisztrátor (300: egyéb) — Készítés dátuma: 2015.03.23
HÍD Áfrendszer © UKIG — 2. oldal / Összesen: 3



A mai hídnyilvántartás szolgáltatásai



Hídvizsgálati jegyzőkönyv!

Készült Horvátnádalján 1935.évi szeptember hó 28-án.

Jelen vannak:

A m.kir. kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium részéről:

Láng- Miticzky Tibor min.műszaki tanácsos,

A szombathelyi m.kir.államépítészeti hivatal részéről:

Freufeld Ferenc kir.műszaki tanácsos.

Tárgy:

A székesfehérvár-grázi állami közut 178-180 km.szakaszán lévő 58,59 és 60 sz. horvátnádaljai Pinka-hidak első időszakos vizsgálata a m.kir. kereskedelemügyi miniszter 5650/1930 sz.rendelete alapján.

Előadás és eljárás

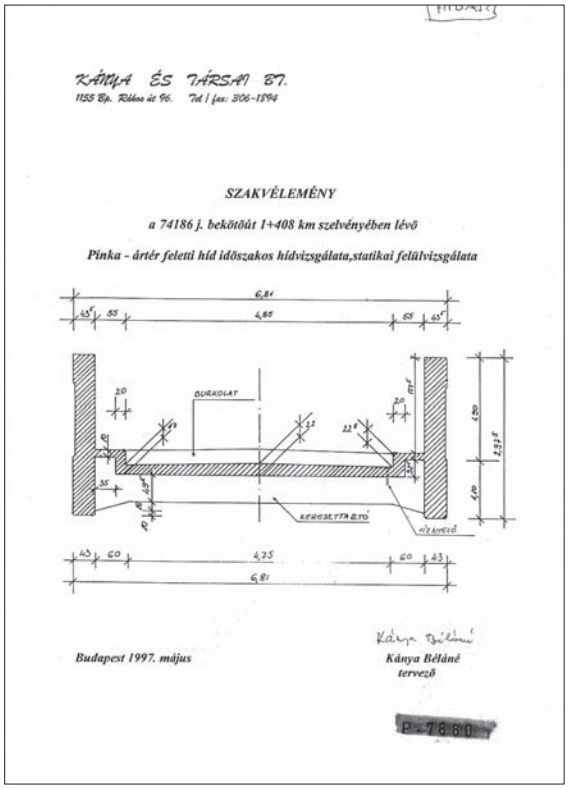
Az 58 sz. híd egynyilásu, alsópályás, forde vasbetonszerkezettel, az 59 sz. híd alsópályás,egynyilásu,rácsos vasszerkezettel, a 60 sz. híd pedig három-nyilásu felső pályás vasbetonszerkezettel épült, mindhárom 1909.évben,elsőrendü teherbirással.

A hidak tulajdonosa a m.kir. államkincstár, fentartója a szombathelyi államépítészeti hivatal.

Az 59 sz. híd 1925.évben ujramázoltatott, s a gyalogjárók fapallózata vasbetonlemezzel cseréltetett ki.

A vizsgálatot megelőzően a hidak felszerkezeteinek ellenőrző méretszámitását az érvényben lévő közuti hidszabályzat szerint elvégezve megállapitottuk, hogy az 58 sz. vasbetonhid főtartói elsőrendü terhelésre megfelelnek, keresztartóinak vasbetéteiben 12 pályalemezének vasbetéteiben pedig 17 % igénybevétel tullépés je-

6113/1935



KÁNYA ÉS TÁRSAI BT.
1155 Bp. Rákos út 96. Tel / fax: 306-1894

SZAKVÉLEMÉNY

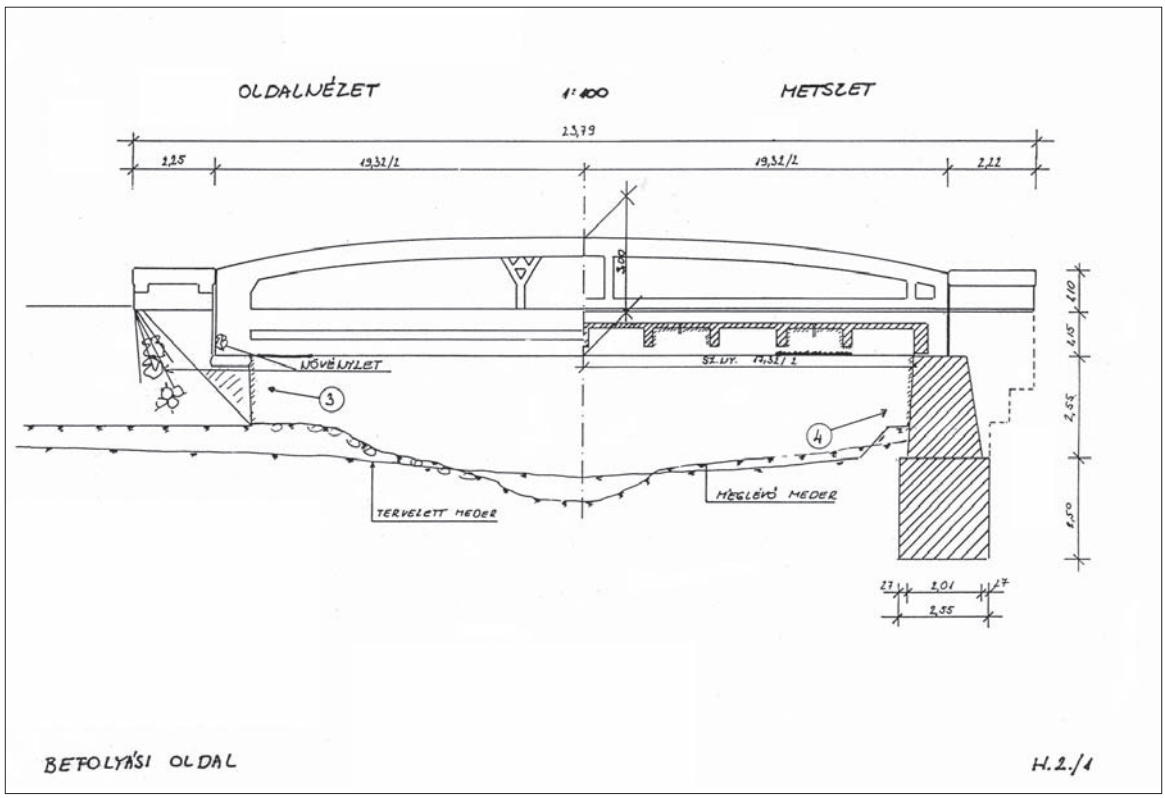
a 74186 j. bekötőút 1+408 km szelvényében lévő

Pinka - ártér feletti híd időszakos hídvizsgálata,statikai felülvizsgálata

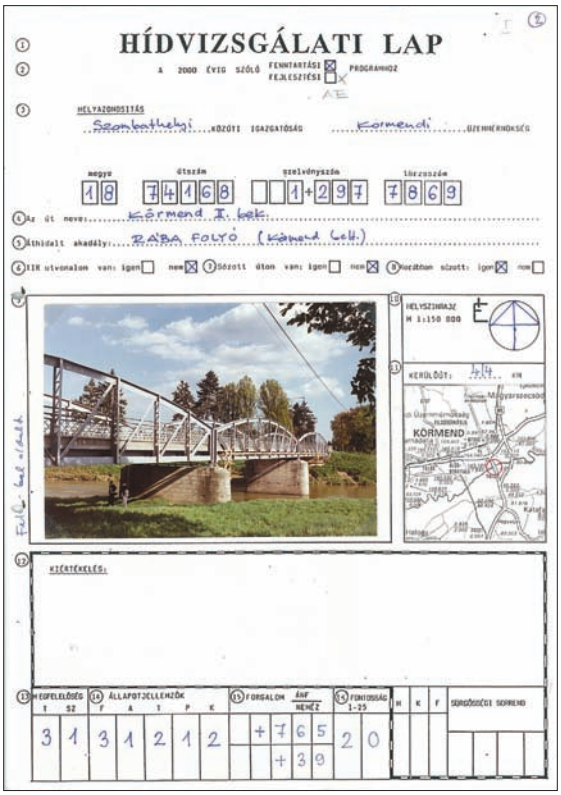
Budapest 1997. május

Kánya Béláné
tervező

P-7880



Horvátnálalja, Pinka-híd hídvizsgálata 1935-ben és 1997-ben



HÍDVIZSGÁLATI LAP

A 2000 ÉVIG SZÓLÓ FENNTARTÁSI ☒ FEJLESZTÉSI ☐ PROGRAMHOZ

HELYAZONOSÍTÁS

Szombathelyi KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG Körmendi ÜZEMMÉRNÖKSÉG

megye 18 útszám 74168 szelvényszám 1+297 törzsszám 7869

Az út neve: Körmend I. kék

Áthidalt akadály: RÁBA FOLYÓ (Körmend Cell.)

IIR útvonalon van: igen ☐ nem ☒ Sózott úton van: igen ☐ nem ☒ Korábban sózott: igen ☒ nem ☐

HELYSZÍNRAJZ M 1:150 000

KERÜLŐÚT: 4/4 KM

KÖRMEND

KIÉRTÉKELÉS:

MEGFELELŐSÉG T	SZ	ÁLLAPOTJELLEMZŐK F	A	T	P	K	FORGALOM ÁNF	NEHÉZ	FONTOSSÁG 1-25	H	K	F	SÜRGŐSSÉGI SORREND
3	1	3	1	2	1	2	+765	+30	20				

HÍDVIZSGÁLATI LAP

A 2000 ÉVIG SZÓLÓ FENNTARTÁSI ☒ FEJLESZTÉSI ☐ PROGRAMHOZ

HELYAZONOSÍTÁS

Szombathelyi KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG Körmendi ÜZEMMÉRNÖKSÉG

megye 18 útszám 74186 szelvényszám 1+609 törzsszám 7881

Az út neve: Körmend I. bekötő

Áthidalt akadály: PINKAPATAK / Magyarnádalja belt. /

IIR útvonalon van: igen ☐ nem ☒ Sózott úton van: igen ☐ nem ☒ Korábban sózott: igen ☐ nem ☒

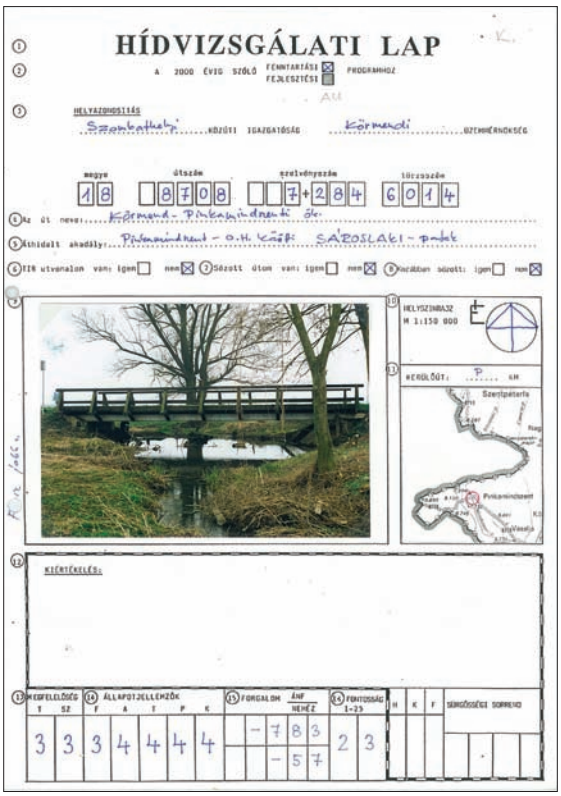
HELYSZÍNRAJZ M 1:150 000

KERÜLŐÚT: 2.12. KM

KÖRMEND

KIÉRTÉKELÉS:

MEGFELELŐSÉG T	SZ	ÁLLAPOTJELLEMZŐK F	A	T	P	K	FORGALOM ÁNF	NEHÉZ	FONTOSSÁG 1-25	H	K	F	SÜRGŐSSÉGI SORREND
1	1	3	1	3	4	2	565	78	19				



HÍDVIZSGÁLATI LAP

A 2000 ÉVIG SZÓLÓ FENNTARTÁSI ☐ FEJLESZTÉSI ☒ PROGRAMHOZ

HELYAZONOSÍTÁS

Szombathelyi KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG Körmendi ÜZEMMÉRNÖKSÉG

megye 18 útszám 87088 szelvényszám 7+284 törzsszám 6014

Az út neve: Körmend - Pinkamindszent ök.

Áthidalt akadály: Pinkamindszent - O.H. vízfő: SÁROSLAKI - patak

IIR útvonalon van: igen ☐ nem ☒ Sózott úton van: igen ☐ nem ☐ Korábban sózott: igen ☐ nem ☒

HELYSZÍNRAJZ M 1:150 000

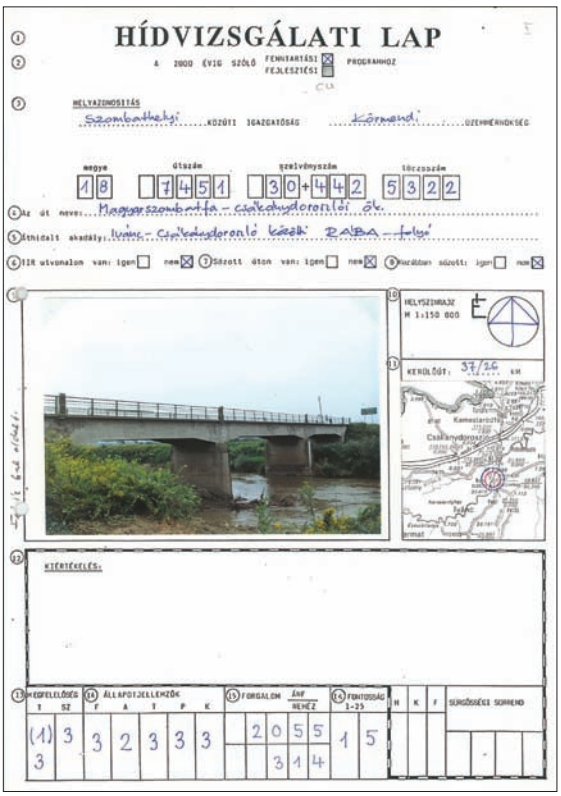
KERÜLŐÚT: 9 KM

Szentpéterfa

Pinkamindszent

KIÉRTÉKELÉS:

MEGFELELŐSÉG T	SZ	ÁLLAPOTJELLEMZŐK F	A	T	P	K	FORGALOM ÁNF	NEHÉZ	FONTOSSÁG 1-25	H	K	F	SÜRGŐSSÉGI SORREND
3	3	3	4	4	4	4	-783	-57	23				



HÍDVIZSGÁLATI LAP

A 2000 ÉVIG SZÓLÓ FENNTARTÁSI ☒ FEJLESZTÉSI ☐ PROGRAMHOZ

HELYAZONOSÍTÁS

Szombathelyi KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG Körmendi ÜZEMMÉRNÖKSÉG

megye 18 útszám 74551 szelvényszám 30+442 törzsszám 5322

Az út neve: Magyarszombatfa – csákodydoroni ök.

Áthidalt akadály: Ivánc – Csákodydoroni kézi: RÁBA – folyó

IIR útvonalon van: igen ☐ nem ☒ Sózott úton van: igen ☐ nem ☒ Korábban sózott: igen ☐ nem ☐

HELYSZÍNRAJZ M 1:150 000

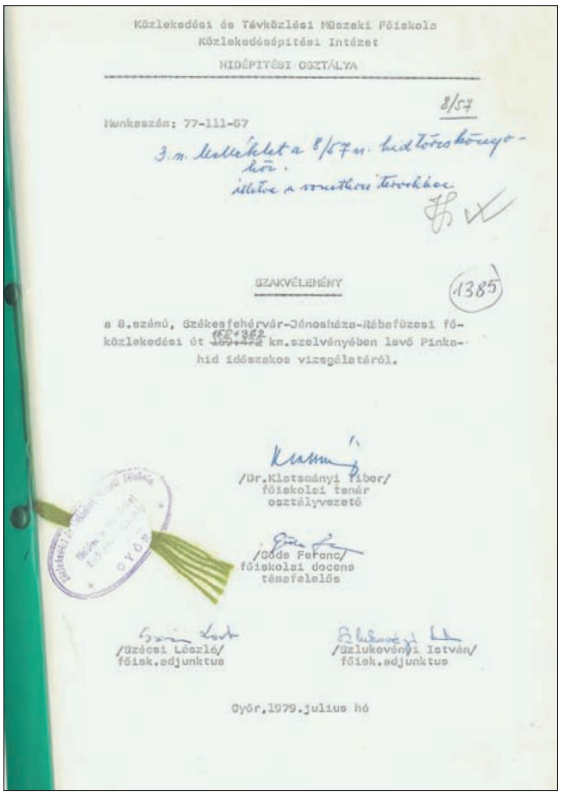
KERÜLŐÚT: 37/26 KM

Csákánydoroszló

KIÉRTÉKELÉS:

MEGFELELŐSÉG T	SZ	ÁLLAPOTJELLEMZŐK F	A	T	P	K	FORGALOM ÁNF	NEHÉZ	FONTOSSÁG 1-25	H	K	F	SÜRGŐSSÉGI SORREND
(1) 3		3	2	3	3	3	2055	314	15				

Hídprogramhoz készült hídvizsgálatok (1991)



Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola
Közlekedésépítési Intézet
HÍDÉPÍTÉSI OSZTÁLYA

8/57

Munkaszám: 77-111-67

3. m. melléklet a 8/57 m. híd törzskönyvhöz.
illetve a vonatkozó tervekhez

SZAKVÉLEMÉNY

(1385)

a 8.számú, Székesfehérvár-Jánosháza-Rábafüzesi főközlekedési út 160+362 km.szelvényében lévő Pinka-híd időszakos vizsgálatáról.

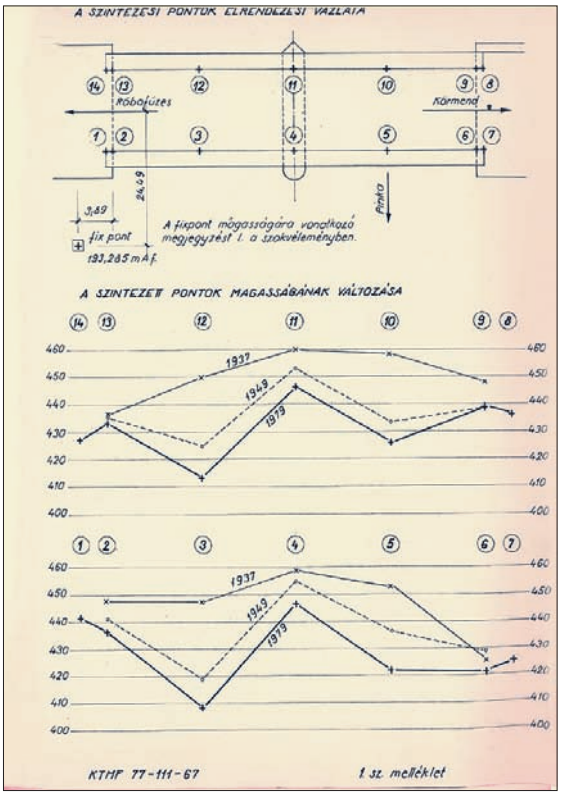
/Dr.Klatsmányi Tibor/
főiskolai tanár
osztályvezető

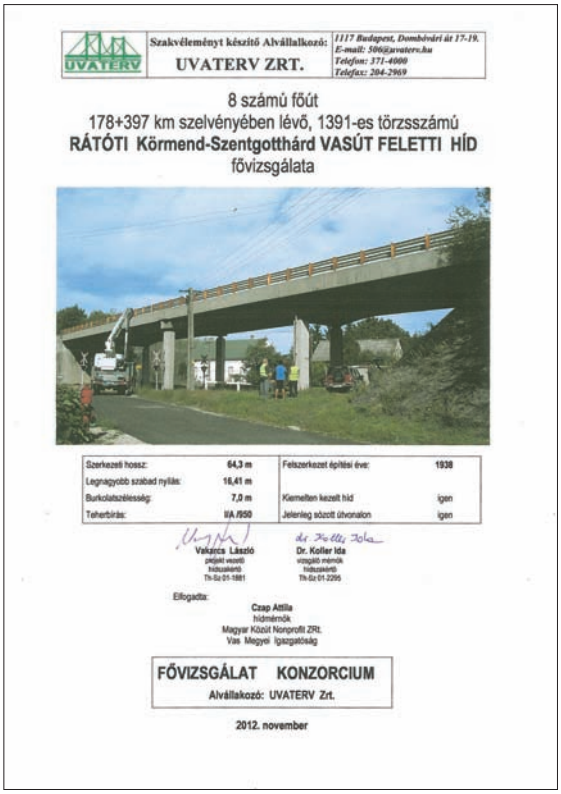
/Göde Ferenc/
főiskolai docens
témafelelős

/Szécsi László/
főisk.adjunktus

/Szlukovényi István/
főisk.adjunktus

Győr,1979.julius hó





Szakvéleményt készítő Alvállalkozó:
UVATERV ZRT.
1117 Budapest, Dombóvári út 17-19.
E-mail: 506@uvaterv.hu
Telefon: 371-4000
Telefax: 204-2969

8 számú főút
178+397 km szelvényében lévő, 1391-es törzsszámú
RÁTÓTI Körmend-Szentgotthárd VASÚT FELETTI HÍD
fővizsgálata

Szerkezeti hossz:	64,3 m	Felszerkezet építési éve:	1938
Legnagyobb szabad nyílás:	16,41 m		
Burkolatszélesség:	7,0 m	Kiemelten kezelt híd	igen
Teherbírás:	I/A /950	Jelenleg sózott útvonalon	igen

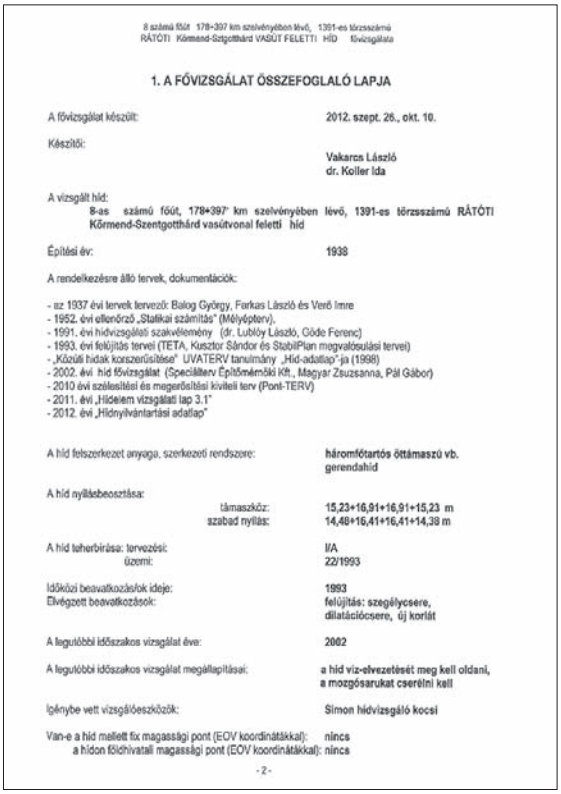
Vakarcs László
pénzügyi vezető
hídszakértő
Th-Sz-01-1881

Dr. Koller Ida
vizsgáló mérnök
hídszakértő
Th-Sz-01-2295

Elfogadta:
Czap Attila
hídmérnök
Magyar Közút Nonprofit ZRt.
Vas Megyei Igazgatóság

FŐVIZSGÁLAT KONZORCIUM
Alvállalkozó: UVATERV Zrt.

2012. november



8 számú főút 178+397 km szelvényében lévő, 1391-es törzsszámú
RÁTÓTI Körmend-Sztgotthárd VASÚT FELETTI HÍD fővizsgálata

1. A FŐVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÓ LAPJA

A fővizsgálat készült: 2012. szept. 26., okt. 10.

Készítői:
Vakarcs László
dr. Koller Ida

A vizsgált híd:
8-as számú főút, 178+397 km szelvényében lévő, 1391-es törzsszámú RÁTÓTI Körmend-Szentgotthárd vasútvonal feletti híd

Építési év: 1938

A rendelkezésre álló tervek, dokumentációk:

- az 1937 évi tervek tervező: Balog György, Farkas László és Verő Imre
- 1952. évi ellenőrző „Statikai számítás" (Mélyépterv).
- 1991. évi hídvizsgálati szakvélemény (dr. Lublóy László, Göde Ferenc)
- 1993. évi felújítás tervei (TETA, Kusztor Sándor és StabilPlan megvalósulási tervei)
- „Közúti hidak korszerűsítése" UVATERV tanulmány „Híd-adatlap"-ja (1998)
- 2002. évi híd fővizsgálat (Speciálterv Építőmérnöki Kft., Magyar Zsuzsanna, Pál Gábor)
- 2010 évi szélesítési és megerősítési kiviteli terv (Pont-TERV)
- 2011. évi „Hídelem vizsgálati lap 3.1"
- 2012. évi „Hídnyilvántartási adatlap"

A híd felszerkezet anyaga, szerkezeti rendszere: háromfőtartós öttámaszú vb. gerendahíd

A híd nyílásbeosztása:
támaszköz: 15,23+16,91+16,91+15,23 m
szabad nyílás: 14,48+16,41+16,41+14,38 m

A híd teherbírása: tervezési: I/A
üzemi: 22/1993

Időközi beavatkozás/ok ideje: 1993
Elvégzett beavatkozások: felújítás: szegélycsere, dilatációcsere, új korlát

A legutóbbi időszakos vizsgálat éve: 2002

A legutóbbi időszakos vizsgálat megállapításai: a híd víz-elvezetését meg kell oldani, a mozgósarukat cserélni kell

Igénybe vett vizsgálóeszközök: Simon hídvizsgáló kocsi

Van-e a híd mellett fix magassági pont (EOV koordinátákkal): nincs
a hídon földhivatali magassági pont (EOV koordinátákkal): nincs

- 2 -

Időszakos fővizsgálatok

BETON PLASZTIKA Kft.
1138 Budapest, Karikás F. u. 20.
Levélcím: 2040 Budaörs, Pf.: 56.
Telephely: Budaörs Hídépítő telep
Tel.: 23/420-066, 23/500-536
Tel./fax: 23/420-007
E-mail: betonplasztika@mail.datanet.hu

TÜV CERT DIN EN ISO 9002

IDŐSZAKOS–HÍDVIZSGÁLAT

8. sz. főút 150+058 km sz-ben lévő

Rábahídvégi Rába-híd

időszakos hídvizsgálata

2001. július hó

Készítette:

Pál Gábor
okl. építőmérnök
közúti műtárgy vezető tervező
MMK K3-1 01-2504

Szőke József
okl. építőmérnök

Ellenőrizte:

Boros Péter
okl. építőmérnök
Közúti hídépítés- és fenntartási szakértő
MMK W-K4-8

Összefoglaló lap

FŐVIZSGÁLAT elvégzéséről

A vizsgált híd törzsszáma és kezelője: Vas Megyei Közútkezelő Kht.
A híd szabatos megnevezése: 8 sz. főút 149+957 kmsz.-ben lévő Rábahídvégi Rába-híd

Meglévő tervek és dokumentumok: Híd törzskönyve, BME szakvélemény
A híd tervezője:
-kivitelezője:
A megépítés (felszerkezetcsere, erősítés, szélesítés, teljes vagy részleges felújítás) éve:
Hídépítés: 1948
Dilatációs szerkezet cseréje: 1990 (Hídépítő Vállalat)
Módosított függesztőrúd kiváltás: 1991 (Konstrukció Építőmérnöki Gmk, Győr)
Hiderősítés, felújítás: 1995 (Pont-TERV Kft.)

Az eddigi (megelőző) vizsgálatok:

MÉLYÉPTERV Statikai vizsgálat	1952
MÉLYÉPTERV Statikai vizsgálat	1953
Híd építőipari Gmk, Győr: Időszakos hídvizsgálati jelentés	1984
BME hídvizsgálati szakvélemény	1989
Sz. I. Műszaki Főiskola, Győr: Statikai ellenőrző vizsgálat	1990
Sz. I. Műszaki Főiskola, Győr: Próbaterhelés és kiértékelés	1990
Sz. I. Műszaki Főiskola, Győr: Termovíziós vizsgálat	1990
Sz. I. Műszaki Főiskola, Győr: Javaslat a híd felújítására	1990
Pannon Freyssinet Kft. : Időszakos hídvizsgálat	1996

A vizsgált híd szerkezeti rendszere: utófeszített merev vasbetétes, vonórudas vasbeton ívhíd. A hídfők sikalapokon fekszenek.

A felszerkezet anyaga: monolit vasbeton
A híd teherbírása, teherbírásának igazolása: "A" jelű közúti teher
A híd szabadnyílása(i): 60,00 m
-támaszköze(i): 61,20 m
A felszerkezet hossza és szélessége: 63,20 m, 10,50 m
A híd korlátok közötti pályabeosztása: 1,25 m + 8,00 m + 1,25 m
A teljes hossz és a hasznos pályafelület: 69,40 m, 694,0 m^2
A hidat terhelő forgalom jellege és nagysága:

1. Kép: *A híd láthképe a befolyási oldal felől*

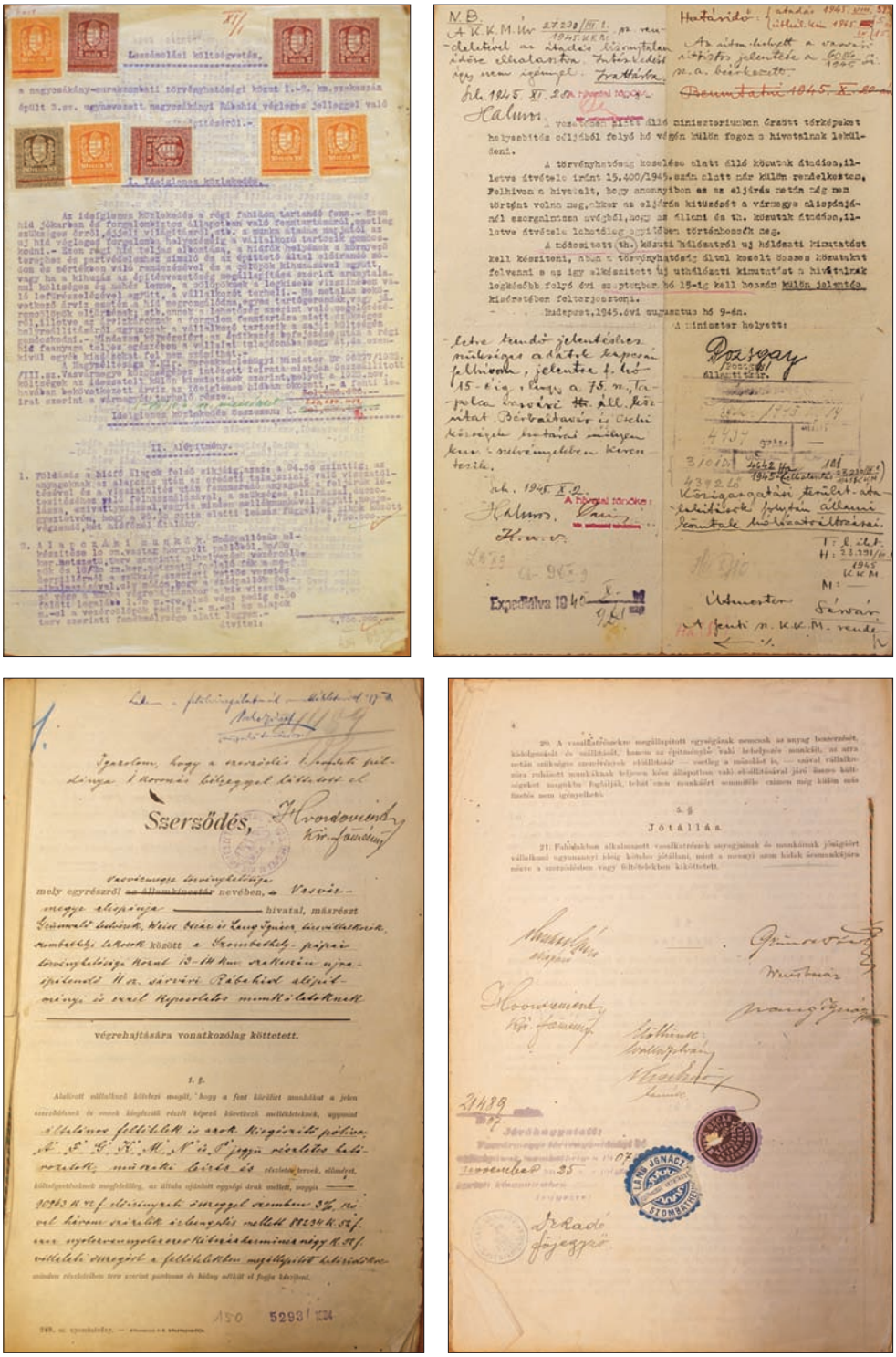
2. Kép: *A híd láthképe Rábahídvég felől*

11. Kép: *A kereszt és hosszirányú feszítőkábelek védelme megfelelő*

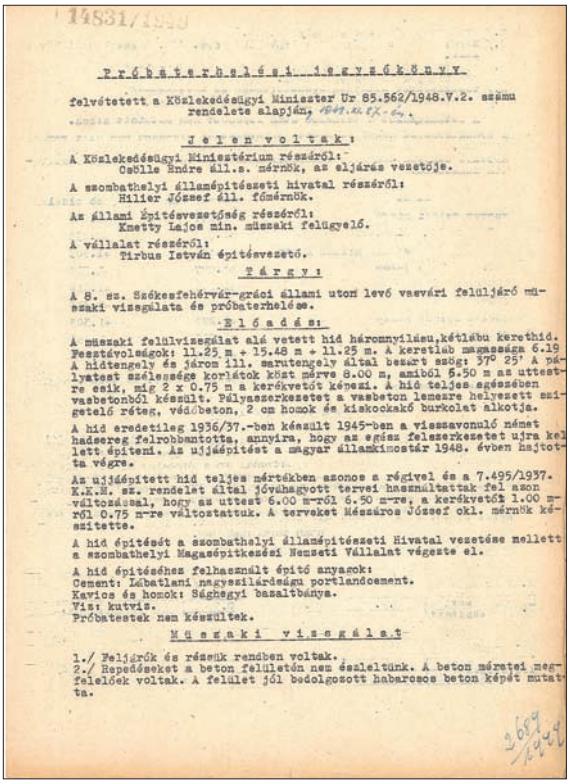
12. Kép: *A keresztartó alján a betonfelület hámlik*

Időszakos hídvizsgálat néhány lapja

Iratok



Szerződések



14831/1948

Próbaterhelési jegyzőkönyv

felvétetett a Közlekedésügyi Miniszter Ur 85.562/1948.V.2. számu rendelete alapján, [illegible].

Jelen voltak:

A Közlekedésügyi Miniestérium részéről:
Csölle Endre áll.s. mérnök, az eljárás vezetője.

A szombathelyi államépitészeti hivatal részéről:
Hilier József áll. főmérnök.

Az állami Épitésvezetőség részéről:
Kmetty Lajos min. müszaki felügyelő.

A vállalat részéről:
Tirbus István épitésvezető.

Tárgy:

A 8. sz. Székesfehérvár-gráci állami utont levő vasvári felüljáró müszaki vizsgalata és próbaterhelése.

Előadás:

A müszaki felülvizsgálat alá vetett hid háromnyilásu,kétlábu kerethid. Fesztávolságok: 11.25 m + 15.48 m + 11.25 m. A keretláb magassága 6.19 A hidtengely és járom ill. szerutengely által bezárt szög: 37° 25' A pályatest szélessége korlátok közt mérve 8.00 m, amiből 5.50 m az uttestre esik, mig 2 x 0.75 m a kerékvetőt képezi. A hid teljes egészében vasbetonból készült. Pályaszerkezetet a vasbeton lemezre helyezett szigetelő réteg, védőbeton, 2 cm homok és kiskockakő burkolat alkotja.

A hid eredetileg 1936/37.-ben készült 1945-ben a visszavonuló német hadsereg felrobbantotta, annyira, hogy az egész felszerkezetet ujra kellett épitem. Az ujjáépitést a magyar államkincstár 1948. évben hajtotta végre.

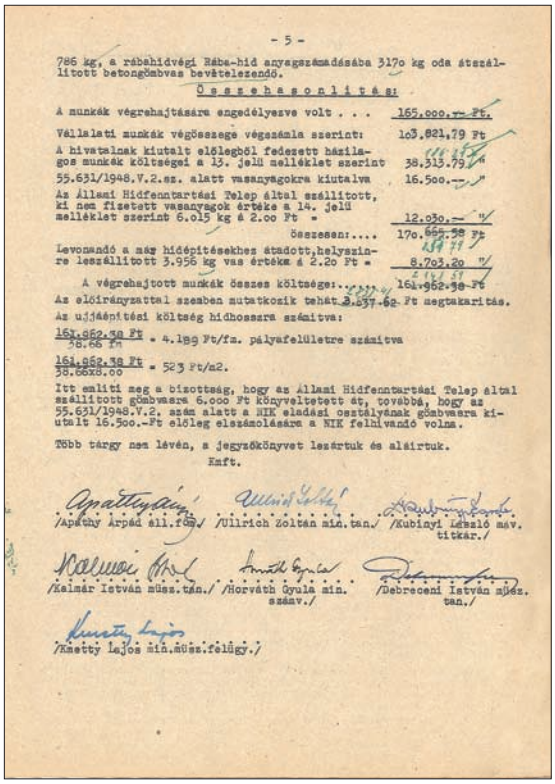
Az ujjáépitett hid teljes mértékben azonos a régivel és a 7.495/1937. K.K.M. sz. rendelet által jóváhagyott tervei használtattak fel azon változással, hogy az uttest 6.00 m-ről 6.50 m-re, a kerékvető 1.00 m-ről 0.75 m-re változtattuk. A terveket Mészáros József okl. mérnök készitette.

A hid épitését a szombathelyi államépitészeti Hivatal vezetése mellett a szombathelyi Magasépitkezési Nemzeti Vállalat végezte el.

A hid épitéséhez felhasznált épitő anyagok:
Cement: Lébatlani nagyszilárdságu portlandcement.
Kavics és homok: Sághegyi bazaltbánya.
Vas: kutvis.
Próbatestek nem készültek.

Müszaki vizsgálat

1./ Feljárók és részeik rendben voltak.
2./ Repedéseket a beton felületén nem észleltünk. A beton méretei megfelelőek voltak. A felület jól bedolgozott habarcsos beton képét mutatta.



- 5 -

786 kg, a rábahidvégi Rába-híd anyagszámadásába 3170 kg oda átszállitott betongömbvas bevételezendő.

Összehasonlitás:

A munkák végrehajtására engedélyezve volt . . . 165.000.-- Ft.

Vállalati munkák végösszege végszámla szerint: 103.821,79 Ft
A hivatalnak kiutalt előlegből fedezett házilagos munkák költségei a 13. jelü melléklet szerint 38.315.79 "
55.631/1948.V.2.sz. alatt vasanyagokra kiutalva 16.500.-- "
Az állami Hidfenntartási Telep által szállitott, ki nem fizetett vasanyagok értéke a 14. jelü melléklet szerint 6.015 kg á 2.00 Ft = 12.030.-- "
összesen:.... 170.665.79 Ft
Levonandó a máz hidépitésekhez átadott,helyszinre leszállitott 3.956 kg vas értékre á 2.20 Ft = 8.703.20 "
A végrehajtott munkák összes költsége:..... 161.962.59 Ft

Az előirányzattal szemben mutatkozik tehát 3.037.62 Ft megtakaritás.

Az ujjáépitési költség hidhossra számitva:

161.962,38 Ft / 58.66 fm = 4.199 Ft/fm. pályafelületre számitva

161.962,38 Ft / 38.66x8.00 = 523 Ft/m2.

Itt emliti meg a bizottság, hogy az Állami Hidfenntartási Telep által szállitott gömbvasra 6.000 Ft könyveltetett át, továbbá, hogy az 55.631/1948.V.2. szám alatt a NIK eladási osztályának gömbvasra kiutalt 16.500.-Ft előleg elszámolására a NIK felhivandó volna.

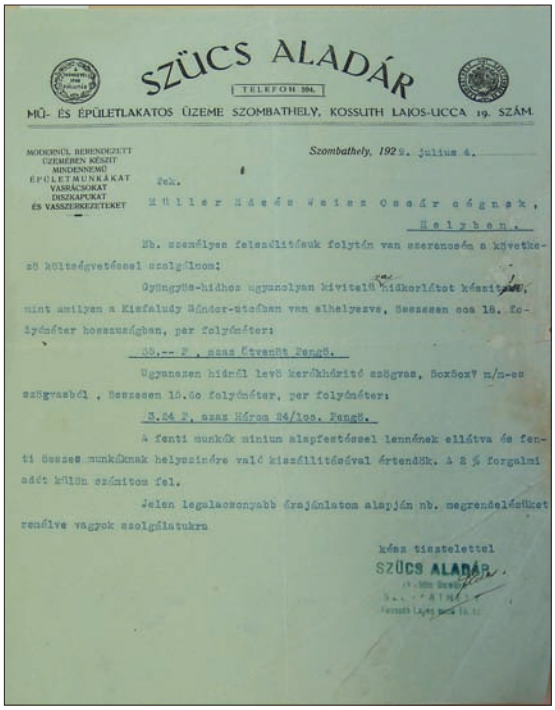
Több tárgy nem lévén, a jegyzőkönyvet lezártuk és aláirtuk.

Kmft.

/Apáthy Árpád áll.fő./ /Ullrich Zoltán min.tan./ /Kubinyi László máv. titkár./

/Kálmár István müsz.tan./ /Horváth Gyula min. szánv./ /Debreceni István ajéz. tan./

/Kmetty Lajos min.müsz.felügy./



SZÜCS ALADÁR

TELEFON 104.

MŰ- ÉS ÉPÜLETLAKATOS ÜZEME SZOMBATHELY, KOSSUTH LAJOS-UCCA 19. SZÁM.

MODERNÜL BERENDEZETT ÜZEMEBEN KÉSZIT MINDENNEMŰ ÉPÜLETMUNKÁKAT VASRÁCSOKAT DISZKAPUKAT ÉS VASSZERKEZETEKET

Szombathely, 1929. julius 4.

Tek.

Müller Máténé Weisz Oszkár cégnek,

Helyben.

Nb. személyes felszólitásuk folytán van szerencsém a következő költségvetéssel szolgálnom:

Gyöngyös-hidhoz egyenolyan kivitelü hidkorlátot készitek, mint amilyen a Kisfaludy Sándor-utcában van elhelyezve, összesen cca 18. folyóméter hosszuságban, per folyóméter:

35.-- P, azaz Otvenöt Pengő.

Ugyanezen hidról levő kerékhárító szögvas, 8cx8cx7 m/m-es szögvasból, összesen 18.00 folyóméter, per folyóméter:

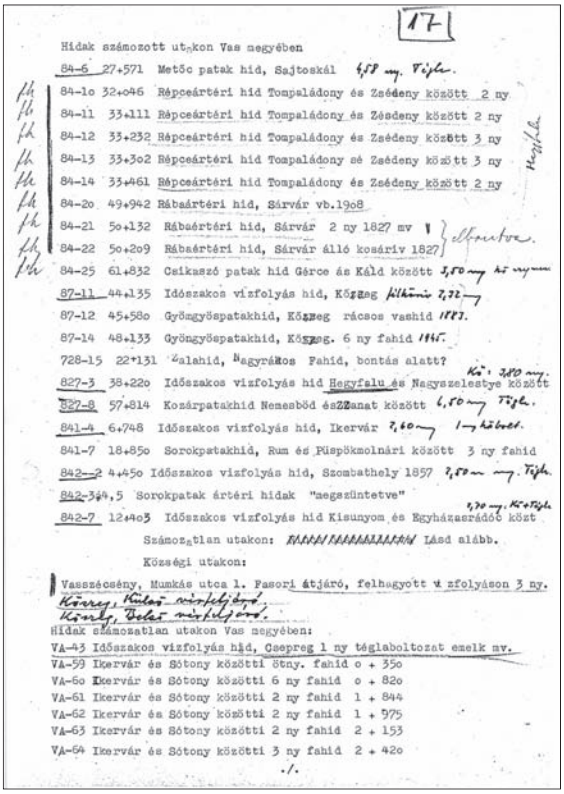
3.84 P, azaz Három 84/100. Pengő.

A fenti munkák minium alapfestéssel lesznek ellátva és fenti összes munkáknak helyszinére való kiszállitásával értendők. A 2 % forgalmi adót külön számitom fel.

Jelen legalacsonyabb árajánlatom alapján nb. megrendelésüket remélve vagyok szolgálatukra

kész tisztelettel
SZÜCS ALADÁR.

Jegyzőkönyvek, pályázati anyag



17

Hidak számozott utakon Vas megyében

84-6	27+571	Metőc patak hid, Sajtoskál
84-1o	32+o46	Répceártéri hid Tompaládony és Zsédeny között 2 ny
84-11	33+111	Répceártéri hid Tompaládony és Zésdeny között 2 ny
84-12	33+232	Répceártéri hid Tompaládony és Zsédeny között 3 ny
84-13	33+3o2	Répceártéri hid Tompaládony sé Zsédeny között 3 ny
84-14	33+461	Répceártéri hid Tompaládony és Zsédeny között 2 ny
84-2o	49+942	Rábaártéri hid, Sárvár vb.19o8
84-21	5o+132	Rábaártéri hid, Sárvár 2 ny 1827 mv
84-22	5o+2o9	Rábaártéri hid, Sárvár álló kosáriv 1827
84-25	61+832	Csikaszó patak hid Gérce és Káld között
87-11	44+135	Időszakos vizfolyás hid, Kőszeg
87-12	45+58o	Gyöngyöspatakhid, Kőszeg rácsos vashid
87-14	48+133	Gyöngyöspatakhid, Kőszeg. 6 ny fahid
728-15	22+131	Zalahid, Nagyrákos Fahid, bontás alatt?
827-3	38+22o	Időszakos vizfolyás hid Hegyfalu és Nagyszelestye között
827-8	57+814	Kozárpatakhid Nemesbőd ésZanat között
841-4	6+748	Időszakos vizfolyás hid, Ikervár
841-7	18+85o	Sorokpatakhid, Rum és Püspökmolnári között 3 ny fahid
842-2	4+45o	Időszakos vizfolyás hid, Szombathely 1857
842-3	4,5	Sorokpatak ártéri hidak "megszüntetve"
842-7	12+4o3	Időszakos vizfolyás hid Kisunyom és Egyházasrádóc közt

Számozatlan utakon: Lásd alább.

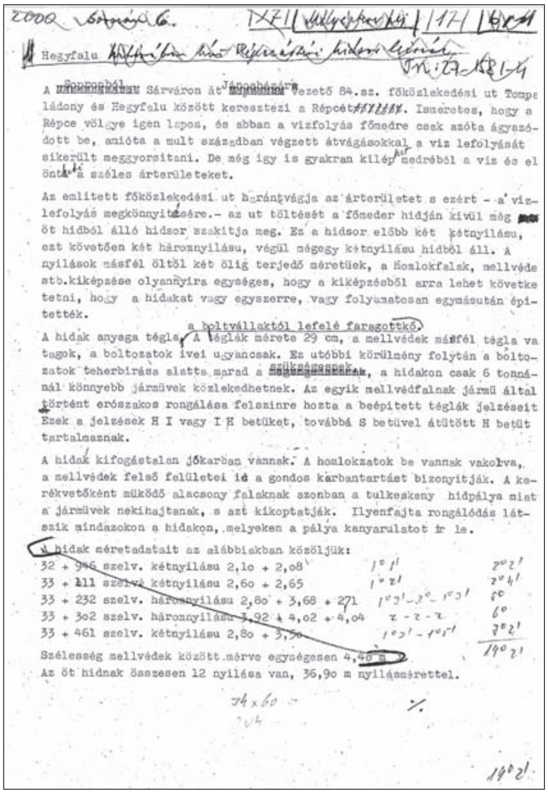
Községi utakon:

Vasszécsény, Munkás utca 1. Fasori átjáró, felhagyott vizfolyáson 3 ny.

Hidak számozatlan utakon Vas megyében:

VA-43 Időszakos vizfolyás hid, Csepreg 1 ny téglaboltozat emelk mv.
VA-59 Ikervár és Sótony közötti ötny. fahid o + 35o
VA-6o Ikervár és Sótony közötti 6 ny fahid o + 82o
VA-61 Ikervár és Sótony közötti 2 ny fahid 1 + 844
VA-62 Ikervár és Sótony közötti 2 ny fahid 1 + 975
VA-63 Ikervár és Sótony közötti 2 ny fahid 2 + 153
VA-64 Ikervár és Sótony közötti 3 ny fahid 2 + 42o

./.



Hegyfalu

A Sopronból Sárváron át Jánosházára vezető 84.sz. főközlekedési ut Tompaládony és Hegyfalu között keresztezi a Répcét. Ismeretes, hogy a Répce völgye igen lapos, és abban a vizfolyás főmedre csak azóta ágyazódott be, amióta a mult században végzett átvágásokkal a viz lefolyását sikerült meggyorsitani. De még igy is gyakran kilép medréből a viz és elönti a széles árterületeket.

Az emlitett főközlekedési ut harántvágja az árterületet s ezért – a vizlefolyás megkönnyitésére.– az ut töltését a főmeder hidján kivül még öt hidból álló hidsor szakitja meg. Ez a hidsor előbb két kétnyilásu, ezt követően két háromnyilásu, végül mégegy kétnyilásu hidból áll. A nyilások másfél öltől két ölig terjedő méretüek, a homlokfalak, mellvédek stb.kiképzése olyannyira egységes, hogy a kiképzésből arra lehet következtetni, hogy a hidakat vagy egyszerre, vagy folyamatosan egymásután épitették.

A hidak anyaga tégla, a boltvállaktól lefelé faragottkő. A téglák mérete 29 cm, a mellvédek másfél tégla vastagok, a boltozatok ivei ugyancsak. Ez utóbbi körülmény folytán a boltozatok teherbirása alatta marad a szükségesnek, a hidakon csak 6 tonnánál könnyebb járművek közlekedhetnek. Az egyik mellvédfalnak jármű által történt erőszakos rongálása felszinre hozta a beépitett téglák jelzéseit. Ezek a jelzések H I vagy I H betüket, továbbá S betüvel átütött H betüt tartalmaznak.

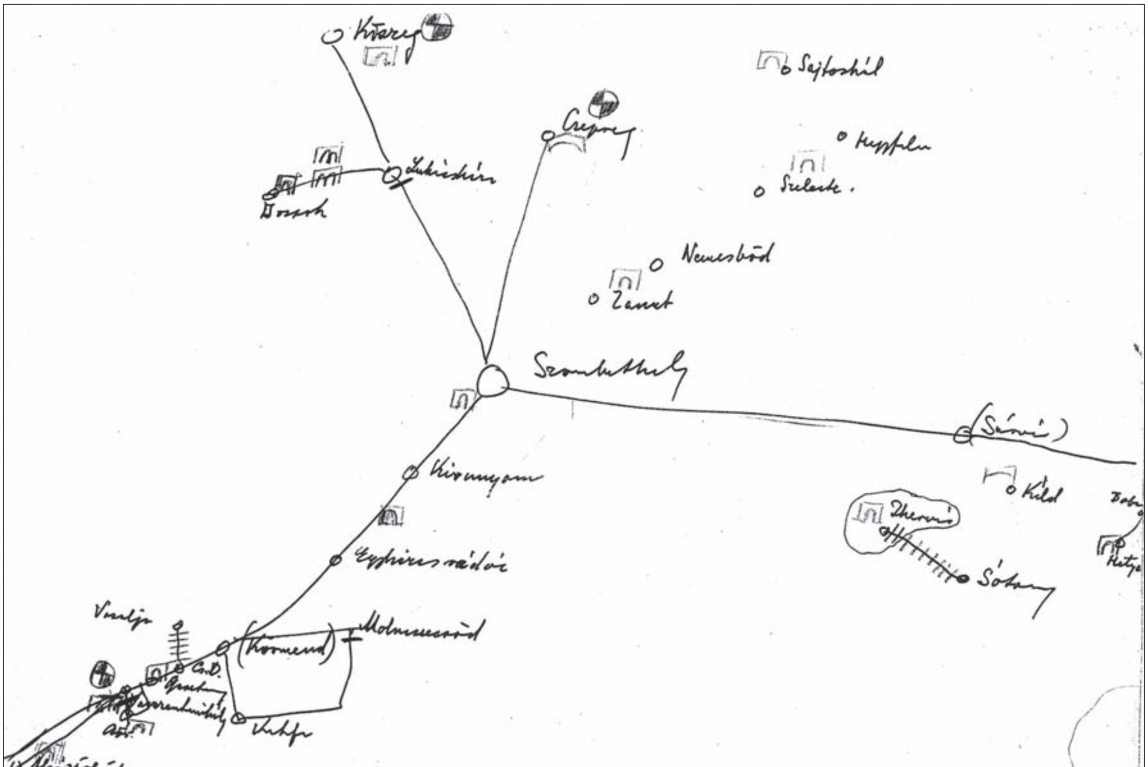
A hidak kifogástalan jókarban vannak. A homlokzatok be vannak vakolva, a mellvédek felső felületei is a gondos karbantartást bizonyitják. A kerékvetőként működő alacsony falaknak azonban a tulkeskeny hidpálya miatt a járművek nekihajtanak, s azt kikoptatják. Ilyenfajta rongálódás látszik mindazokon a hidakon, melyeken a pálya kanyarulatot ír le.

A hidak méretadatait az alábbiakban közöljük:

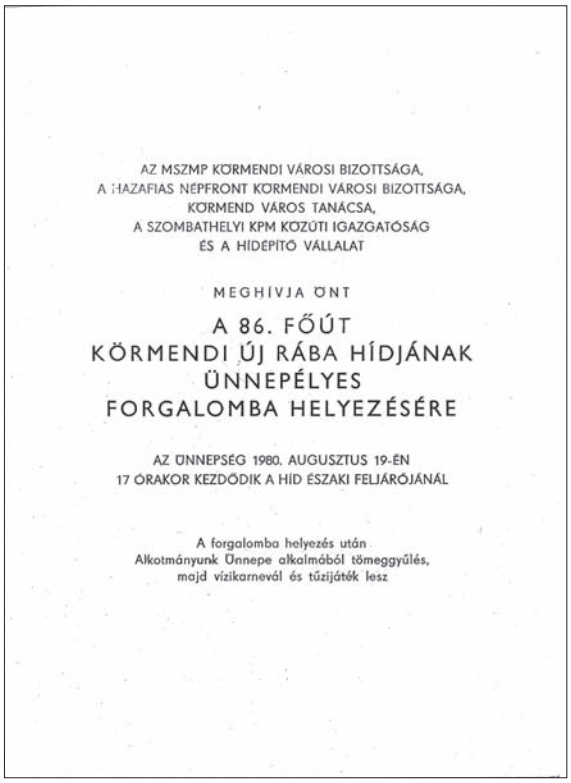
32 + 946 szelv. kétnyilásu 2,1o + 2,o8
33 + 111 szelv. kétnyilásu 2,6o + 2,65
33 + 232 szelv. háromnyilásu 2,8o + 3,68 + 271
33 + 3o2 szelv. háromnyilásu 3,92 + 4,o2 + 4,o4
33 + 461 szelv. kétnyilásu 2,8o + 3,5o

Szélesség mellvédek között mérve egységesen 4,4o m
Az öt hidnak összesen 12 nyilása van, 36,9o m nyilásmérettel.

./.



Dr. Gáll Imre megyei hídkutatásának dokumentumai



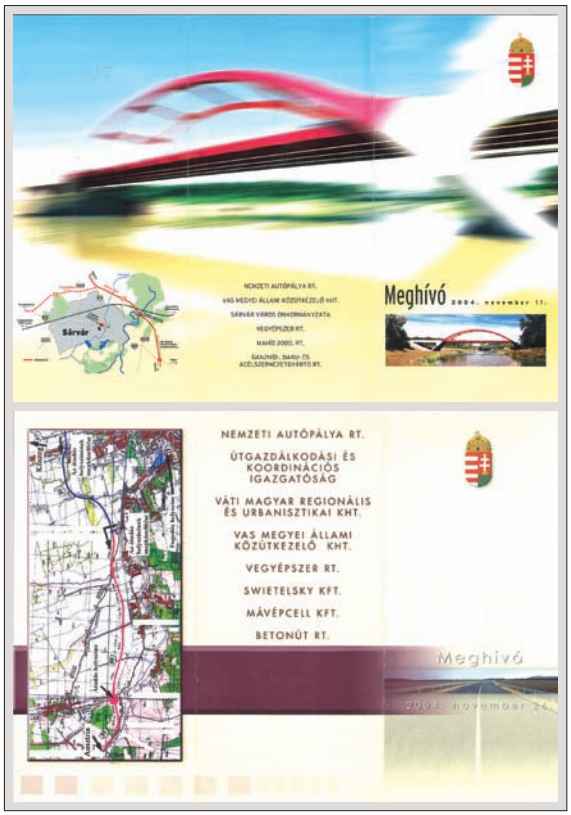
AZ MSZMP KÖRMENDI VÁROSI BIZOTTSÁGA,
A HAZAFIAS NÉPFRONT KÖRMENDI VÁROSI BIZOTTSÁGA,
KÖRMEND VÁROS TANÁCSA,
A SZOMBATHELYI KPM KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG
ÉS A HÍDÉPÍTŐ VÁLLALAT

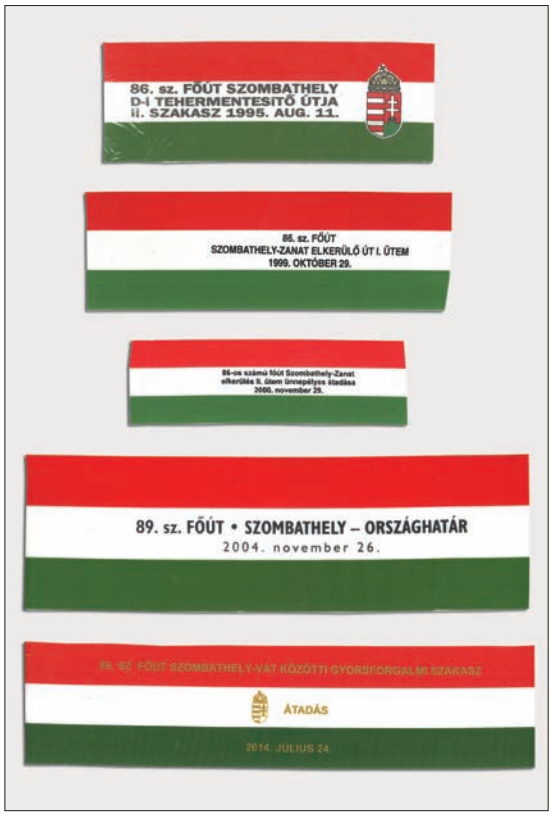
MEGHÍVJA ÖNT

A 86. FŐÚT
KÖRMENDI ÚJ RÁBA HÍDJÁNAK
ÜNNEPÉLYES
FORGALOMBA HELYEZÉSÉRE

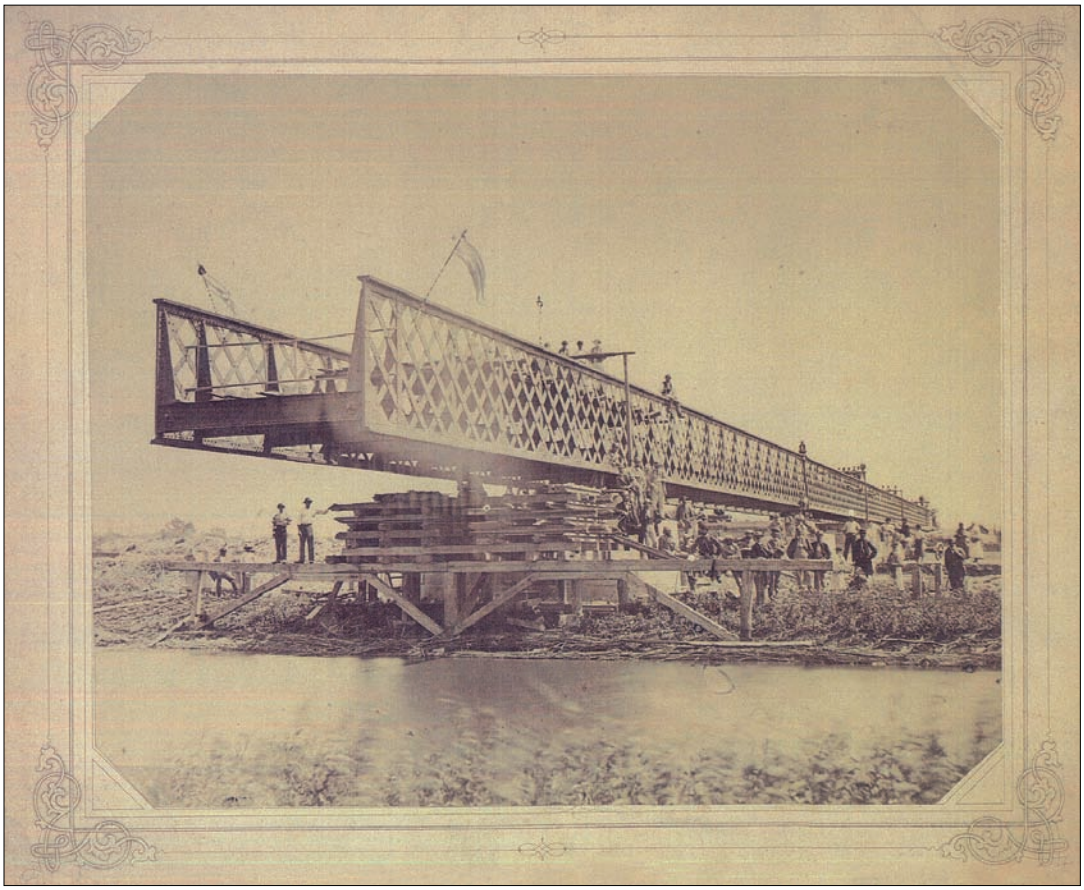
AZ ÜNNEPSÉG 1980. AUGUSZTUS 19-ÉN
17 ÓRAKOR KEZDŐDIK A HÍD ÉSZAKI FELJÁRÓJÁNÁL

A forgalomba helyezés után
Alkotmányunk Ünnepe alkalmából tömeggyűlés,
majd vízikarnevál és tűzijáték lesz

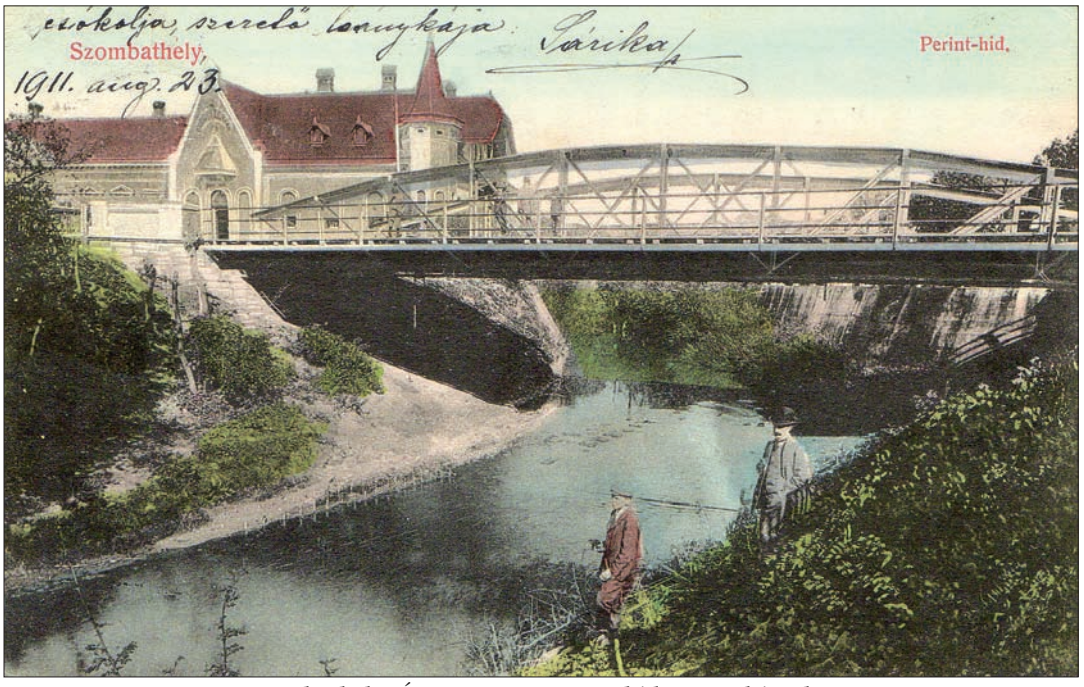




Átadási meghívók, átadási szalagok



Déli vasút Rába-hídjának behúzása (Szombathely és Molnári között) (VmL)



Szombathely, Óperint utcai Perint-híd, 1911 (képeslap)

1945 előtt épült hidak

Útszám	Szelvény	Híd neve	Nyílások száma (db)	Legnagyobb nyílás (cm)	Híd felülete (m²)	Felszerkezet anyaga	Építés éve
8	137+267	Kámi Szent János-patak-híd	1	800	176	Beton boltozat és cső	1936
8	138+058	Kámi Koponyás-patak-híd	1	300	47	Beton boltozat és cső	1936
8	140+529	Alsóújlaki Alsóújlaki-patak-híd	1	220	28	Monolit vasbeton lemez	1936
8	145+483	Vasvári dűlőúti aluljáró feletti híd	1	290	51	Monolit vasbeton lemez	1936
8	154+401	Egyházashollósi Mukucs-patak-híd	1	450	52	Monolit vasbeton lemez	1936
8	168+260	Horvátnádaljai Pinka-híd	2	2500	458	Utófeszített monolit lemez vagy gerenda	1938
8	168+472	Horvátnádaljai 2. Pinka-ártéri híd	1	480	76	Monolit vasbeton lemez	1936
8	177+090	Gasztonyi időszakos vízfolyás híd	1	400	60	Monolit vasbeton lemez	1936
8	178+397	Rátóti Körmend–Szentgotthárd vasút feletti híd	4	1650	634	Monolit 3 vagy több bordás vb. lemez	1937
8	178+673	Rátóti időszakos vízfolyás híd	1	410	53	Monolit vasbeton lemez	1936
8	179+468	Vasszentmihályi időszakos vízfolyás híd	1	220	27	Monolit vasbeton lemez	1936
8	186+219	Jakabházi időszakos vízfolyás híd	1	220	49	Monolit vasbeton lemez	1936
87	0+481	Kámi Herpenyő-ártéri híd	1	310	35	Monolit vasbeton lemez	1945
88	6+239	Sárvári Kőris-patak-híd	1	400	62	Monolit vasbeton lemez	1928
834	39+374	Sitkei Lánka-patak-híd	1	300	32	Kő- vagy téglaboltozat	1900
7382	0+402	Csehi Csehi-patak-híd	1	310	40	Monolit vasbeton lemez	1935
7416	29+333	Bajánsenyei Egresi-patak-híd	1	400	46	Monolit vasbeton lemez	1925
7423	12+157	Veleméri Szentgyörgyvölgyi-patak-híd	3	480	64	Monolit vasbeton lemez	1941
7423	12+682	Veleméri időszakos vízfolyás híd	1	300	32	Monolit vasbeton lemez	1926
7424	7+600	Kerkáskápolnai Kerka-patak-híd	1	710	48	Monolit több bordás vasbeton lemez	1927
7441	0+1568	Vasvári 2. Szentkúti-patak-híd	1	390	35	Monolit vasbeton lemez	1937
7442	9+156	Telekesi időszakos vízfolyás híd	1	242	30	Monolit vasbeton lemez	1926
7442	9+696	Telekes utáni időszakos vízfolyás híd	1	250	26	Monolit vasbeton lemez	1937
7442	10+456	Telekes utáni 2. időszakos vízfolyás híd	1	300	33	Monolit vasbeton lemez	1941
7442	11+244	Gersekarát előtti Sárvíz-patak-híd	3	480	67	Monolit vasbeton lemez	1941
7451	30+131	Csákánydoroszlói Rába-híd	3	1910	470	Utófeszített monolit lemez vagy gerenda	1926
7451	31+227	Csákánydoroszlói Vörös-patak-híd	3	1040	366	Monolit vasbeton lemez	1929
7453	2+571	Őriszentpéteri Csikóvölgyi-patak-híd	1	550	49	Monolit több bordás vasbeton lemez	1926
7453	5+161	Kondorfai időszakos vízfolyás híd	1	220	24	Monolit vasbeton lemez	1926
7453	6+780	Kondorfai Lugosi-patak-híd	1	480	45	Monolit vasbeton lemez	1926
7453	10+651	Kondorfai Huszászi-patak-híd	1	648	57	Öszvértartó monolit vb. pályalemezzel	1926
7453	12+380	Csörötneki Bükkaljai-árok-híd	1	300	26	Monolit vasbeton lemez	1925
7453	14+418	Csörötneki 2. időszakos vízfolyás híd	1	280	25	Monolit vasbeton lemez	1924
7453	15+578	Csörötneki Rába-malomárok-híd	3	640	102	Monolit vasbeton lemez	1941
7454	10+333	Szentgotthárdi időszakos vízfolyás híd	1	306	42	Monolit vasbeton lemez	1930
7454	14+553	Rábatótfalui Tótfalusi-patak-híd	1	410	48	Monolit vasbeton lemez	1939

7454	22+491	Felsőszölnöki időszakos vízfolyás híd	1	460	37	Beton boltozat és cső	1930
7454	24+022	Felsőszölnöki 2. időszakos vízfolyás híd	1	270	33	Monolit vasbeton lemez	1930
7454	24+876	Felsőszölnöki 3. időszakos vízfolyás híd	1	500	36	Monolit vasbeton lemez	1930
7454	25+955	Felsőszölnöki Török-patak-híd	1	800	54	Monolit vasbeton lemez	1925
7455	9+538	Farkasfai időszakos vízfolyás híd	1	200	19	Monolit vasbeton lemez	1937
8431	2+306	Mesteri Cinca-patak-híd	3	370	62	Monolit vasbeton lemez	1940
8437	8+510	Káldi Csikászó-patak-híd	1	340	36	Lőtt betonnal erősített kő- vagy téglabolt.	1900
8438	3+669	Kámi időszakos vízfolyás híd	1	300	30	Monolit vasbeton lemez	1926
8442	13+1013	Sorokpolányi időszakos vízfolyás híd	1	400	37	Monolit vasbeton lemez	1942
8442	14+613	Sorokpolányi 3. Sorok-ártéri híd	3	790	104	Monolit vasbeton lemez	1942
8443	19+314	Szombathelyi 4. Bogáca-ér-híd	1	250	32	Monolit vasbeton lemez	1926
8446	10+598	Ölbői Kőris-patak-híd	1	400	40	Monolit vasbeton lemez	1937
8611	24+038	Kenyeri-i Rába-ártéri híd	2	1000	137	Monolit vasbeton	1936
8614	13+339	Nagygeresdi időszakos vízfolyás híd	1	320	30	Monolit vasbeton boltozat és cső	1908
8614	17+591	Tompaládonyi Pos-patak-híd	1	430	37	Monolit vasbeton lemez	1908
8615	1+634	Répcelaki Répce-híd	1	950	70	Monolit vasbeton lemez	1924
8618	14+284	Simasági Metőc-patak-híd	1	300	31	Öszvértartó monolit vb. pályalemezzel	1941
8618	15+326	Simasági Pós-patak-híd	1	300	30	Monolit vasbeton lemez	1933
8624	2+794	Újkéri Metőc-patak-híd	1	320	43	Beton boltozat és cső	1930
8624	13+550	Kiszsidányi Peresznye-patak-híd	1	320	40	Monolit vasbeton lemez	1933
8627	27+244	Peresznyei időszakos vízfolyás híd	1	240	34	Monolit vasbeton lemez	1940
8627	30+360	Horvátzsidányi Boldogasszony-patak-híd	1	390	46	Hengerelt tartó rátett vb. pályalemezzel	1940
8632	6+434	Bői Répce-híd	1	800	53	Monolit vasbeton lemez	1929
8632	6+539	Bői Répce-malomcsatorna-híd	1	1210	84	Monolit több bordás vasbeton lemez	1929
8636	10+699	Nemescsói Berekvölgyi-patak-híd	1	340	41	Monolit vasbeton lemez	1935
8636	11+958	Nemescsói Kozár-Borzó-patak-híd	1	260	33	Kő- vagy téglaboltozat	1926
8638	1+990	Söptei időszakos vízfolyás híd	1	300	42	Monolit vasbeton lemez	1930
8638	8+888	Acsádi Hosszúvíz-patak-híd	1	260	39	Monolit vasbeton lemez	1927
8639	1+551	Szombathelyi Bogáca-ér-híd	1	300	46	Monolit vasbeton lemez	1940
8701	20+110	Ikervári időszakos vízfolyás híd	1	250	28	Monolit vasbeton lemez	1936
8701	20+953	Ikervári 2. időszakos vízfolyás híd	1	260	33	Kő- vagy téglaboltozat	1900
8701	25+438	Csénye-Újmajori Gyöngyös-patak-híd	1	1200	114	Monolit több bordás vasbeton lemez	1927
8707	6+213	Nagykölkedi Szemcse-Megyefő-patak-híd	1	250	33	Monolit vasbeton lemez	1938
8707	16+314	Jáki időszakos vízfolyás híd	1	300	36	Monolit vasbeton lemez	1937
8707	19+368	Jáki 2. időszakos vízfolyás híd	1	330	38	Monolit vasbeton lemez	1925
8707	21+809	Újperinti Gajárok-patak-híd	1	230	32	Monolit vasbeton lemez	1922
8707	24+032	Szombathelyi 2. Pap-árok-híd	1	210	41	Monolit vasbeton lemez	1922
8713	0+768	Szombathelyi Pap-árok-híd	1	220	28	Monolit vasbeton lemez	1926
8713	2+350	Nárai Gajárok-patak-híd	1	310	26	Monolit vasbeton lemez	1927
8713	8+641	Pornóapáti utáni időszakos vízfolyás híd	1	320	32	Monolit vasbeton lemez	1926
8722	4+627	Egyházasrádóci időszakos vízfolyás híd	1	320	43	Monolit vasbeton lemez	1940
8901	5+705	Szombathelyi Potyondi-árok-híd	1	210	24	Monolit vasbeton lemez	1930
8901	12+091	Bucsui időszakos vízfolyás híd	1	260	32	Monolit vasbeton lemez	1930
74183	0+043	Alsószölnöki Szölnöki-patak-híd	1	230	25	Kő- vagy téglaboltozat	1900

74183	0+080	Alsószölnöki 2. Szölnöki-patak-híd	2	514	111	Kő- vagy téglaboltozat	1900
74186	1+416	Horvátnádaljai Pinka-ártéri híd	1	1720	140	Monolit több bordás vasbeton lemez	1909
74186	1+617	Horvátnádaljai Pinka-híd	1	2490	176	Szegecselt rácsos tartó zórésvas pályával	1909
74186	1+939	Horvátnádaljai 2. Pinka-ártéri híd	3	900	168	Monolit több bordás vasbeton lemez	1909
84150	2+475	Sárvári Aranyos-ér-híd	1	260	80	Monolit vasbeton lemez	1942
84150	3+002	Sárvári Gyöngyös-csatorna-híd	1	650	152	Monolit vasbeton lemez	1942
86118	1+1010	Vassurányi Surányi-patak-híd	1	480	53	Lőtt betonnal erősített kő- vagy téglabolt.	1900
87109	1+921	Rönöki Sánta-patak-híd	1	370	36	Monolit vasbeton lemez	1922
87117	0+503	Vaskeresztesi Pinka-híd	3	740	150	Monolit több bordás vasbeton lemez	1941
87133	2+862	Toronyi Nyárs-patak-híd	1	260	33	Előregyártott vasbeton keret	1939
Összesen: 90 db híd, 6535 m² hídfelület							

1945 után épült, 10 m-nél nagyobb nyílású hidak

Útszám	Szelvény	Híd neve	Nyílások száma (db)	Legnagyobb nyílás (cm)	Híd felület (m²)	Felszerkezet anyaga	Építés éve
M86	82+030/1	Zanati-Nyugat földutat átvezető híd	2	2130	384	FCI tartó	2014
M86	83+920/1	Zanat-Kelet földutat átvezető híd	2	2100	384	FCI tartó	2014
M86	87+976/1	Nemesbődi földutat átvezető híd	2	2130	384	FCI tartó	2014
M86	90+590/1	Váti mezőgazdasági földút átvezető híd	2	2200	404	FCI tartó	2009
8	144+086	Vasvári vasút feletti híd	3	2500	714	EHGT tartó	1985
8	146+881	Vasvári Szentkuti-patak-híd	1	1500	203	EHGT tartó	1982
8	147+129	Vasvári Csörnöc-patak-híd	3	2400	793	EHGT	1982
8	147+853	Vasvár utáni Feketeér-patak-híd	3	1430	469	EHGE tartó	1983
8	148+467	Vasvár utáni Rába-ártéri híd	3	1200	473	UH-tartós	1989
8	149+1055	Rábahídvégi Rába-híd	1	6000	690	Utófeszített ívhíd	1948
8	179+999	Vasszentmihályi Vörös-patak-híd	2	1225	228	Monolit vasbeton lemez	1949
74	65+084	Győrvári Sárvíz-patak-híd	1	1150	110	Monolit vasbeton keret	1956
84	62+292	Sárvári Rába-ártéri híd	3	2400	736	FCI tartó	2004
84	62+695	Sárvári „II. Nádasdy Ferenc” Rába-híd	3	7480	1 926	Heg. gerinclem. alulról nyitott tartó	2004
84	63+082	Sárvári Celldömölk-Szombathely vasút feletti híd	3	3160	1 135	FCI tartó	2004
84	64+298	Sárvári Gyöngyös-patak-híd	1	1000	142	UH-tartós	2004
84	75+024	Zsédenyi Kőris-patak-híd	1	1220	139	Monolit vasbeton lemez	1961
84	76+706	Tompaládonyi Répce-ártéri híd	1	1230	151	Egyedi utófeszített	1965
84	76+934	Tompaládonyi 2. Répce-ártéri híd	1	1230	149	Egyedi utófeszített	1965
84	77+292	Tompaládonyi Répce-híd	1	1880	210	Monolit takarékküreges vasbeton	1963
84	77+541	Tompaládonyi 3. Répce-ártéri híd	1	1230	148	Egyedi utófeszített	1965
84	77+748	Tompaládonyi Nagy-ér-híd	1	1230	152	Monolit vasbeton lemez	1965

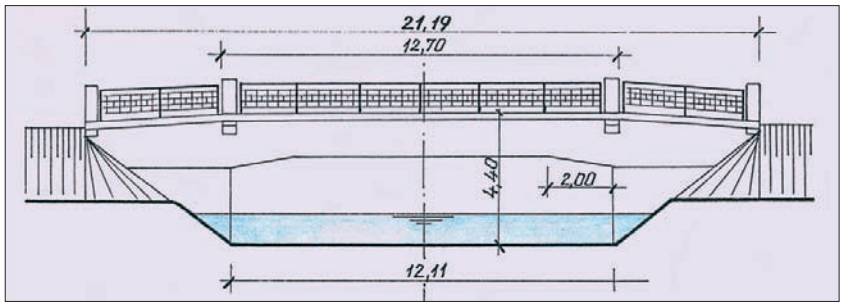
86	49+090	Körmendi Csörnöc-patak-híd	4	3020	1 513	EHGT tartó	1979
86	50+824	Körmendi Rába-híd	3	3000	1 159	EHGT tartó	1980
86	67+441	Kisunyomi Sorok-patak-híd	3	1210	464	KCS tartós	1986
86	74+370	Szombathelyi 4. Perint-patak-híd	3	1450	433	Monolit takaréküreges vasbeton	1994
86	84+062	Zanati 86-os főutat az M86 felett átvezető híd	2	2290	586	FCI tartó	2014
87	0+901	Kámi 2. Herpenyő-ártéri híd	3	1340	200	Monolit vasbeton lemez	1950
87	1+081	Kámi Koponyás-patak-híd	7	1750	1 230	Monolit takaréküreges vasbeton	1967
87	1+464	Kámi Herpenyő-patak-híd	4	1740	511	Monolit vasbeton lemez	1950
87	2+001	Kámi Rába-ártéri híd	4	1300	284	Monolit vasbeton lemez	1950
87	2+875	Rumi Rába-ártéri híd	3	1610	248	Monolit vasbeton lemez	1951
87	3+824	Rumi Rába-híd	3	3100	895	EHGT tartó	1982
87	26+065	Szombathelyi Szombathely-Bp vasút feletti híd	3	2060	1 039	UB vagy Ubx tartó	2000
87	26+246/1	Szombathelyi 86-os utat átvezető híd	1	2200	371	EHGT tartó	2000
88	10+400	Váti 88-as főutat átvezető híd	2	2505	650	FCI tartó	2009
89	0+678	Szombathelyi Gyöngyös-patak-híd	3	1210	421	UH-tartós	2004
89	0+772	Szombathelyi Prenor I. üzemi átjáró feletti híd	3	1210	421	UH-tartós	2004
89	0+977	Szombathelyi Prenor II. üzemi átjáró feletti híd	3	1200	418	UH-tartós	2004
89	1+617	Szombathelyi Perint- patak-híd	3	1190	744	UH-tartós	2004
89	5+695	Séi Szünöse-patak-híd	2	2830	742	FCI tartó	2004
89	6+613	Toronyi Nyeste-patak-híd	1	3000	387	FCI tartó	2004
89	9+651	Bucsui 4. Arany-patak-híd	1	1380	186	FP tartó	2004
89	9+777	Bucsui 8717. számú közút feletti híd	1	1390	286	FP tartó	2004
834	20+121	Merseváti Marcal-híd	3	1310	376	EHGE tartó	1978
834	27+303	Celldömölki Cinca-patak-híd	1	1010	108	Monolit vasbeton lemez	1961
7411	22+022	Nagyrákosi Zala-híd	1	1700	185	Monolit több bordás vasbeton lemez	1961
7442	4+580	Petőmihályfai Sárvíz-patak-híd	1	1603	150	Monolit vasbeton lemez	1965
7445	0+425	Molnaszecsődi Rába-híd	3	3000	611	Monolit vasbeton lemez	1965
7451	7+308	Kercaszomori Nagykerka-ártéri híd	1	1200	108	Monolit vasbeton lemez	1961
7451	10+880	Őriszentpéteri Szlovén vasút feletti híd	1	2940	325	EHGT tartó	2000
7451	30+771	Csákánydoroszlói Rába-ártéri híd	1	1330	133	FP tartó	2002
7452	3+858	Kemestaródfai Strém-patak-híd	1	2050	186	Monolit takaréküreges vasbeton	1967
7452	3+927	Kemestaródfai Pinka-híd	1	2050	186	Monolit takaréküreges vasbeton	1967
7453	1+175	Őriszentpéteri 2. Zala-híd	1	1796	188	Monolit vasbeton lemez	1962
7453	15+373	Csörötneki Rába-híd	3	2000	570	Monolit több bordás vasbeton lemez	1957
7454	0+536	Vasszentmihályi Lahn-patak-híd	3	1720	416	Monolit vasbeton lemez	1957
7459	0+587	Szentgotthárdi Rába-híd	3	2530	645	Egy- vagy kétcellás monolit szekrénytartó	1971
7459	2+241	Rábafüzesi Lahn-patak-híd	3	2400	719	Monolit vasbeton lemez	2001
7461	2+319	Rábagyarmati Rába-híd	3	2300	412	Egy- vagy kétcellás monolit szekrénytartó	1968
8411	24+290	Szergényi Marcal-híd	3	1040	137	Öszvértartó monolit vb. pályalemezzel	1949
8411	24+434	Szergényi Marcal-ártéri híd	1	1310	120	Monolit vasbeton lemez	1963
8415	6+473	Bobai Marcal-ártéri híd	1	1000	94	Monolit vasbeton lemez	1960
8441	2+152	Sótonyi Csörnöc-Herpenyő-patak-híd	1	2400	159	Öszvértartó monolit vb.pályalemezzel	1983

8441	4+079	Ikervári Rába-műcsatorna-híd	1	3250	294	Öszvértartó, feszített monolit vasbeton pályalemezzel v. külső feszítéssel	1974
8441	4+689	Ikervári Rába-híd	3	2640	688	Monolit szekrénytartó	1973
8442	14+110	Sorokpolányi Sorok-ártéri híd	1	1100	102	Monolit vasbeton lemez	1967
8442	14+486	Sorokpolányi Sorok-patak-híd	3	1220	172	Monolit vasbeton lemez	1949
8445	2+817	Vépi 8445 sz. utat M86 felett átemelő híd	4	1725	1 109	FCI tartó	2014
8446	11+854	Szelestei 8446-os utat átvezető híd	2	2400	564	FCI tartó	2010
8452	13+920	Ostffyasszonyfai Rába-híd	5	6150	1 448	Fesztített és monolit vasbeton	1966
8452	16+075	Uraiújfalui Kőris-patak-híd	1	1000	115	UH-tartós	1984
8455	3+157	Kemenesszentmártoni Cinca-patak-híd	1	1000	88	Monolit vasbeton lemez	1959
8624	9+183	Csepregi Répce-gyűjtőárok-híd	3	1000	272	Fordított T tartós	1974
8624	9+905	Csepregi Répce-híd	1	1580	159	Öszvértartó monolit vb. pályalemezzel	1949
8631	1+166	Nagygeresdi Répce-híd	1	2680	336	Monolit takarékübereges vasbeton	1965
8637	0+407	Büki Répce-híd	1	1800	160	Monolit vasbeton lemez	1964
8702	4+857	Gyanógeregyei 2. Sorok-ártéri híd	1	1000	93	Fordított T tartós	1966
8703	4+805	Gyanógeregyei 2. Sorok-patak-híd	1	1530	171	Monolit vasbeton lemez	1960
8707	16+038	Jáki Sorok-patak-híd	1	1330	158	Monolit vasbeton lemez	1959
8708	7+991	Pinkamindszenti Pinka-híd	1	2600	340	UB vagy UBx tartó	2004
8713	13+255	Pornóapáti-i Pinka-híd	3	1050	158	Öszvértartó monolit vb. pályalemezzel	1949
8718	0+472	Lukácsházi Gyöngyös-patak-híd	3	1000	187	Fordított T tartós	1965
8719	0+046	Kőszegi Gyöngyös-patak-híd	1	2300	312	Alulról nyitott öszvértartó, monolit vb. pályalemezzel	1960
8719	4+913	Cáki időszakos vízfolyás híd	1	1020	99	Fordított T tartós	1967
8721	1+115	Szombathelyi 2. Perint-patak-híd	3	1400	524	Monolit vb. takarékübereges keresztmetszetű	2001
8721	11+768	Lukácsházi 2. Gyöngyös-patak-híd	3	1460	308	Monolit vasbeton lemez	1967
8901	4+285	Szombathelyi 3. Perint-patak-híd	3	1380	515	Monolit takarékübereges vasbeton	1972
73172	3+629	Rigácsi 2. Marcal-híd	1	1150	111	Monolit vasbeton lemez	1948
74328	0+392	Szentgotthárdi Lapincs-híd	3	2000	422	Monolit vasbeton lemez	1962
84119	4+299	Kamondi Marcal-híd	1	2200	261	FCI tartó	2010
84119	4+519	Kamondi „Vas megye” csatorna-híd	1	1700	146	Monolit vasbeton lemez	1969
84150	1+137	Sárvári Herpenyő-ártéri híd	4	1040	528	Monolit vasbeton lemez	1960
84150	1+623	Sárvári 2. Rába-ártéri híd	1	2010	251	Monolit takarékübereges vasbeton	1961
84150	1+847	Sárvári 2. Rába-híd	1	6200	731	Utófeszített ívhíd	1948
84150	4+388	Sárvári Győr-Sztgotthárd vasút feletti híd	3	1470	446	Monolit vb. és FT tartós	1962
84150	5+020	Sárvár utáni Szaput-árok-híd	1	1110	136	Monolit vasbeton lemez	1961
						Összesen: 97 db híd, 40 544 m² hídfelület	

Az M86 hídjai

Útszám	Szelvény	Híd neve	Nyílások száma (db)	Legnagyobb nyílás (cm)	Híd felület (m²)	Felszerkezet anyaga	Építés éve
M86	82+030/1	Zanati-Nyugat földutat átvezető híd	2	2130	384	FCI tartó	2014
M86	83+075/1	Zanati Kozár-Borzó-patak-híd	1	777	255	FPT tartó	2014
M86	83+075/2	Zanati Kozár-Borzó-patak-híd	1	777	261	FPT tartó	2014
M86	83+920/1	Zanat-Kelet földutat átvezető híd	2	2100	384	FCI tartó	2014
M86	84+064/1	Zanati Perec-patak-híd	1	380	69	Hullámosított acéllemez	2014
M86	84+064/2	Zanati Perec-patak-híd	1	380	69	Hullámosított acéllemez	2014
M86	85+339/1	Vépi 2. Surányi-patak-híd	1	530	116	Hullámosított acéllemez	2014
M86	85+339/2	Vépi 2. Surányi-patak-híd	1	530	116	Hullámosított acéllemez	2014
M86	86+689/1	Nemesbődi Cséri-árok-híd	1	330	51	Hullámosított acéllemez	2014
M86	86+689/2	Nemesbődi Cséri-árok-híd	1	330	51	Hullámosított acéllemez	2014
M86	87+290/1	Nemesbődi Sormás-patak-híd	1	372	59	Hullámosított acéllemez	2014
M86	87+290/2	Nemesbődi Sormás-patak-híd	1	372	58	Hullámosított acéllemez	2014
M86	87+923/1	Nemesbődi időszakos vízfolyás-híd	1	330	51	Hullámosított acéllemez	2014
M86	87+923/2	Nemesbődi időszakos vízfolyás-híd	1	330	51	Hullámosított acéllemez	2014
M86	87+976/1	Nemesbődi földutat átvezető híd	2	2130	384	FCI tartó	2014
M86	89+226/1	Nemesbődi 2. Rátka-patak-híd	1	530	96	Hullámosított acéllemez	2014
M86	89+226/2	Nemesbődi 2. Rátka-patak-híd	1	530	96	Hullámosított acéllemez	2014
M86	90+590/1	Váti mezőgazdasági földút átvezető híd	2	2200	404	FCI tartó	2009
M86	90+920/1	Váti 1. Hosszúvíz-patak-híd	1	465	138	Hullámosított acéllemez	2009
M86	90+920/2	Váti 2. Hosszúvíz-patak-híd	1	465	104	Hullámosított acéllemez	2009
M86	93+810/1	Váti 1. Kőris-patak-híd	1	978	175	Hullámosított acéllemez	2009
M86	93+810/2	Váti 2. Kőris-patak-híd	1	978	177	Hullámosított acéllemez	2009
M86	97+975/1	Szelestei Mocsony-patak-híd	1	454	83	Hullámosított acéllemez	2010
M86	97+976/2	Szelestei Mocsony-patak-híd	1	454	84	Hullámosított acéllemez	2010
Összesen: 24 db híd, 3 716 m² hídfelület							

Hargitai Jenő hídrajzai



Bő és Gór közötti Répce-híd (1929)

Szombathely, Perint-híd (1946)

Szombathely, Bartók Béla úti híd (1968)

Rátót, Lahn-patak-híd

Hargitai Jenő egyedi hídleírásai

8. sz. főút	Karakói Torna-patak-híd, az út 110,610 km szelvényében	1971
	Vasvár–Rábahídvég közötti Csörnöc-híd, az út 147,129 km szelvényében	1936
	Vasvár–Rábahídvég közötti Csörnöc-híd újjáépítése, az út 147,129 km szelvényében	1948
	Vasvár–Rábahídvég közötti Csörnöc-híd átépítése, szélesítése, az út 147,129 km szelvényében	1987
	Vasvár, vasútvonal feletti híd, az út 144,086 km szelvényében	1936–37
	Vasvár, vasútvonal feletti híd újjáépítése, az út 144,086 km szelvényében	1948
	Vasvár–Rábahídvég közötti Rába-ártéri híd az út 148,460 km szelvényében	1936–37
	Vasvár–Rábahídvég közötti Rába-ártéri híd az út 149,242 km szelvényében	1937
	Vasvár–Rábahídvég közötti Rába-ártéri híd szélesítése az út 149,242 km szelvényében	1982
	Rábahídvégi Rába-híd az út 150,055 km szelvényében	1942–43
	Rábahídvégi Rába-híd újjáépítése az út 150,055 km szelvényében	1949
	Horvátnádalja/Körmend, Pinka-híd, az út 168,260 km szelvényében	1936–37
	Rátót, körmend–szentgotthárdi vasútvonal feletti híd az út 178,389 km szelvényében	1937–39
	Vasszentmihályi Vörös-patak-híd az út 180,001 km szelvényében	1907
	Vasszentmihályi Vörös-patak-híd újjáépítése az út 180,001 km szelvényében	1949
	Rönöki Kőkuti-híd szélesítése az út 183,274 km szelvényében	1950
	Rönöki Szent Imre-patak-híd szélesítése az út 184,428 km szelvényében	1950
74. sz. főút	Győrvári Sárvíz-híd az út 73,461 km szelvényében	1955–56
76. sz. főút	Hegyhátsál/Katafa, Hegyalja-patak-híd, az út 78,625 km szelvényében	1965
84. sz. főút	Rigácsi Marcal-híd, az út 34,575 km szelvényében	1967
86. sz. főút	Körmendi Csörnöc-híd, az út 49,090 km szelvényében	1978–76
	Körmendi Rába-híd, az út 50,749 km szelvényében	1979–78
	Szombathelyi Perint-híd, az út 74,370 km szelvényében	1975–76
	Szombathelyi Gyöngyös-híd, az út 76,367 km szelvényében	1978
	Zanati Kozár/Bogáca-patak-híd, az út 83,244 km szelvényében	1968
	Répcelaki Kőris-patak-híd, az út 118,872 km szelvényében	1961
87. sz. főút	Rumi Rába-híd, az út 3,824 km szelvényében	1923–24
	Rumi Rába-híd újjáépítése, az út 3,824 km szelvényében	1947
	Rumi Rába-híd átépítése, az út 3,824 km szelvényében	1980–81
	Rum–Kám közötti ártéri híd az út 0,901 km szelvényében	1951
7381 j. út	Karakói Marcal-híd, az út 0,258 km szelvényében	1969
7442 j. út	Gersekarát előtti Sárvíz-híd, az út 11,244 km szelvényében	1941
7445 j. út	Molnaszecsődi Rába-híd, az út 0,431 km szelvényében	1963–65
7451 j. út	Csákánydoroszlói Rába-híd, az út 30,126 km szelvényében	1926
	Őriszentpéteri Zala-híd, az út 13,451 km szelvényében	1944–48
	Bajánsenyei Nagykerka-ártéri híd, az út 7,542 km szelvényében	1961
7452 j. út	Kemestaródfai Strém-patak-híd, az út 3,793 km szelvényében	1966–67
	Kemestaródfai Pinka-patak-híd, az út 3,862 km szelvényében	1967–68

7453 j. út	Csörötneki Rába-híd, az út 15,373 km szelvényében	1928–29
	Őriszentpéteri Zala-híd, az út 1,182 km szelvényében	1962
7459 j. út	Rábafüzesi Lahn-patak-híd, az út 2,241 km szelvényében	1940–41
	Szentgotthárdi Rába-híd, az út 0,594 km szelvényében	1971
7461 j. út	Csörötneki Huszászi-patak-híd, az út 6,212 km szelvényében	1949
	Rábagyarmati Rába-híd, az út 2,312 km szelvényében	1967–68
	Rátóti Lahn-patak-híd, az út 1,146 km szelvényében	1973
8404 j. út	Celldömölki Cinca-patak-híd, az út 27,303 km szelvényében	1961–62
	Mersevát-vízelvezető-árok-híd, az út 19,586 km szelvényében	1978
	Merseváti Marcal-híd, az út 20,121 km szelvényében	1978
8411 j. út	Szergényi Marcal-híd, az út 24,290 km szelvényében	1949
	Szergényi Marcal-ártéri híd, az út 19,730 km szelvényében	1963–64
8415 j. út	Bobai Marcal-ártéri híd, az út 6,473 km szelvényében	1960–61
	Bobai Marcal-ártéri híd (Vas megyei csatorna), az út 7,073 km szelvényében	1961
8429 j. út	Izsákfai Kodó-patak-híd, az út 9,844 km szelvényében	1957
8431 j. út	Mesteri Cinca-patak-híd, az út 2,266 km szelvényében	1940
8441 j. út	Ikervári Rába-híd, az út 4,689 km szelvényében	1970–74
	Ikervári Rába-műcsatorna-híd, az út 4,079 km szelvényében	1970–74
8442 j. út	Sorokpolányi Sorok-ártéri híd, az út 14,245 km szelvényében	1964
8452 j. út	Ostffyasszonyfa–Uraiújfalu közti Rába-híd, az út 13,921 km szelvényében	1964–66
8611 j. út	Kenyeri Rába-ártéri híd, az út 24,003 km szelvényében	1935–36
8615 j. út	Répcelaki Répce-híd, az út 0,711 km szelvényében	1907
8624 j. út	Csepregi Répce-Ásás-csatorna-híd, az út 9,905 km szelvényében	1923
	Csepregi Gyűjtő-árok-híd, az út 9,183 km szelvényében	1974
8631 j. út	Nagygeresdi Répce-híd, az út 1,166 km szelvényében	1964–59
8632 j. út	Bő és Gór közti Répce-Malom-csatorna-híd, az út 6,539 km szelvényében	1929
8637 j. út	Büki Répce-híd, az út 0,403 km szelvényében	1963–64
8701 j. út	Zsennyei Sorok-híd, az út 8,900 km szelvényében	1964–65
	Sárvár–Ikervár közti Gyöngyös-patak-híd, az út 25,438 km szelvényében	1927
8702 j. út	Gyanógeregyei Sorok-ártéri híd, az út 4,502 km szelvényében	1963–64
8703 j. út	Gyanógeregyei Sorok-ártéri híd, az út 4,755 km szelvényében	1960
	Gyanógeregyei Sorok-ártéri híd, az út 4,805 km szelvényében	1960
8707 j. út	Jáki Sorok-patak-híd, az út 16,038 km szelvényében	1959
8713 j. út	Pornóapáti Pinka-híd újjáépítése, az út 13,255 km szelvényében	1946
8718 j. út	Kőszeg szerdahelyi Szerdahelyi-patak-híd, az út 5,405 km szelvényében	1948
8719 j. út	Kőszegi Gyöngyös-patak-híd újjáépítése, az út 0,045 km szelvényében	1959–60
8721 j. út	Gyöngyösfalui Gyöngyös-patak-híd, az út 9,479 km szelvényében	1955–56
	Lukácsházai Gyöngyös-patak-híd, az út 11,768 km szelvényében	1967
74328 j. út	Szentgotthárdi Lapincs-patak-híd, az út 0,369 km szelvényében	1961–62
73172 j. út	Rigácsi Marcal-híd, az út 3,629 km szelvényében	1940–42
74168 j. út	Körmendi Rába-híd, az út 1,304 km szelvényében	1905–06
	Körmendi Rába-híd újjáépítése, az út 1,304 km szelvényében	1945–47

74186 j. út	Horvátnádaljai Pinka-ártéri híd, az út 1415 km szelvényében	1909
	Horvátnádaljai Pinka-híd, az út 1,612 km szelvényében	1909
	Horvátnádaljai Pinka-ártéri híd, az út 1,932 km szelvényében	1909
84150 j. út	Sárvári Herpenyő-ártéri híd, az út 1,137 km szelvényében	1961–62
	Sárvári Rába-ártéri híd, az út 1,623 km szelvényében	1961
	Sárvári Gyöngyös-híd, az út 3,022 km szelvényében	1949
87117 j. út	Vaskeresztesi Pinka-híd, az út 0,503 km szelvényében	1941
Önkormányzati hidak		
Kőszegi Gyöngyös-híd (a volt 87. sz. főút 47,631 km szelvényében) szélesítés		1950
Szentgotthárdi Rába-híd a korábbi országos közúton		1910
Szentgotthárdi Lapincs-híd a korábbi országos közúton		1961–64
Szombathelyi Szent Flórián körúti (centenáriumi) Perint-híd		1946
Szombathely, Bartók Béla utcai Perint-híd		1967–68
Szombathely, Nagykar utcai Perint-híd		1949

Szentgotthárd, Rába-híd – ecsetrajz (I.L)

Tervezők

Kenedics József földmérő	Iványi Kereskedő úti híd Ostffyasszonyfai Rába-híd	1787
Czitkovits Sámuel földmérő	Körmendi Rába-híd	1787
Tenethmann István vasúti mérnök	Kőszegi Gyöngyös-híd	1883
Kukin Vojin ÁÉH	Körmendi Rába-híd, alépítmény	1905
Schlick-féle Vasöntöde és Gépgyár	Körmendi Rába-híd felszerkezet	1905
Frank Ármin ÁÉH-mérnök	Vasszentmihályi Vörös-patak-híd alépítmény	1907
Magyar Waggon és Gépgyár	Vasszentmihályi Vörös-patak-híd felszerkezet	1907
Zielinski Szilárd egyetemi tanár	Székesfehérvár-gráci út 90. sz. hídja	1907
Kovács-Sebestyén Aladár egyetemi tanár	Répcelaki Répce-árapasztó-híd	1907
Gut Árpád és **Gergely Jenő** mérnökök	Horvátnádaljai Pinka-ártéri híd	1909
Gergely Jenő mérnök irodája	Szentgotthárdi Rába-híd	1909
Gatterer Ferenc főmérnök	Csepregi Ásás csatorna-híd	1923
Müller Félix egyetemi tanár	Nagycsakányi Rába-híd	1926
Sávoly Pál mérnök	Csörötneki Rába-híd	1928
	8. sz. főúti Pinka-híd	1936
Dirner László ÁÉH	8. sz. főúti Csörnöc-híd	1936
Lád Károly mérnök	Rábakecöli Rába-ártéri híd	1935
Mészáros József	Vasvári vasút feletti híd	1936
Menyhárd István egyetemi adjunktus	8. sz. főúti Rába-ártéri híd	1936
Balogh György, Farkas László, Verő Imre	8. sz. főúti Rátót vasút feletti híd	1937
Mistéth Endre egyetemi adjunktus	Rábagyarmati Rába-híd	1940
	Vaskeresztesi Pinka-híd	1940
	8. sz. út Rábahídvégi Rába-híd	1942
Vajda Pál, Gábor István mérnökök	Rumi Rába-híd újjáépítése	1947
Székely Hugó, Bölcskei Elemér mérnökök	Rábahídvégi Rába-híd Sárvári Rába-híd	1948
Bölcskei Elemér mérnök	Vasszentmihályi Vörös-patak-híd újjáépítése	1946
Tantó Pál ny. hídosztályvezető	Szombathelyi Szent Flórián körúti és Nagykar utcai Perint-hidak	1949
Közlekedésüzemi Épülettervező Iroda, Szombathely	Kőszegi Gyöngyös-híd szélesítése	1950
Szombathelyi Útfenntartó Vállalat	8. sz. főúti rönöki közúti híd szélesítése	1950
ÁMTI		
Csaba László, Schwertner Antal	Rum–Kám közötti ártéri hidak	1950
Uvaterv		
Reviczky János	Győrvári Sárvíz-híd	1956
Zsámboki Gábor	Csörötneki Rába-híd újjáépítése	1956
Bozó-Kis Ákos	Kőszegi Gyöngyös-patak-híd	1959
Vargha László	Kőszegi Gyöngyös patak-híd	1959
	Gyanógeregyei Sorok-híd	1964

Bots Dénes	84. sz. főút, sárvári Gólya-ártéri híd	1960
Tamássy Tibor	Répcelaki Körös-patak-híd	1961
Szuroviák Tamás	Őriszentpéteri Zala-híd	1962
Papp Béla	Büki Répce-híd	1964
Varga József	Molnaszecsődi Rába-híd	1963
Gyarmati Tibor	Zsennyei Sorok-patak-híd	1964
	Rumi Koponyás-patak-híd	1965
Rosnyai András	Ostffyasszonyfa–Uraiújfalu közti Rába-híd	1964
Wellner Péter	76. sz. főúti Nádas-patak-híd	1965
Erdőssy Miklós	Kemestaródfai Pinka-híd	1966
Rácz László	Nemeskeresztúri Marcal-híd	1967
Néveri Imre	Rábagyarmati Rába-híd	1967
Knebel Jenő	Lukácsházai Gyöngyös-híd	1967
Bárány Gyula	8. sz.főút, karakói Marcal-híd	1969
Pozsonyi Iván	Ikervári Rába-műcsatorna-híd	1970
Kármán Péter	86. sz. főúti Perint-híd	1975
Csölle Endre	86. sz. főúti Csörnöc-híd	1978
	86. sz. főúti Rába-híd	1979
Kovács Zsolt	Rumi Rába-híd	1980
Bognár Ferenc **Kusztor Sándor**	8. sz. főúti Csörnöc-híd szélesítése	1982
Pannon- Freysinnet Kft.		
Dalmy Dénes, Loykó Miklós	Sárvári Rába-híd erősítése	1995
Főmterv Rt.		
Horváth Adrián, Nagy Zsolt	Sárvári új Rába híd	2003

Megjegyzés:

A II. világháború előtt magántervezők, illetve tervezőirodák készítették a hídterveket, általában a következő munkamegosztással. A híd általános elrendezését az államépítészeti hivatalok, illetve a minisztérium hídosztálya készítette. Az acélszerkezetek kiviteli terveit a MÁVAG, a Schlick-féle Vasöntöde és Gépgyár, a Magyar Waggon- és Gépgyár (Győr) és a többi vállalat készítette.

A vasbeton hidak tervezésére Zielinski Szilárd szervezett tervezőirodát, ebből nőttek ki és működtettek önálló irodát pl. Gut Árpád, Gergely Jenő és mások.

Vas vármegyében kiváló tervezők tevékenykedtek, munkásságukból a jelentősnek tartott munkákat vettem a kimutatásba. Említést érdemel, hogy Mistéth Endre a II. világháború alatt igen sok, érdekes, újszerű hidat tervezett, melyekből több meg is épült.

A hídtervezés szervezete többször módosult. 1948 augusztusában alakult az Állami Mélyépítéstudományi és Tervező Intézet (ÁMTI), ez 1950. január 1-jén Nemzeti Vállalattá alakult, majd három vállalattá bontották: Mélyépítési Tervező-, Út-, Vasúttervező- és Közlekedésüzemi és Épülettervező Vállalat.

A hidak zömének tervezője a rendszerváltásig az Út- Vasúttervező Vállalat – Uvaterv – volt, azóta több kisebb-nagyobb tervezőiroda alakult.

A hídügyekben a próbaterheléseket az Útügyi Kutató Intézet és jogutódja, továbbá a Budapesti Műszaki Egyetem hídtanszéke végezték, hídvizsgálatokat a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola (KTMF) és jogutódja, különösen a rendszerváltás óta pedig tervezőirodák, szaklaboratóriumok is közreműködtek.

Kivitelezők

Holczim Mátyás ács	Szombathely, Óperint utcai Perint-híd	1814
Melocco Leonardó	Ikervár, az erőmű hídja	1895
	Szombathely, Széll Kálmán utcai Gyöngyös-híd	1900
Grünvald testvérek, Szombathely	Körmend, Rába-híd alépítmény	1905–06
Schlick-féle Vasöntöde és Gépgyár	Körmend, Rába-híd felszerkezet	1905–06
	Sárvár Rába-híd felszerkezet	1908
Frim Pál, Körmend	Vasszentmihály, Vörös-patak alépítmény	1907
	Horvátnádaljai Pinka-ártéri híd	1909
Magyar Waggon és Gépgyár	Vasszentmihályi Vörös-patak-híd	1907
Milis és társa, Fuchs Samu, Budapest	Répcelaki Répce-árapasztó-híd	1907
Uy. Károly, Enyedi Béla mérnök vállalkozók	Szentgotthárd, Rába-híd	1910
Krenner és Lang vállalkozók	Szombathely, Szelestey utcai Gyöngyös-híd	1913
Pittel és Brausewetter vállalkozók	Csepreg Répce-Ásás-csatorna-híd	1923
Zsigmondi Béla vállalkozó	Rumi Rába-híd	1923–24
Gajdóczky Dezső és **László** vállalkozó	Csákánydoroszlói Rába-híd	1926
Müller Ede és **Weiss Oszkár** vállalkozók	Csörötneki Rába-híd	1928–29
Kenedi-Horváth-Veres vállalkozók	8. sz. úti Csörnöc-híd	1936
Borbély Ferenc és **Oberländer Endre** vállalkozók	8. sz. út, vasvári vasút feletti híd	1936–37
Skuteczky és **Boray** vállalkozók	8. sz. út, vasvári Rába-ártéri híd	1936–37
Palatinus Építő és Ingatlanforgalmi Rt., Strasszer József építésvezető	8. sz. út, Pinka-híd	1936–37
Hacker Emil, Klein Imre vállalkozók	8. sz. út, rátóti vasút feletti híd	1937–38
Andráskay Müller Ede és fiai vállalkozók	Vaskeresztesi Pinka-híd	1940–41
Wanner Henrik vállalkozó	8. sz. út, Rábahídvégi Rába-híd	1942–43
Nagypál Sándor vállalkozó	Körmendi Rába-híd újjáépítése	1945–47
Hegesztett Hidak Kft.	Körmendi Rába-híd újjáépítése	1945–47
	Rumi Rába-híd újjáépítése	1947
Fodor Béla és fiai	Rumi Rába-híd újjáépítése	1947
Szombathelyi Magasépítő NV, Tirbus István építésvezető	8. sz. út, vasvári vasút feletti híd újjáépítése	1948
Weiss György, Szombathely vállalkozó	Rumi Rába-híd alépítmény újjáépítése	1947
Államépítészeti Hivatal, Szombathely házilagos munkában	8. sz. úti Csörnöc-híd újjáépítése	1948
Mélyépítő és Mélyfúró Vállalat, Vágó Sándor építésvezető	8. sz. út, Rábahídvégi Rába-híd újjáépítése	1948–49
Szombathelyi Útfenntartó Vállalat, Közúti Hídfenntartó Vállalat	Kőszegi Gyöngyös-híd	1959–60
Hídépítő Vállalat, Hamza Gyula építésvezető	Csörötneki Rába-híd	1956–57
Zalaegerszegi Útfenntartó Vállalat	Győrvári Sárvíz-híd	1956
Hídépítő Vállalat		
Orosz Ottó	Kőszegi Gyöngyös-híd	1959–60
Szántó Kálmán	Büki Répce-híd	1963–64

Gyukits György	Gyanógeregyei Sorok-híd	1964
	Molnaszecsődi Rába-híd	1963–65
Molnár Zoltán	Ostffyasszonyfai Rába-híd	1964–66
Encsy Balázs	Rábagyarmati Rába-híd	1967–68
Benkeházy Károly	Ikervári Rába-híd	1970–74
	Rumi Rába-híd átépítés	1980–81
Győri Közúti Üzemi Vállalat	Répcelaki Kőris-patak-híd	1961
Zalaegerszegi Közúti Üzemi Vállalat	Szentgotthárdi Lapincs-híd	1962
	76. sz. főúti Nádasd-patak-híd	1965
Közép-dunántúli Vízügyi Igazgatóság	8. sz. út, karakói Marcal-híd	1969
	8. sz. út, karakói Torna-híd	1971
Pannon-Freyssinet Kft.	Sárvári Rába-híd erősítése	1995
Heringer János	Sótonyi Csecsér-patak-híd	1996
MAHÍD 2000 Rt., Ganz Acélszerkezet Rt.	Sárvári Nádasdy Ferenc Rába-híd	2004

Megjegyzés: a tervezőkhöz hasonlóan a kivitelezők esetében is csak néhány példát emeltem ki, elsősorban Hargitai Jenő hídleírásaiból.
A hidakat a korai időkben ács, kőműves vállalkozók építették, a II. világháború előtt igen sok magánvállalat versenyzett a munkákért. A nagyobb vállalkozókból 1945 után előbb munkaközösségek alakultak, Duna-híd-, Mélyfúró magánvállalatok és Mélyépítési Vállalatok munkaközössége néven. 1949-ben ezekből alakult a Mélyépítő és Mélyfúró Nemzeti Vállalat, majd 1950-ben a Hídépítő NV. Ez utóbbi vállalat építette a megyében a hidak zömét. A példatárban szerepeltek útépítő, útfenntartó és más vállalatok is, mivel a kisebb hidak korszerűsítéséből ezek is kivették a részüket.
A rendszerváltás után sok új vállalkozás alakult, ezekből csak egy-kettő szerepel ebben a listában.
Az acélszerkezetek gyártói, kivitelezői sem mind szerepelnek a felsorolásban, ennek oka az adathiány.

Megyei mérnökök, hídmérnökök, műszaki ellenőrök

Kenedics József: 1777-ben lépett a vármegye szolgálatába, néhány hídterv, szép megyei térkép maradt fenn munkásságából, utódai Cvitkovits Sándor, Szalay János és Hegedűs Sándor volt.
A vármegye részéről szolgabírók intézték az utak, hidak ügyeit a 19. század elején, pl. Szecsődy Károly, Nagy Zsigmond, Kisfaludy János, Dénes Gábor és mások.
1867-ben megalakult Szombathelyen is az Államépítészeti Hivatal (Áéh), első vezetője Schwarz Ede volt. A hivatal munkatársai hidak terveit készítették, az építéseket ellenőrizték pl. **Kukin Vojin** 1905-ben a körmendi Rába-híd alépítményi terveit készítette, **Franck Ármin** 1907-ben a vasszentmihályi Vörös-patak-híd építését intézte.
Szombathely út-, hídügyeinek intézésével 1886-ban Müllner Ignác mérnököt bízták meg, Bodányi Ödön a megyeszékhely kiváló műszaki felelőse volt a 20. század elején.
A **Rábaszabályozási Társulat** is építtetett közúti hidakat pl. Répcelak, 1908.
A Rába-hidak építésének programja 1923-tól kezdődött, ebben **Bényei** (Becker) **Alajos** intézte az Áéh részéről az építtetői feladatokat.
Tekintettel arra, hogy Csepreg és környéke korábban Sopron vármegyéhez tartozott, a Soproni Áéh építtette 1923-ban a Répce-Ásás-csatorna-hidat.
A székesfehérvár-gráci 8. sz. főút korszerűsítését a minisztérium részéről **Láng-Miticzky Tibor, Baksay Zoltán, Lád Károly, Karoliny Márton** irányította, illetve ellenőrizte a nagy hídépítési munkákat.
Egy-egy hídépítés iratai között fennmaradt, hogy az Áéh részéről ki foglalkozott a hidakkal: pl. Vaskeresztes Pinka-hídjának építését Szilvásy Károly irányította.
Az újjáépítési munkák főfelelőse **Ullrich Zoltán** volt, a helyszíni irányítás, ellenőrzés **Kmetty Lajos** feladata volt.
Az államépítészeti hivatalokat 1950-ben megszüntették, 1954-ben kirendeltségeket, 1958-ban pedig 12 közúti igazgatóságot szerveztek, Vas megye út-hídügyeit a Győri, illetve a Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság intézte 1967-ig, ennek megfelelően az építtető részéről pl. Sárvár Gólya hídjának ügyeit Győrből **Szörényi László**, Molnaszecsőd Rába-hídjának építését pedig Zalaegerszegről **Richter Béla** intézte 1961–65 között.
Az önálló Szombathelyi Közúti Igazgatóság, ill. jogutódjának hídmérnöke **Lakatos Ferenc** volt, ezt a munkakört töltötte be utána **Kusztor Sándor, Nacsa József**, napjainkban pedig **Czap Attila**.

Kronológia

17 A rómaiak megszállták, ellenőrzés alatt tartották a Borostyánkő utat.

2. sz. Savariában csatornázták az utcákat és burkolattal látták el. Elkészült a 32 km hosszú vízvezeték is.

303 Savariában a Perint hídjáról vetették a vízbe a hitvalló Quirinius püspököt.

456 Földrengés sújtotta Savariát.

5. sz. Hun katonai bázis került Savariába.

791 Frank csapatok keltek át Sárvártól északra a Rábán.

1000 után Szent István uralkodása alatt több ezer révész és 500 vámos működött az országban.

1055. A tihanyi alapítólevél Körmendnél a királyok útjáról emlékezik meg.

1073 Ikervárnál pihent Salamon király, ahol már a rómaiak alatt is átkelőhely, híd volt.

11. sz. Szombathelyen sánc védte a településen átmenő Borostyánkő utat.

1194 előtt Külföldi kereskedők Szombathelyen át a Nagyúton mentek Észak-Itáliába, utána hágóutakat is használtak.

1217 Megyehíd az Ikervár–Szombathely közti út hídjáról kapta nevét.

1221 A Németújvárra menő út Pinka-hídjáról van említés egy oklevélben.

1226 Vasvárnál jelentős vasraktár volt, az utak fontos várak mentén haladtak.

1238 Répceszentgyörgy malmát említi egy oklevél, malmoknál átjáró, híd volt.
Körmendnél vámos átkelőhely volt a Rábán.

1283 A vasvári káptalanhoz tartozók a Rába és Mák vizének hídján vámmentesen közlekedtek.

1255 Körmendnél torony épült, valószínű a Rába-átkelő, híd védelmére.
Rábahídvégen (akkor Hídvég) biztosan volt Rábahíd.

1265 Rábahídvég hídőreiről emlékezik meg egy oklevél.

1267 Vas vármegye székhelye Vasvár volt.

1274 Felsőmarácnál Olasz út, Király út és Körmendre vezető út volt egy oklevél szerint.

1277 Rumnál híd volt a Rábán, kis földvár is volt.

1280 IV. László Hermáni Andrásnak adományozta Hídvéget a hídjoggal együtt, ő a Hídvégi nevet vette fel.

1289 Kőszegnél városfal volt már, mély árok is védte a várost, ebbe a Gyöngyös vizét vezették.

14. sz. Szombathelyen három Perint-híd és két Gyöngyös-híd állt.

1350 Nagy Lajos király a Rumy családnak adta a Rábahíd vámjogát.

1389 Mersevát Marcal-átkelőhelyéről oklevél szól, ám ennél sokkal régibb itt az átkelés.

1399 Kígyókő vára Ostffyasszonyfánál a Rába-átkelőt őrizhette.

1411 A molnári hidat említette egy oklevél Vasvárral kapcsolatban.

1435 A XXIII. tc. a vámtulajdonosok kötelességét ismét szabályozta, előírva az utak, hidak fenntartását.

15. sz. Kőszegnél az Alsó-kaputoronynál a vizesárok fölött cölöphíd állt, 30 m hosszú lehetett, kőpillére is épült.
A Rábán 8 helyen állt malom: Szentgotthárd, Csörötnek, Csákány, Körmend, Molnári, Ikervár, Sárvár, Uraiújfalu, ezek hídhelyek is voltak.

1439 Árpásnál (ez Molnári és Rábapüspöki táján lehetett) „Új hídról” szólt egy oklevél.

1455 Vasváron Híd utca volt, a város kútjához híd vezetett.

1459 Körmend vizesárokkal körülvett erősség volt.

1490 után Miksa bevette Kőszeget, Rohoncot, Lékát, Szombathelyt, Körmendet, Vasvárt, s a pozsonyi béke után sem került vissza a vármegyéhez minden elfoglalt település, a vármegye területi egysége csak 1647-ben állt helyre.

1510 Jánosháza árokkal való körülvételére kapott királyi engedélyt Erdődy Péter. A Rába védelmére a legrégibb időben is erősségek épültek.

1532 Kőszeg ostromához felvonulva három helyen is átkelt a török a Rábán, ez fontos figyelmeztetés volt.

1543 Katonai felmérés szerint Szentgotthárdnál, Csörötneknél, Csákánynál, Szecsődnél, Hídvégnél híd, átkelő volt a Rábán.

1548 Kőszegen a Felső-kapunál híd épült.

1549 Rábahídvégen lerombolta az erősséget a török, pedig 1547-ben a megyegyűlést itt tartották.

1552 Sárvárnál várbejáró fahíd épült.

1578 A vasvári káptalan Szombathelyre költözött. Nicknél rőzsegátat építettek a Rábán.

1579 A Rába-szabályozással a törvényhozás ettől az időponttól kezdve átlag négyévente foglalkozott.

1583 Szombathelyen a déli kivezető hídon állt a Sidohíd néven emlegetett műtárgy.

1589 Sárvárnál elkészült a kaputorony a felvonóhíddal.

1594 Rumnál 25 lovas és 50 gyalogos őrizte az itteni cölöphidat a Rábán, máshol is védték az átkelőhelyeket a királyi kamara felszólítása alapján. Csákánynál volt valamilyen bürü, ám a megbízható híd még nem épült meg.

1599 Csákánynál királyi engedéllyel hidat épített Batthyány Ferenc, ezzel a forgalom átterelődött új útvonalra, az átkelőhely védelmére erősség is épült.

16. sz. Bozsokon a kastélyoknál valószínűleg kőhidak álltak. Körmenden a várkastélyhoz két felvonóhidas kapu vezetett, a Rába-híd is felvonóhidas volt.

1600 körül Pinkamindszentnél fahíd épült, ennek cölöpeit 2004-ben tárták fel.
Sárvár Rába-hídjainak vámtételei ismertek ebből az időből (1–10 dénár).

1601 Rumy Mihály engedélyezte Balozsa és Meggyeskovácsi lakosainak, hogy vámfizetés nélkül keljenek át a Rába-hídon (Rumnál).

1605 Körmend uradalmi központ és hivatalos végvár lett.

1607 Rábahídvég birtokosait kötelezte a vármegye a Rába-híd fenntartására.

1611 Sennyei Gáspár kérelmezte Nagysennyén híd építését, a birtokos nemesek tiltakoztak ez ellen.

1616 Csepregen a molnárokat felhívták, hogy szokás szerint készítsenek „szalmahidakat".

1620 Csákánynál Bácsvölgyi Bálint volt a Rába-híd vámosa (5 beosztottja volt).

1636 Csákánynál is felvonóhíd volt a Rába-hídnál, a török elleni védekezésnél kiemelt figyelmet fordítottak a rábai átkelőhelyek védelmére.

1641 Körmendnél az árvíz elpusztította a Rába-hidat és megrongálta a vár felvonóhídját is.

1650 Rába-szabályozás folyt ebben az időben Sárvárnál, mozgó átkelőhely (hajóhíd) volt ekkor.

Sárváron három híd volt a Rábán.

1663 Rumnál próbált a török átkelni, nem sikerült, az átkelőhelyek jelentősége egyre nőtt.

1664 Szentgotthárd környékén hatalmas jelentősége volt a Rába-hurokban lefolyt csatának, melyben a török nem tudott átkelni a Rábán.

1667 Körmend város térképén a kettős vizesárok, a Rába-híd forgalmának biztosítása – a kaputornyon át – jól látszik. Ebben az időben Körmendnél két híd volt a Rábán.

1670 Szombathelyen, többek között Olah gyaloghíd neve maradt fenn.

1672 Mersevátnál két „repülőhídról" történt említés.

1683 Kapuváron 3 vármegye tárgyalt 42 rábai átkelőhely védelméről, öt hídnál írtak elő erődítést sáncépítéssel.

1685 A felsőőr–lékai úton két Gyöngyös-híd állt.

1695 Lukácsházán, a major épületén a felvonóhíd láncának helyét alakították ki.

1705 Sárvár Rába-hídjának vámtételeit rögzítették.

18. sz. Szombathelyen hét Gyöngyös-, három Perint- és hat várkapu-híd volt.

1733 Kőszegen boltozott várbejáró hidak épültek. Csákánynál a kastély várbejáró kőhídján szobrok és kővázák álltak.

1736 Csörötneknél az apátság a Rába-hídon vámot szedett.

1740 Postaút volt Körmend–Szombathely–Kőszeg–Bécs között.

1750 Körmendnél a Nepomuki Szt. János- szobor az új Rába-híd mellé került.
Vasszécseny kastélyához vezető háromnyílású boltozat épült.

1763 Rábahídvég Rába-hídja – állapota miatt – a postaút forgalmát zavarta.

1764 Kőszegen megépült a Felsőkapu hídja.

1766 Elkezdődött a Csörnöc szabályozása és négy évig tartott.

1767 Rum hídjának vámtételei fennmaradtak, Kámig 9 híd volt.

1768 Szentgotthárdon a Rába-híd mellé elhelyezték Nepomuki festett szobrát.

1771 Krieger Sámuel felmérte a Rábát.

1772 Körmendnél új Rába-híd, a Csörnöcön és az ártéren két új híd épült.

1777 Kőszegen tűzvész után a városfalban új kapu és új híd épült.
Szombathelyen rábukkantak a római kori vízvezetékre.

1780 Sárváron komolyabb útépítések kezdődtek.

1781 Kőszegen a Gyöngyös fölött megépült a Koldus híd.

1782 Szombathelyen vita volt a püspökség és a mezőváros között a Perint-híd karbantartása ügyében.

1785 Az I. katonai felmérés Vas megye útjait és hídjait rögzítette, a Csörötnek–Szentgotthárd közti térképszelvényen 45 híd látható.
II. József a győri kerületbe sorolta be Vas vármegyét, más hat vármegyével.
Körmendre Czvitkovits Sándor tíznyílású Rába-hidat tervezett.

1787 Kenedics József vármegyei földmérő Ostffyasszonyfánál építendő Rába-híd tervét készítette el, más tervek is fennmaradtak ebből az időszakból.

1788 Építési Igazgatóságot szerveztek.

1789 Rábagyarmatnál átvágták a Rába nagy kanyarulatát, ám a folyó új kanyarulatot hozott létre és a település földjeinek elérése nehézségbe ütközött.

1790 Szombathelyről rézmetszet maradt fenn, ezen az előtérben híd látszik.
Öt zömében kiépített út volt a megyében (országosan 35) a megye útjainak hossza 630 km volt.
Kenedics József elkészítette a megye közúti térképét.

1792 Elkészült a Marcal felmérése.
Sárvár térségében 17 fahídról maradt híradás.

1810 Kőszegen a Gyöngyös-híd mellett Nepomuki-szobrot állítottak.
Szalay János földmérő megbízást kapott, hogy mérje fel, mely hidakat kellene boltozattá átépíteni.

1812 Írásos dokumentumok maradtak Bozsoknál és máshol kőhidak építéséről.
Sárváron parkot alakítottak ki hidakkal.

1813 Szentgotthárdon az árvíz megrongálta a Rába- és Lapincs-hidakat, Csörötneken a Rába-híd elpusztult. Sárváron megépítették a 11 nyílású, boltozott várbejáró hidat.
Szombathelyen az árvíz elpusztította az Óperint-hidat. Csörötnek az árvíz után új helyre épült. Háromnyílású fahídterv készült Kőszegre.

1820 A Vas és Sopron vármegye határán levő Feketeér-híd költségviselése ügyében vita alakult ki.
A Lapincs-határhidat az árvíz megrongálta. Stájerország a hídjavítás halasztását javasolta.
A vármegye intézkedett az alsóstrázsai Rába-híd javítása ügyében.

1827 Körmenden Beszédes József a Rába szabályozást ismertette.

1832 A vármegye közgyűlése Hegedűs Sándor első földmérőt a Rum–Ikervár közti úton építendő hidak ügyében utasította a teendőkre.

1833 Sopron vármegye út-hídnyilvántartásában a megye határán túli öt kőhídról tettek említést (két háromnyílású, két kétnyílású és egy egynyílású híd).
Vas vármegye is elkészítette az 1832-ben előírt nyilvántartást, ám ez sajnos elveszett.

1836 Körmendről Fényes Elek feljegyezte, hogy 8 posta- és kereskedelmi út vágja keresztül.

1838 A Rábán 44 malom volt.

1840 Vép Erdődy-kastélyából fennmaradt festményen kétnyílású boltozat látszik.

1841 Az alsóstrázsai Rába-hidat elsodorta a folyó.

1844 Merse és Belsővat között 3 hajóhíd volt, a mocsaras folyón nehéz volt hidat verni.

1848 A katonai kormányzat felégette a Marcal- és Rábahídjait. Ragyogó hídja épségben maradt.
A II. katonai felmérés a Körmendet ábrázoló térképszelvényen Csákánynál, Hidashollósnál és Molnaszecsődnél is Rába-hidat jelöl.

1850 Ikerváron a kastélyparkban álló Rába-híd 144 öl hosszú volt, a parkban két kisebb felhúzható híd és bikák részére 3 bürü volt a Rábán.

1850 után Horvátnádalján 3 új híd épült, magánvámút volt Rábahídvégnél és Hidashollósnál.

1853 Rábakovácsinál Rába-híd, Rábahídvégnél a folyó két ágán van híd a II. katonai felmérés térképszelvényein.

1857 Szombathelyen a város északi részén fahíd volt.
A Szombathely–Kisunyom úton szép kőhíd állt.
Sárvárnál Rába-híd épült.

1859 Marcal Szabályozó Társaság alakult.

1860 Csákány Rába-hídjának magas vámdíja miatt reklamáltak a malomhoz menők, kérték a vám elengedését.

1861 Megkezdődött a Marcal szabályozása.

1862 Rum Rába-hídjának éves bevétele 1500 váltó forint volt.

1865 A sopron–nagykanizsai vasútvonalon többek között négy híd épült a Répcén és ártéren és boltozott gyalogos-aluljáró is Büknél.
Szombathelyen 4+12 m-es gyalogos-aluljáró épült.
Elkészült Szombathely rendezési terve.

1866 Radafalván 24 öl hosszú kőhídfős járomhíd állt.
A mai 8. sz. főút csak Vasvártól haladt a maihoz közelálló vonalon. Ebben az időben a Sopron–Kőszeg–Körmend közötti út volt kiemelt jelentőségű.

1867 Szombathelyen is megalakult az Államépítészeti Hivatal.

1869 Szombathelyen a Kőszeg felé menő út hídja kő felmenő falú és vastartós kivitelben épült meg.

1872 Sárváron 60 m-es Rába-, 105 m-es Rába-ártéri rácsos fahidak épültek.
A Szombathely–Szentgotthárd közötti vasútvonalon faszerkezetű Gyöngyös- és Perint-hidak, Szentgotthárdon fedett rácsos fahíd épült a Lapincs felett.

1873 3,0 m nyílású boltozat épült Gasztonynál, a hidat 1971-ben elbontották.
Rába Szabályozó Társulat alakult.

1876 A vármegye elfogadta a vámos hidak tarifáját.

1879 Szombathelyen az árvíz elvitte a Nagykar utcai gyaloghidat.

1880 Rumnál az árvíz elsodorta a Rába-hidat.

1881 A Bük–Acsád közti vasútvonal Répce-hídját átadták a forgalomnak.

1883 Rácsos vashíd épült Kőszegen a Gyöngyös fölött (Koldus híd).
Sárváron elkezdődött a vasúti fahidak kőpilléres, vas felszerkezetűvé való átépítése.

1885 Mersevátnál 5 hónap alatt Marcal-hidat épített Koch Miksa ácsmester.
Csákánynál 15+19+15 m-es fahíd állt a Rábán.

1887 Molnárinál a Rába-híd kimosás elleni védművét építették meg.

1888 A Kőszeg–Szombathely közötti vasútvonal elkészült.
22 boltozat és néhány vashíd épült.
Szombathely–Pinkafő között elkészült a vasútvonal.

1889 Szombathelyen a Kőszeg felé vezető úton 25,5 m nyílású rácsos vashíd épült.
Wünsch Róbert hídtervet készített.

1890 Rácsos híd volt Szergénynél (Marcal) Rábahídvégnél, Rumnál, Csákánynál, Kecskédnél (Rába-hidak).

1894 Elkészült a Szombathely–Rum közötti vasútvonal 18 kisebb műtárggyal (1974-ben megszűnt ezen a vonalon a forgalom).
Szentgotthárdon vízi erőmű épült.
A Lövő–Kőszeg közti úton 4,0 m nyílású betonboltozat épült.

1895 Ikervárnál a megye legjelentősebb erőműve épült műcsatornával, kezelő- és közúti hidakkal.
Megalakult Szombathelyen a Kultúrmérnöki Hivatal, ez a mezőgazdaság vízügyi munkái mellett, többek közt 23 partbiztosítást is megvalósított.
Szombathely a tudatos városfejlesztés hatására állandó (vasbeton és acél) hidakkal gazdagodott.

1896 A megye állami útjainak hossza kereken 206 km, a törvényhatósági és vicinális utaké 1020 km, a közúti műtárgyak száma (híd és áteresz) mintegy 2000.
Az Államépítészeti Hivatal ettől az időponttól kezdve foglalkozik Rábahídvégnél a Rába medrének korrigálásával.

1897 Az Ikervárnál megépült erőmű termelte árammal Budapest és Pozsony után elsőként villamos indult Szombathelyen. Ez két fahídon haladt át, melyeket a villamos terhelésre megerősítettek.
Szombathelyen a Nagykar utcai Perint-híd vasbeton felszerkezetűvé épült át, ezzel megindult a hídkorszerűsítések sora. Csatornázás is folyt a városban.

1898 Elkészült a Nagykar utcában a vasbeton Perint-híd Melocco Leonardó kivitelezésében.
Elkészült az vasút alatti acélszerkezetű aluljáró a Zanati útnál.

1899 Megnyílt a Körmend–Németújvár közötti vasútvonal, ezen 57 műtárgy, ezek között egy 25 m-es Pinka-híd épült.
Alsószölnökön már állt egy kétszer 2,8 m nyílású, szép boltozat a mai 74183 j. úton.

1900 Szombathelyen vasút feletti gyaloghíd próbaterhelését végezték; vasbeton közúti hidak is épültek a városban.
A Széll Kálmán utcában vasbeton hidat avattak, Éhen Gyula polgármester és Melocco Leonardó kivitelező nevét feltüntető emléktáblával.
Lukácsházán biztosan állt már egy 2×3,0 m és egy 6,0 m nyílású híd a mai 7454 j. úton, mindkét híd átépült.

1901 A mai 84. sz. főút elődjén Sárvár térségében egy 6,0 m, egy 2×10,6 m vasbeton boltozat és egy különleges 20 m-es (süllyesztett pályás) vasbeton gerendahíd épült, ezek a felhagyott útszakaszon ma is állnak.

1902 Szombathelyen a Széll Kálmán és a Szentmárton utcában épült hidak felülvizsgálatát végezte az illetékes bizottság, a hidak alját csónakból szemlélve meg.

1903 Szombathelyen megépült a Nagykar utcában Mehicco kivitelezésében a vasbeton, felsőpályás ívhíd, újjáépítetten ma is ez az egyetlen ilyen hídszerkezet a városban.
Körmenden a Rába- és a Rába-ártéri hidakkal együtt elkezdődött a rácsos acélszerkezetű (40 m) Csörnöc-híd építése 1904-ben fejeződött be.
A megyében elsőként vasszerkezetű Ragyogó híd épül, csatlakozó fagerendás hídrészekkel Ostffy-asszonyfánál.

1905 Körmend közúti Rába-hídjának építésére 5 ajánlat érkezett. A 3×27 m-es rácsos hídszerkezet 1906-ban készült el, újjáépítve, eredeti formában ma is áll.
Megnyílt a Körmend–Zalalövő–Muraszombat közti vasútvonal: Körmendnél acélszerkezetű 75 m-es Rába-, 40 m-es Pinka-híd és faszerkezetű (10 m nyílású) Rába-ártéri híd épült.

1907 Vasszentmihálynál (a mai 8. sz. főút elődjén) 25 m nyílású rácsos közúti híd épült a Vörös-patakon, a felszerkezeti munkát 1908-ban a Magyar Wagon és Gépgyár végezte, ez a híd felszerkezet 1945-ben elpusztult.
Rönökön ugyancsak a 8. sz. főút mai nyomvonalán két felsőpályás acél gerendahíd épült, ezek 2000–2002-ben átépültek.
Somlyó József vállalkozó tervet kért Zielinski Szilárdtól a gráci úton (mai 8. sz. főút) és a Sárváron építendő Rába-hídra.

1908 Sárváron a Sopron–Jánosháza közötti út Rába-hídja acélrácsos hídszerkezettel épült meg.
A Répce-árapasztó fölött Kovács Sebestyén Aladár tervei szerint háromnyílású vasbeton keretszerkezet épült.
A Zsira–Tompaládony–Cirák közti úton (ma 8614 j. út) több 3–4 m nyílású betonboltozat épült.
Egy 4,3 m nyílású 7 bordás vasbeton lemezhíd is épült.

1909 Horvátnádalján háromnyílású vasbeton gerendahíd épült a Pinka-ártéren és egy 15 m nyílású süllyesztett pályás díszes vasbeton gerendahíd.
Mindkét korai vasbeton gerendahíd eredeti formában ma is viseli a forgalmat.
A Pinka fölött az előző ártéri hidakkal egy időben 25 m nyílású, rácsos hídszerkezet épült, ez a híd is eredeti formájában áll.

1910 Szentgotthárdon Gergely Jenő tervei szerint 28,0 m nyílású, vasbeton keretszerkezet épült a Rábán. A Zielinski Szilárd tervezőirodájából kivált tervező hídszerkezete sajnos 1945-ben lényegében elpusztult, újjáépítve, korszerűsítve ma is helyén áll.
Alsóújlakon 5,8 m nyílású fahíd épült, több kortársával együtt persze átépült, ez 1969-ben.

1911 Körmenden a vasútállomás bővítése kapcsán felüljáró épült a gyalogosok részére.

1913 Szombathelyen a Szelestei utca Gyöngyös-hídja megépült Krenner és Lang kivitelezésében. A híd próbaterhelését kavicsterheléssel és gőzhengerrel végezték.

1915 Ostffyasszonyfánál hadifogolytábor építése kezdődött, vasbeton vízvezető műtárgyak épültek (egy-egy öt- és hatnyílású ma is látható).

1918 Az I. világháború végén 3,0 m nyílású vasbeton lemezhíd épült a mai 8716 j. úton, egy sor hasonló híd épült, melyek közül több ma is viseli a forgalmat.

1920 Vas vármegye területe (5036 km^2-ről 1767 km^2-rel csökkent a trianoni békeszerződés következtében. Hat vasútvonal csonkult a határmódosítással.
A közutak hossza 1679 km-ről 958 km-re csökkent. Rum Rába-hídja igen rossz állapotban volt, a háborús időszak biztosan a többi nagy fahidat is megrongálta.
A hídállományra helyileg jellemző, hogy Mersevátnál öt hídból négy fa felszerkezetű volt.

1923 A Kemeneshőgyész–Mezőlak közti út Marcal-hídja ekkor épült háromfőtartós vasbeton hídként. Vasbeton lemezhidak épültek több úton, pl. a mai 7361. és 7455. j. úton és ma is viseli a forgalmat a 8717. j. út két vasbeton lemezhídja.
Csákánynál a Rába vize elsodorta az itt álló hidat.
Rumnál megkezdődött a háromnyílású vasbeton Rába-híd építése.

1924 Elkészült Répcelakon a 9 m nyílású vasbeton Répce-híd.

1925 Az ispánki bekötő úton (ma 74174. j. út) 4 m nyílású fahíd épült. Ez ebben az időben már nem volt jellemző, mert inkább vasbeton lemezhidak épültek.
Befejeződött Rumnál a Rába-híd építése.

1926 Csákánynál elkészült a háromnyílású vasbeton Rába-híd, ez átvészelte a II. világháborút, s megszélesítve, megerősítve ma is szolgálja a forgalmat. Ekkor épült ugyanitt a 14 m-es Rába-ártéri és a 28 m-es Vörös-patak-híd is.
Körmendnél a vasúti Rába-hidat árvízkár érte, 1927-ben átépült a híd.
A Szombathely–Pornóapáti közötti úton 2,8 m nyílású téglaboltozat épült, ma már nincs a hídállományban.
Sárváron a vasbeton Gyöngyös-hidat megszélesítették. Az ebben az évben épült vasbeton hidak közül 13 ma is viseli a forgalmat.

1927 A Sárvár–Ikervár közötti úton 12,0 m nyílású, ma is meglévő vasbeton gerendahíd épült.
Csörötneknél elkészült Sávoly Pál terve háromnyílású vasbeton Rába-hídra. A 17+20+17 m nyílású híd 1929-ben lett kész.

1928 Kőszegen 7 Gyöngyös- és 8 Malomcsatorna-híd volt már.

1929 Rábakovácsi fa Rába-híd terve ebben az éven készült el.

1929 Bő és Gór között (8632 j. út) elkészült a Répce- és Malomcsatorna-híd, eredeti formában ma is forgalom alatt vannak.

1930 A mai 8429 j. úton fa felszerkezetű híd épült, ez 1957-ben átépült.
Ikerváron többnyílású fa felszerkezetű Rába-híd állt.
A mai 8624 j. úton betonboltozat épült, ma is forgalmat visel. Az ebben az évben épült vasbeton hidak közül még 6 megtalálható az összekötő utakon.
A gazdasági válság idején nagyszámú közúti híd és Nicknél hazánk első nyerges, fedeles gátja is megépült.

1931 A HÉV-vonalak államosítása ebben az évben történt, előtte a MÁV szabványszerződéssel kezelte ezeket a vonalakat.
Horvátzsidánynál két fahíd épült, ezek 1981-ben kerültek önkormányzati kezelésbe.

1933 Szombathelyen hat Perint- és tíz Gyöngyös-híd állt.

1934 Egységes főúthálózatot (főközlekedési utat) jelöltek ki Vas vármegyében a 8., 75., 76., 84, 735., 822., 825., 827., 841., 842., 843. és 845 számú volt (1948-ban, majd 1965-ben alapvetően változott a számozás).

1936 Vasvár és Rábahídvég között a 8. sz. főút korszerűsítése során a Rába-ártéren 2 vonóvasas vasbeton ívhíd épült, ezek különlegesek, újdonságok voltak.
Kenyerinél (mai 8611 j. úton) 2×10 m vasbeton gerendahíd épült, ma is eredeti formában áll.
Rábahídvég–Vasvár között (8. sz. út 138 km) háromnyílású (18+23+18 m) vasbeton gerendahíd épült, ennek újjáépítése különlegesség volt.
A 8. sz. főút 168 km szelvényében 2×25 m nyílású vasbeton Pinka-híd épült, ma is, megerősítve viseli a főút forgalmát.
Megkezdődött Vasvárnál a vasút feletti háromnyílású (9+15+9 m), 37° ferdeségű vasbeton híd építése, 1937-ben adták át a forgalomnak.
Rátótnál megkezdődött és 1937-ben elkészült a 26° ferdeségű, 64 m hosszú, vasútvonal feletti vasbeton híd építése, mely eredeti formájában ma is áll.
Több más, érdekes vasbeton szerkezet is épült ezen az úton 2 év alatt.

1939 A Csesztreg–Magyarszombatfa közti út Falu-patak-hídja acéltartós, fapallós szerkezettel épült.

1940 Több úton épült acéltartós – vasbeton lemezzel nem együttdolgozó – műtárgy, pl. a 8627 j. út két hídja.
A mai 7461 j. úton Rátót–Rábagyarmat–Csörötnök közötti úton 2×6,1 m vasbeton gerendahíd épült.
A Szentgotthárd–Rábafüzes közti út Lapincs (4+13+13+4 m) és Lahn-patak konzolos hídját (2+5+2 m) és több más hidat is tervezett Mistéth Endre, pl. a 73172 j. út Marcal-hídját és a Rátót–Rábagyarmat közti ideiglenes (takarékos) Rába-hidat, mely ezen a helyen az első állandó híd volt.

1941 A II. világháború alatt számos híd épült Vas megyében, közülük 6 ma is viseli a forgalmat.

1942 Terv készült az akkori 842 számú (Kőszeg–Körmend közötti) úton vasút feletti műtárgyra.

1943 Rábahídvégen elkészült a Rába-híd átépítése.
Ez a 60 m nyílású vasbeton ívhíd volt a legrövidebb életű híd a megyében.

1944 Szombathely bombázása október 7-én kezdődött.
Ősszel a Rum–Kám közti faszerkezetű ártéri hidakat is előkészítették robbantásra.
1920–44 között 147 közúti híd épült a megyében.

1945 Március hónapban a német katonai alakulatok egy kivételével felrobbantották az összes Rába-hidat, s az érdemleges közúti és vasúti hidakat. Összesen kb.100 közúti híd pusztult el.
A felrobbantott hidak pótlására provizóriumok (pontonhidak is) épültek a roncsokon vagy a rombolt híd mellett. A roncsok kiszedése 1949-ig folyt.
A provizóriumok nehezen bírták az igénybevételt, előfordult pl. Ragyogónál, hogy a vendéghíd pusztulása után komp bonyolította le a forgalmat.

1946 Nagy ütemben folyt a hidak újjáépítése, előfordult azonban (pl. Rumnál), hogy a jeges ár miatt el kellett bontani a provizóriumot. Rábahídvégnél is hasonló volt a helyzet.
Eredeti formában, a roncsok felhasználásával építették újjá Körmendnél a rácsos vasszerkezetű Rába-ártéri és Csörnöc-hidat.

1947 A 3 éves tervben, kiemelt feladat volt a Rába-hidak újjáépítése. 17 közúti híd újjáépítése folyt ebben az évben, Körmendnél már januárban a rácsos acélszerkezeten haladt a forgalom.
Szombathelyen díszkapuállítással ünnepelték a Nagykar utcában újjáépített, az eredetinél szélesebb vasbeton hidat.
Rumnál budapesti Duna-hidak roncsaiból hegesztett acélfőtartós Rába-híd épült (1980-ban át kellett építeni).
Megkezdődött Sárvárnál a Rába-híd újjáépítése, acélanyaghiány miatt merev betétes (cső) vasbeton ívhídként, Rábahídvégen is hasonló híd épült.

1948 Rábahídvégen öt éven belül másodszor épült vasbeton ívhíd a Rában.
Őriszentpéteren háromnyílású (8+10+8 m) 3 főtartós vasbeton Zala-híd épült.
Vasvárnál újjáépült – eredeti tervek szerint – a vasút feletti műtárgy.
A Nagypirit–Boba közti út Marcal-hídja acéltartóval együttdolgozó vasbetétlemezes szerkezettel épült újjá, ez volt az első ilyen hídszerkezet a megyében.
Rábahídvég–Vasvár között a kiemelt roncsok felhasználásával újjáépíttették a háromnyílású vasbeton Csörnöc-hidat.
Az önkormányzati utak államosítása elkezdődött.

1949 11 közúti híd újjáépítése folyt ebben az évben. Eddig az időpontig 55 híd újjáépítése történt meg, ezek közül 24 hídé véglegesen.
Befejeződött Rábahídvégen az új, merev betétes vasbeton ívhíd építése.
A 8. sz. főút Vasszentmihály átkelési szakaszán az egynyílású acél felszerkezetű hidat kétnyílású vasbeton szerkezettel építették újjá.
Szombathelyen elkészült a fejlesztésként épült Centenáris híd (1948-ban határozták el építését).

1950 Rumnál az ártéri hidak 2–4 nyílású vasbeton hidakként épültek újjá, ebben az évben a Herpenyő-(12+2×17+12 m) és a Herpenyő-ártéri, kéttámaszú konzolos közúti híd (4+13+4 m).
A 8. sz. főúton, Rönök belterületén két szegecselt acél főtartójú híd szélesítése készült el.
Átszervezték az államépítészeti hivatalokat.

1951 Folytatódott a Rum–Kám között ártéri hidak újjáépítése.
1950 után az eddigi újjáépítési ütem jelentősen lelassult.

1954 Rábagyarmatnál faszerkezetű (66 m összhosszúságú) Rába-híd épült.
Változott az útfenntartás szervezete, ismét a KPM fennhatósága alatti, de nem megyei szervezetek irányították a munkát. A győri kirendeltséghez 581, a zalaihoz 898 km Vas megyei országos közút tartozott.

1955 Elkezdődött Kőszeg Gyöngyös-patak-hídjának tervezése, eddig csak ideiglenes hidszerkezet állt itt.
Győrváron is elkezdődött a 10,0 m nyílású Sárvíz-híd végleges újjáépítése.

1956 Csörötneken megindult a 17+20+10 m nyílású Rába-híd újjáépítése.

1957 A kompok üzemeltetése a tanácsok kezelésébe került.
A kishidak útvonalankénti korszerűsítése országosan 1955-ben kezdődött el, 1957-től előregyártott (FT) gerendákkal.

1958 12 közúti igazgatóság alakult, Vas megyében ekkor még nem volt önálló igazgatóság.

1959 Körmenden a vasúti Rába-, Rába- és Pinka-ártéri hidak végleges újjáépítése folyt.
Kőszegen önkormányzati (tanácsi) Gyöngyös-híd újjáépítése (7+8+7 m) kezdődött.

1960 Sorkifaludon (8703 j. út) egyedi jellegű, 15,0 m nyílású alsópályás vasbeton híd épült.
Szombathelyen elkészült az új, 25 m nyílású Perint-híd.

1961 Püspökmolnári és Vasvár között helyi úton új Rába-ártéri híd épült.
A vasútvonalak feletti közúti hidak átadásáról intézkedett a KPM.
Több útkorszerűsítési munka folyt, ennek keretében hidak épültek, pl. a 86. sz. főút Kőris-patak hídja.
A kishíd korszerűsítési program keretében sorra épültek át a hidak pl. a 7454 j. úton a Forrás-patak hídja.
Jellemző volt a cölöpalapozású, szegélybordás lemezhíd. Ekkor még előfordult, hogy szigetelés nélkül épült híd pl. a régi 84. sz. főúton Sárvárnál (4x10 m).
Az Őrségben Zala-hidak épültek monolit gerendahídként pl. Nagyrákos, Őriszentpéter (17,0 m).
Szentgotthárdon az önkormányzat takarékügyes lemezhidat építtetett (10+20+10 m), Sárváron Rába-ártéri (20 m nyílású) híd épült ilyen kialakítással.

1962 Sárváron a 84. sz. út vasútvonal feletti hídja épült meg (10+13+10 m).
Szentgotthárdon, az országos közúthálózaton (ma 74328 j. út) is Lapincs-híd épült monolit vasbeton lemezes szerkezettel.

1963 Országos kísérleti hídépítési program készült, ebben Vas megyei hidak is szerepeltek: Ostffyasszonyfa Rába-hídja 60 m nyílású feszített ívhíd, Mohaszecsőd folytatólagos szekrény keresztmetszetű Rába-hídja és Tompaládonynál négy előregyártott, rudas feszítéssel együttdolgoztatott Répce-ártéri hídja; ezek közül csak az utóbbi nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket.

1964 Vas megyében még 67 fa-, illetve ideiglenes szerkezetű híd volt (országosan 348), főutakon csak egy, összekötő utakon 27, bekötő és vasútállomási utakon 39.
A 8702 j. úton két fahíd helyett háromnyílású előregyártott felszerkezetű híd épült.
Mohaszecsődnél elkezdődött a 16+30+17 m nyílású Rába-híd végleges újjáépítése, 1946-tól provizóriumon haladt itt a forgalom.

1965 Súlyos árvízkár volt a megyében a közúti és a vasúti hidak állományában is (23–68 közötti számértéken szerepeltek a híradásokban). Súlyos kárt szenvedett Kámnál a Koponyás-patak hídja, itt az elmosott híd helyett hétnyílású, 120 m hosszú híd épült.
Az árvízkár ellensúlyozása is szerepet játszott abban, hogy ebben az évben 23 új híd épült a megyében (a korábbi években 8–15).
Tompaládonynál ebben az évben készültek el a kísérleti hidak.

1966 Elkészült Ostffyasszonyfánál az ötnyílású, főnyílásában feszített vasbeton ívhíd, a megye leghosszabb közúti hídja.
Sárvár várbejáró hídja mellől kivágták a fákat, előkészítve ezzel a boltozatsor részleges átépítését.

1967 Ebben az évben is nagy ütemben folyt a hidak korszerűsítése: a mai hídállományban 22 olyan híd van, ami ekkor épült pl. Lukácsházán a Gyöngyös-patak-híd (háromnyílású fahíd volt).
Ebben az évben 397 híd volt az országos közutakon, közülük 32 faszerkezetű, a provizórikus hidak hossza kb. 500 m volt, a hídállomány 81%-a vasbeton, boltozat 6%, boltozat acél 2%, öszvérszerkezet 3%, provizórium 8%.

1968 Rábagyarmaton elkészült a vasbeton Rába-híd, ennek az újjáépítésére 23 évet kellett várni. A kis és közepes hidak építésére rendelkezésre bocsátott pénzügyi keret ettől az évtől csökkent.

1969 Karakónál a Vízügyi Igazgatóság a Marcal rendezése során híd építését finanszírozta (4+8+4 m).

1970 Viszonylag sok (13) híd épült ebben az évben, általában FT tartós felszerkezettel.

1971 Szentgotthárdnál (14+20+14 m) új Rába-híd épült, új nyomvonalon.

1973 Az országos közutakon 403 híd volt (5021 m, 40 550 m^2) 19 boltozat és 20 ideiglenes híd volt.

1974 Ikerváron befejeződött a Rába-híd és a Rába-műcsatorna-híd építése, ez utóbbi 32,0 m nyílású, acélfőtartós híd 1690 mm magas gerinclemezes tartó.

1975 285 önkormányzati híd volt a megyében, ezek közül 77 gyaloghíd; a hídállomány 39% (111 db) fahíd volt.
Körmenden a Rába-híd állapota miatt forgalomkorlátozást kellett bevezetni.
Szombathelyen a 86. sz. úton (10+12+10 m) Perint-híd épült.

1976 Körmenden a 8. sz. úton gyalogos-aluljáró épült.
Sárváron elszakadt a Rába-híd két függesztőoszlopa, a forgalmat korlátozni kellett.

1978 Körmenden a rácsos Csörnöc-hidat egy magas jármű leszakította; új híd építése már folyt ekkor, így a híd leszakadása nem okozott túlzott fennakadást.
Hídvizsgálatok alapján (hegesztési hibák miatt) korlátozni kellett Rumnál a Rába-híd forgalmát.
A Sótony–Ikervár közötti úton folyt a fahidak korszerűsítése, acéltartós, fapallós szerkezetek épültek.
Mersevátnál útkorrekció kapcsán 4 híd épült (Marcal-, Marcal-ártéri, Övcsatorna- és Árok-híd). A Marcal-hídnál – a megyében először – EHGE tartókat alkalmaztak.

1979 Vas megyében még 11 provizórium volt az országos 27-ből, a Sótony–Ikervár közti úton három, a Körmend–Pinkamindszent köztin négy és további négy úton egy-egy.
Hullámosított acéllemez műtárgy épült a 8714 j. úton.

1980 Körmendnél, a 86. sz. főút várost elkerülő szakaszán EHGT tartós felszerkezetű új Rába- és Csörnöc-híd épült.
Ebben az évben az országos közutakon 401 híd volt, az átlagos hídhossz 13 m, az átlagos hídszélesség 8,4 m volt.

1981 Elkezdődött Rumnál az 1945 után újjáépített híd mellett új (21+29+21 m) EHGT gerendás Rába-híd építése.

1982 Szombathelyen feltárták a római kori Perint-híd alapjának kváderköveit.
Átépült a 8. sz. úton a Rábahídvég–Vasvár közötti Csörnöc-híd.

1984 A megyében első alkalommal UH tartós híd épült a 8452 j. úton.
Szombathelyen gyalogos-aluljáró épült, 1700 m^2. alapfelülettel, 5 lejáróval.
A tanácsi úthálózat 284 hídja közül 68 fahíd volt.

1985 Vasvárnál átépült a vasútvonal feletti híd a 8. sz. főúton.

1988 254 saját használatú híd volt a megyében, ezek közül 12 híd 10 m feletti: Rába-üzemvíz-csatorna-, Pinka-, Perint-, Sorok-hidak.

1991 Rábahídvégen a Rába-híd felújítása kezdődött meg.
Tízéves hídprogram készült, ebben az országos közutak hídjai közül 85 szerepelt.

1993 Sárváron átépült a vasúti Rába-híd, párhuzamos övű, szimmetrikus rácsozású szerkezet.

1995 Szombathelyen átadták a várost elkerülő út újabb 3,2 km-es szakaszát.
Sárváron elkészült a merev betétes vasbeton Rába-híd erősítése és felújítása.
Elkészült az új – a Sárvárt elkerülő – út Rába-hídjának tanulmányterve, utófeszített vasbeton szerkezettel.

1999 A MÁV szerződést kötött a Zala-híd konzorciummal a Szlovéniába vezető vasútvonal völgyhídjának építésére. A 2000-ban elkészült, 1400 m hosszú műtárgy Közép-Európa leghosszabb feszített vasbeton hídja.

2000 Elkészült Őriszentpéteren a Szlovéniába vezető vasútvonal feletti közúti híd.
Szombathelyen elkészült a 86. sz. főút vasútvonalak feletti hídja.

2004 Sárváron a 84. sz. főút várost elkerülő szakaszán acél ívhíd épült a Rába felett.

2009 Vát elkerülő szakaszán 3 híd épült.

2010 Kamondon a Marcal híd átépült.

Rátót vasút feletti hídja – ecsetrajz (I.L)

Irodalom

1. Ács László: Falunk képeskönyve Rábagyarmat, Rábagyarmat, 1996.
2. Ádám László – Marosi Sándor: Magyarország tájföldrajza, A Kisalföld és a Nyugati-peremvidék, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1975.
3. Albert Tibor: Alpokalja, Kőszeg és környéke, Budapest, Városkapu Kiadó, Kőszeg.
4. Anderko Krisztián: Savaria vízvezetéke, Savaria Múzeumok Évkönyve 30., Szombathely, 2007.
5. Antalffy Gyula. Így utaztunk hajdanában, Panoráma, 1975.
6. Antalffy Gyula: A honi utazás históriája, Athenaeum, 1943.
7. Apáthy Árpád – Träger Herbert: Közúti hidak, MSz., 1970. 4.
8. Apáthy Árpád: Feszített hídszerkezetek az országos közutakon, KMSz, 1993. 5.
9. Apáthy Árpád: Kishidak korszerűsítésének időszerű kérdései, MTI 3808., Budapest, 1960.
10. Apáthy Árpád: Közúti hidak a felszabadulás után, MSz., 1974. 9.sz.
11. Az élet megindulása és az újjáépítés kezdetei Vasmegyében 1945–48. VMLF. 1.
12. Bácskai Vera – Nagy Lajos: Piackörzetek és városok Magyarországon 1828-ban, Akadémiai Kiadó, 1984.
13. Bajzik Zsolt: Bor, borhistória, gasztronómia Vas megyében a 13–19. században, Előadások Vas megye történetéből IV., VmL, 2004.
14. Bajzik Zsolt: Egy amatőr fotós – Vizkelethy Gyula képei Szombathely belvárosáról a 20. század elején, Előadások Vas megye történetéből IV., VmL, 2004.
15. Bak Borbála: Magyarország történeti topográfiája, História Könyvtár, Monográfiák, Budapest, 1997.
16. Bakay Kornál: Kőszeg Jurisics vár, TKM, 208.
17. Bakay Kornél: A középkori Kőszeg, Kőszeg, 2001.
18. Bakay Kornél: Castrum Kwszug, A kőszegi felsővár és a millenniumi kilátó, Kőszeg, 1996.
19. Bakay Kornél: Kőszeg középkori védművei, TKM, 209. 1985.
20. Balázs Béla – Kövér István: 100 éves az Ukk–Csáktornya közötti vasút, Kézirat, KTE, 1990.
21. Balogh Gyula: Adatok Batthyány Lajos elítéléséhez, VHHK, 1987.
22. Balogh János: Kora Árpád-kori utak emléke Felsőmarác határában, VHHK, 1994. 2. sz.
23. Balogh Péter: Szombathely anno, VHHK, 1998. 3. sz.
24. Bándi Zsuzsa: Körmend a középkorban, Körmend, 1987.
25. Bariska István dr. – Németh Adél: Kőszeg, Panoráma, 1984.
26. Bariska István dr.: Kőszeg-hegyalja, Látnivalók, TKM, 696., 2001.
27. Bariska István dr.: Iparosok, kereskedők a 14–17. században Szombathelyen, Előadások Vas megye történetéből, VmL, Szombathely, 2004.
28. Bariska István: Kőszeg ostromának emlékezete, Európa Könyvkiadó, 1982.
29. Barta János: Magyarországot Szlovéniával összekötő vasútvonal völgyhídjai, A völgyhidak alapozása és alépítményi szerkezetei, SV., 2000. 1. sz. különszám.
30. Bázár Elemér: Árvíz elleni küzdelem a Szombathelyi Igazgatóság területén, 1965 tavaszán, SV., 1965. 2.sz.
31. Becze János – Fodor József: Építéstechnológiai érdekességek, Magyarországot Szlovéniával összekötő vasútvonal völgyhídjai, SV., 2000. 1. sz.
32. Becze János: A völgyhidak építéstechnológiai érdekességei II., A magyar-szlovén vasútvonal hídja, Vasbetonépítés, 2004. 4. sz.
33. Békeffy Zoltán: A Püspökmolnári és Vasvár állomások között fekvő Rába-híd és Rába-ártéri hidak építése, SV., 1962. 4. sz.
34. Békeffy Zoltán: Szombathely, Zanati út aluljáró, SV., 1962. 4. sz.
35. Bél Mátyás Vas Vármegye leírása, VSz, 1976–1977. (7 részben).
36. Benczik Gyula: Csákánydoroszló 750 éve (1248–1998).
37. Benczik Gyula: Fentő és góré, Hódoltságkori védelmi munka emlékei, a Felső-Rábavidék dűlőnevei, VHHK, 1995. 1.
38. Benczik Gyula: Ivánc, Száz magyar falu könyvesház.
39. Benczik Gyula: Répceszentgyörgy története, Szombathely, 1996.
40. Benkhard Lilla: Kőszeg város déli védművei, Tanulmány Bariska István 60. születésnapjára, Szombathely, 2003.
41. Bertók László: Vasszécseny története és fejlődése, 1977.
42. Bodányi Ödön: Szombathely város fejlődése 1895–1910-ig és műszaki létesítményei, Építőipar, 1910. különlenyomat.
43. Boldog Gyöngyi: Látogatóban a „meztelen hátú óriásnál” (Nagyrákosi völgyhíd), Hídépítők, 2000. 4. sz.
44. Borcsiczky Béla: Magyarország legnevezetesebb kereskedelmi útvonalai a XIV. és XV. században, Földrajzi Közlemények, 1914.
45. Brenner János: A szombathelyi Prater a századforduló idején, VmL, Szombathely, 1986.
46. Brenner János: Szombathely város építéstörténete a XIX. század második felétől az első világháborúig, Építés és Közlekedéstudományi Közlemények, 1969. 1–2. sz.

47. Buocz Terézia: Római kori villa Zsennyén, Savaria Szombathely, 2006.
48. Cholnoky Jenő: Hazánk és népünk egy ezredéven át.
49. Czap Attila: Vas megye hídjairól, Vasi Építész és Mérnöki Kamara, 2007. nov.-dec.
50. Czére Béla dr.: Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914), MÁV Rt. Vezérigazgatóság, 1997.
51. Czére Béla dr.: Magyarország közlekedése a 20. században I. MÁV Rt., Vezérigazgatóság, 1999.
52. Csák Zsófia: Az Ostffyasszonyfai hadifogolytábor (1915–18) története, 2006.
53. Csánki Dezső: Magyarország történeti földrajza a Hunyadiak korában, Vasmegye, 1890.
54. Cserményi Vajk – Tóth Endre: Római őrállomás a Borostyánkő út Zala és Rába folyók között, Savaria 13–14, Szombathely, 1984. (Német nyelvű, magyar összefoglalóval).
55. Cserményi Vajk: Az ókori Savaria úthálózata, VK., 1984. 5.
56. Csizmazia Erzsébet: Rum község 40 éves múltja, VHHK, 1986.
57. Csorba Csaba: 17. századi végváraink a veduták és tervrajzok tükrében, Magyar és török végvárak (1663–1684), Studia Agriensia 5., Eger, 1985.
58. D.M: A magyar-szlovén vasútvonal páratlan mérnöki műtárgyai, Az Örség völgyhídja, MÚ, 2000. július.
59. Dalmady Ödön: Az ikervári villamos művek, Budapest, Pátria, 1900.
60. Dénes Emil: A Magyar Államvasutak hídjai a háború után, Általános Mérnök, 1946. 1.
61. Dénes József: Hadiesemények Vas megye történetében (802–1809), VHHK, 1996. 3. sz.
62. Dénes József: Tanulmányok Csepreg történetéből, Csepreg, 1999.
63. Dénes József: Vasi várak, Szombathely, 2000.
64. Dercsényi Balázs: Sárvár, Nádasdy kastély, TKM 4., 1979.
65. Derdák Ferenc – Kiss Gábor: Egy elfeledett szombathelyi sánc, Lapok Szombathely Történetéből, 1991. 25.
66. Diószegi András: A Magyarországon keresztülvezető kereskedelmi utak az Árpád-házi királyok idejében, Kolozsvár, 1905.
67. Dóka Klára: A nicki gát építése, VSz., 1977. 1. sz.
68. Dóka Klára: A Rába szabályozása, Technikatörténeti Szemle, 1979.
69. Dóka Klára: A tollrajztól a műszaki dokumentációig, Új Magyar Központi Levéltár Közlönye, Budapest, 1983.
70. Dóka Klára: Egyházi birtokok Magyarországon a 18–19. században, Magyar Egyháztörténeti Enciklopédia Munkabizottság, Budapest, 1997.
71. Dóka Klára: Nyugat-dunántúli iratok az Országos Vízügyi Levéltárban, VmLÉ 2., 1982.
72. Dóka Klára: A Rába felmérése a XIX. sz. első felében, Arrabona, 1977–78, Győr.
73. Dóka Klára: Vízszabályozási munkák a Dunántúlon az 1929–1933-as gazdasági válság idején, A Dunántúl településtörténete V., Veszprém, 1982.
74. Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–49) (szerk.: Pálmay Béla), Közdok, 1981.
75. Doromby Gézáné: Völgyhidak építése, magyar-szlovén vasúti projekt, Hídépítők, 1999. 4. sz.
76. Dömötör Sándor – Horváth Jenő: Vas megye földje és élete, Vas megye múltjából, 1958.
77. Éger György – Szesztay Ádám: Alsóőr, Száz magyar falu könyvesház.
78. Éhen Gyula emlékezete, Szombathely, 2004.
79. Eperjessy Kálmán: Városaink múltja és jelene, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1971.
80. Erdődy Ferenc: Adalékok a vépi kastély és park történetéhez, Savaria 5–6. kötet.
81. Erdős József: Kiépített közútjaink a XVIII. század végén és a XIX. század első felében, KSz, 1964. 4.sz.
82. És mégis élünk, 1920–30, Magyar Hírlap, 1931. Húsvét.
83. Farkas László: A szombathelyi villamos története, VK, 1984. 5. sz.
84. Farkas Sándor: Csepreg mezőváros története, Budapest, 1887.
85. Fehér Gyula: Mi újság Vas megyében, Közút, 2000. május.
86. Fehér László: Vizeink krónikája, Vízügyi Múzeum Levéltár és Könyvgyűjtemény, Budapest, 2001.
87. Fényes Elek: Vas vármegye mostani állapotja statisztikai és geographiai tekintetben 1836., Vas megyei Levéltár Füzetek 4., Szombathely, 1991.
88. Fest Vilmos: Magyarország álladalmi és országos útjai, Statisztikai és nemzetgazdasági közlemények, MTA, Pest 1866.
89. Finaly Gábor dr.: Római utak a Dunántúl, Archeológiai Értesítő, 1903.
90. Fodor József: A völgyhidak építéstechnológiai eredményei, magyar-szlovén vasútvonal völgyhídja, Vasbetonépítés, 2000. 3. sz.
91. Frisnyák Sándor dr.: A Kárpát-medence történeti földrajza, Nyíregyháza, 1996.
92. Frisnyák Sándor dr.: Budapest és a megyék földrajza, Tankönyvkiadó, Budapest, 1984.
93. Frisnyák Sándor dr.: Magyarország földrajza, Tankönyvkiadó, Budapest, 1988.
94. Frisnyák Zsuzsa dr.: A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000., História Könyvtár, Budapest, 2001.
95. Frisnyák Zsuzsa dr.: Út-híd és révvámok Magyarországon (1853–1890) Közlekedési Múzeum Évkönyve VIII., 1985–87, Budapest.
96. Frisnyák Zsuzsa: Közlekedési vámok, KSz, 2000. 4.sz.

97. Gaál Ferenc: Az évszázad árvize Vas megyében 1965-ben, Előadások Vas megye történetéből III., VmLF 9., 2000.
98. Gabler Dénes: A sárvári római útállomás első századi előzményei, Savaria 23, 1996–97.
99. Gáll Imre dr.: Néhány adat a XVIII. és XIX. századi út- és hídépítés történetéhez, KSz, 1970. 9. sz.
100. Gáll Imre dr.: Régi magyar hidak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970.
101. Genthon István: Magyarország műszaki emlékei 1., Dunántúl, Képzőművészeti Alap Kiadó Vállalat, Budapest, 1959.
102. Gerő László: Magyar várak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1968.
103. Gerő László: Magyar várépítészet, Budapest, 1955.
104. Gerő László: Történelmi városmagok, Építéstörténeti hagyományok, Corvina, 1979.
105. Gerő László: Várépítészetünk, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1975.
106. Glaser Lajos dr.: Középkori hadiutak a Dunántúlon, Hadtörténeti Közlemények 1932. 3–4. sz.
107. Glaser Lajos: Dunántúl középkori úthálózata, Századok, 1929. 1–2. sz.
108. Gróf László: Kenedics József Vas vármegye térképe, VHHK, 2003.
109. Gulmer László: Lukácsháza évszázadai 1983–1999, Lukácsháza, 2000.
110. Györffy György: István király és műve 2. kiadás, Gondolat, Budapest, 1983.
111. Gyurácz Ferenc: Bük, Száz magyar falu könyvesház.
112. H. Takács Marianna: A sárvári vár, Képzőművészeti Alap Kiadó Vállalat, Budapest, 1957.
113. H. Takács Marianna: Magyarországi udvarházak és kastélyok, (XVI–XVII. sz.), Akadémiai Kiadó, Budapest, 1970.
114. Hajnóczi J. Gyula: Pannónia romjai, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1987.
115. Hanzély János: Magyarország közútjainak története, UKI 14. kiadványa, Budapest, 1960.
116. Hargitai Jenő hídleírásai, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.
117. Harkányi János: Hídépítések a Budapest–gráci állami közúton, Technika, 1939. 1. sz.
118. Harrach Erzsébet – Kiss Gyula: Vasi műemlékek, Szombathely, 1983.
119. Harrach Erzsébet: Műemlékek a XX. század közepén Vas megyében, MV, 1995. 3. sz.
120. Heckenast Tamás: A Vas megyei tanácsi úthálózat helyzete és fejlődése, VK, 1984. 5. sz.
121. Hegedűs Ferenc dr.: Egy régi országút és az Acta Sanctorum folyója, kézirat, (Berzsenyi Dániel Könyvtár) Szombathely 1960.
122. Hegedűs Ferenc dr.: Szombathelyi krónika, Szombathely 1996.
123. Hegedűsné Lovas Ilona: Sárvár, Arborétum, TKM 145., 1993.
124. Herényi István dr.: Szent Vid várának és tartozékainak története (800–1828), Velem, 1992.
125. Herényi István dr.: Magyarország nyugati végvidéke (800–1242), Budapest, 1997.
126. Hídjaink a római örökségtől a mai óriásokig (szerk.: Kara Katalin, dr. Tóth Ernő), Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, Budapest, 2007.
127. Hídlapok, Közútkezelő és központi hídtervtár, Budapest.
128. Horváth Ferenc dr. A magyar vasút veszteségei a II. világháborúban és a rombolások helyreállítása, VHÉ, 1995.
129. Horváth Ferenc dr.: Malmok és duzzasztók a Rábán a 19. században, VSz., 1977.
130. Horváth Ferenc dr.: Sárvár monográfiája, Szombathely, 1978.
131. Horváth Ferenc dr.: Szombathely rendezett tanácsú, később megyei város hivatali szervezete, Vas megye múltjából, VmLÉ 1976.
132. Horváth Ferenc dr.: Szombathely város fejlődése a dualizmus korában, Vas megye múltjából, VmLÉ 2., Szombathely 1982.
133. Horváth Ferenc: Vas megye helytörténeti tanulmányok, 1958.
134. Horváth István dr.: Rum története 1246–1996, 2 kiadás, 2000.
135. Horváth Sándor – Kreutz József – Péter Lajosné: Vas megye közigazgatási beosztása 1945–1987.
136. Horváth Sándor: Bajánsenye krónikája (896–1990), 1996.
137. Horváth Sándor: Erdők és utak ölelésében, Őriszentpéter monográfiája 996–1996, 1998.
138. Horváth Sándor: Narda, Száz magyar falu könyvesház.
139. Horváth Tibor Antal. Szombathely a XV–XVIII. századba, Acta Savariensia 8., Szombathely, 1993.
140. Ihrig Dénes: A magyar vízszabályozás története, Budapest, 1973.
141. Ilon Gábor – Grynaeus Andor – Torma Andrea: A szentgotthárdi török kori palánk kutatásáról, VHHK, 2001. 4.
142. Iványi Béla: A középkori Vasvár, Vasvár, 1992.
143. Iványi Béla: Képek Körmend múltjából, Körmendi Füzetek 4., 1943.
144. Ivicsics Péter: Kisebb végvárak, véghelyek Vas megyében, Studia agriensia 14., Végvárak és régiók a XVI–XVII. században, Eger, 1993.
145. Jausz Lajos: Répce árapasztó-csatorna műtárgyai, MMÉ-EK HE, 1910. 30. sz.
146. Jasinszky István dr.: A Szombathely környékén felállított mérföldkövek 1976-ban meglévő példányai, A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve, 1981.

147. Kalocsai Péter: A 130 éve megindult szombathelyi omnibusz közlekedés tartozéka, VHHK, 1995. 3. sz.

148. Karoliny Márton: Vas megye közútjainak története, Szombathelyi Közúti Igazgatóság, 1987.

149. Károlyi Antal – dr. Szentléleky Tihamér: Szombathely, városképek, műemlékek, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1967.

150. Keller László: Légitámadások a hazai vasúthálózat ellen 1941–45., VHÉ, 1994.

151. Keller László: Vasúti közlekedés a negyedik 5 éves terv időszakában (1971–75) VHÉ, 2002.

152. Kenedich Ágnes: Josephus Kenedics Vas vármegye hites geometriája, VHHK, 1999. 3. sz.

153. Keszei Pál: Terra Jaak, VSz., 1967. 2. sz.

154. Kiss Gábor – Tóth Endre – Zágorhidi Czigány Balázs: Savaria – Szombathely története a városalapítástól 1526-ig, Szombathely, 1998.

155. Kiss Gábor – Tóth Endre: A vasvári „Római sánc" és a „katonák útja" időrendje és értelmezése, Communicationes Archeologicae Hungariae, 1987.

156. Kiss Gábor – Tóth Endre: Zalak Árpád-kori vára, VHHK 1990. 1–2. sz.

157. Kiss Gábor (szerk.) Vas megye 10–12 századi sír- és kincsleletek, Szombathely, 2000.

158. Kiss Gábor: Szent Quirinus püspök Savariai vértanúságának másik helyszíne, Lapok Szombathely Történetébe, 112. 2003.

159. Kiss Gábor: Várak, várkastélyok, várhelyek Magyarországon, Panoráma, 1984.

160. Kiss György: A Szombathelyi Kultúrmérnöki Hivatal, VSz, 1977. 1. sz.

161. Kiss Lajos: Földrajzi nevek etimológiai szótára, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1978.

162. Klatsmányi Tibor dr.: A Csörnöc-patak híd leszakadt, KTMF Műszaki Közleményei, 1979. 1–2. sz.

163. Kolozsi Gyula: Magyarországot Szlovéniával összekötő vasútvonal völgyhídjai, Mérnöki feladatok az alagút és völgyhíd építésével, SV 2000. 1. különszám.

164. Koppány Tibor: Csákánydoroszlói, volt Batthyány kastély, MV, 1979. 1. sz.

165. Koppány Tibor: Körmend városának építéstörténete, Körmendi Füzetek,1986.

166. Kogutowicz Károly dr.: Dunántúl és Kis-Alföld írásban és képben I–II., Athenaeum, 1930–33.

167. Korai magyar történeti lexikon (szerk.: Kristó Gyula), Akadémiai Kiadó, 1994.

168. Kosztolánczy Tibor: Vissza a múltba, Képek az átalakult Szombathelyről 1966–70, Adattár, VHHK, 2001. 1. sz.

169. Kóta Péter: Adalékok Szily püspök és Szombathely mezőváros kapcsolatához, VHHK, 1999. 3. sz.

170. Kovács Ákos: Három új híd a hazai közúthálózaton, KMSz., 2004. 11. sz.

171. Kovács Jenő dr.: Mersevát mint a Marcal-völgy egyik átkelőhelye, Szombathely 1977, kézirat (Celldömölk könyvtára).

172. Kovács Jenő dr.: Miről tanúskodnak Mersevát község külés belterületének földrajzi nevei, VHHK, 1984. 1. sz.

173. Kováts Alajos: A MÁV vasúti hídjainak újjáépítése, MKMV, 1949. 4. és 1950. 2. sz.

174. Kozár Mária: Felsőszölnök, Száz magyar falu könyvesház.

175. Kőszeg eseménynaplója 1700–1943. (szerk.: Mester István).

176. Kőszeg, híres magyar városok képes levelezőlapon, Kőszeg, 1994.

177. Kőszeg, Vas megyei Idegenforgalmi Hivatal, 1966.

178. Kövér István dr. – Bertók Pál – Mihók Tamás – Pammer László: Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen I–III., KTE.

179. Kristó Gyula: A vármegyék kialakulása Magyarországon, Magvető Könyvkiadó, Budapest, 1988.

180. Kriston Szabolcs – Molnár László: Hídfenntartás és korszerűsítés Vas megyében, MSz, 1982. 4. sz.

181. Kuntár Lajos: Hármaskönyv Csörötnekről, Szombathely, 1990.

182. Kuntár Lajos: Valós és emlékképek szülőfalumról, VHHK 1989. 1. sz.

183. Kusztor Sándor: A hidak szerepe a Vas megyei városok úthálózatán, VK 1984. 5. sz.

184. Lelkes István: Kőszeg, Magyar műemlékek, Képzőművészeti Alap Kiadó Vállalat, Budapest, 1960.

185. Lengyel József: Nagynyílású lemezes vasbeton gerendahidak, MMÉEK HE 7–9. sz.

186. Lósy-Schmidt Endre: Adalékok a hídépítés történetéből, A Technika 1923, 5–6. sz.

187. Lovas Gyula: 125 éves a Sopron–kanizsai vasútvonal 1865–1990., MÁV és KTE kiadása, Szombathely, 1990.

188. Lovas Gyula: A nyugat-magyarországi kérdés vasúti vonatkozásai, VHÉ, 2002.

189. Lovas Gyula: Magyar vasutak a II. világháború éveiben, MÁV Rt., Budapest, 1996.

190. Lukács Ernő: Az országos úthálózat átkelési szakaszai Vas megyében, VK 1984. 5. sz.

191. Magyar Kereskedelem és Közlekedésügyi miniszter 16849/1945. III.2. Körrendelete a híd helyreállítási munkák végrehajtásához.

192. Magyar vasúti rekordok, Adatok, tények, MÁV Rt. Budapest, 2002.

193. Magyarics István: Rába melletti Farkasfalva, Hozzászólás Négyesi Lajos és Dénes József vitájához VHHK, 1999. 1. sz.

194. Magyarország vármegyéi és városai (szerk.: Sziklay János dr. – Borovszky Samu dr. Vas vármegye, Budapest, 1898.

195. Majdán János dr. – Nagy Jenő: Vasút a Dunától a Dráváig, MÁV Rt. Vezérigazgatóság, 1997.

196. Majthényi László: Egyházashetye, Száz magyar falu könyvesház.

197. Medgyes Magdolna: Savaria településszerkezete és városfala az újabb kutatások tükrében, Lapok Szombathely Történetéből 52. sz. 1997.

198. Medved Gábor: A közúti hídépítés technológiai színvonala és fejlesztési irányai a Hídépítő Vállalatnál, MSz., 1977. 6. sz.

199. Melega Miklós: A századfordulós Szombathely infrastruktúrája, VHHK, 1996. 2. sz.

200. Melega Miklós: Iparűzők, kereskedők, Előadások Vas megye történetéből IV. VmL 2004.

201. Menyhárd István: A vasvári vonórudas vasbeton ívhídak, Technika, 1938. 4. sz.

202. Mérföldkő, Harmincöt év a Vas megyei utakért, Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht., Szombathely, 2002.

203. Mesterházy Sándor: Ostffyasszonyfa történetéből, VHHK, 1987. 2. sz.

204. Mihailich Győző dr. – Haviár Győző dr.: A vasbetonépítés kezdete és első létesítményei Magyarországon, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1966.

205. Mihailich Győző dr.: A XIX. és XX. században magyar hídépítés története, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1960.

206. Mihalek Tamás: A hidak próbaterhelése, (Nagyrákos völgyhíd), Hídépítők 2000. 6. sz.

207. Molnár Dezső: A celldömölki járás felszabadulása, VHHK, 1975.

208. Molnár László: Szombathely gyalogos-aluljáró, VK, 1985. 6. sz.

209. Molnár László: Szombathely úthálózata, VK 1984. 5. sz.

210. Mosonyi Tamás: Adalékok Rum község és a Rumy család történetéhez, VHHK, 1996. 1. sz.

211. Nagy Gyula: Bágyog, Rábaszovát és vidéke (1932), 1995.

212. Nagy Zoltán dr.: Körmend, Várkastély, TKM 338., 1989.

213. Négyesi Lajos: A Borostyánkő út kettős vonalvezetése, Lapok Szombathely történetéből, 511. sz. 1997.

214. Négyesi Lajos: Henrik Ottendorf szentgotthárdi csatát ábrázoló metszetének hitelessége a terepen végzett kutatás tükrében, VHHK, 1998. 1. sz.

215. Németh Istvánné Baksa Eszter: Összeért a nagyrákosi völgyhíd szerkezete, Hídépítő, 2000. 4. sz.

216. Novák Zoltán – Turányi József – Varga János: Szombathely belső struktúrájának tagozódása, VSz., 1977.

217. Nováki Gyula: A Scarbantiából Savariába vezető római kori út, Archeológiai Értesítő, 1911.

218. Nyugat-Dunántúl (szerk.: Rechnitzer János), MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs–Budapest, 2007.

219. Ócsvár Rezső: A magyarországi kábeldaruk negyedszázados tapasztalataiból, MSz, 1967. 2. sz.

220. P. Kovács Imre: Hosszúpereszteg kilenc évszázada,

221. Pál Tibor: Néhány adat folyóhidak alapozásának tervezéséhez és kivitelezéséhez, MSz., 1969. 9. sz.

222. Pámer Nóra: A sárvári vár védelmi rendszere, Savaria, Múzeumi Értesítő 1964.

223. Pammer László: 125 éves a Győr–Celldömölk–Szombathely vasútvonal, SV, 1997. 1. sz.

224. Pammer László: Fejezetek az Északnyugat-magyarországi vasúti hídépítés történetéből a MÁV Rt. Szombathelyi üzletigazgatóság területén (1846–1946).

225. Pannonia hungarica antiqua (szerk.: Hajnóczi – Mezős – Nagy – Visy), Archeolingua Alapítvány, Budapest, 1995.

226. Pannonia régészeti kézikönyve (Szerk.: Mócsy András – Fitz Jenő), Akadémiai Kiadó, Budapest, 1990.

227. Papp Sándor – Pintyőke Károly: A sárvári Rába-híd építése, 44. Hídmérnöki konferencia előadásai, Szeged 2003.

228. Papp Tibor: A vasúti hídépítés 25 éve, MSz., 1970. 5. sz.

229. Paulovics István: Savaria – Szombathely topográfiája, Acta Savariensia, Szombathely, Martineum Könyvnyomda, 1943.

230. Pénzes István: Velem, vízimalom, TKM, 337, 1995.

231. Péterfy László: A velemi műhely két évtizede, VHHK, 1995. 3. sz.

232. Póczy Klára dr.: Közművek a római kori Magyarországon, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1980.

233. Póczy Klára: Pannoniai városok, Corvina, 1976.

234. Porkoláb István: Celldömölk szabadalmas mezőváros története, Celldömölk 1927 (Reprint).

235. Preininger Ferenc és munkatársai.: Kőszeg, Sárvár, Körmend, Celldömölk és Szentgotthárd közlekedésének helyzete és fejlesztése, VK 1984. 5. sz.(célszám).

236. Prinz Gyula: Magyar földrajz, az államföldrajzi kép, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest.

237. Révész Arnold István – Vargha Vilmos: Magyar műszaki alkotók, Műszaki Könyvkiadó, 1964.

238. Rosta István dr.: Fejezetek Magyarország technikatörténetéből, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.

239. Rúzsa Károly: A kissitkei kastély, VHHK, 1997. 1. sz.

240. Sárvár útikalauz, Vas Megyei Idegenforgalmi Hivatal, 1971.

241. Sill Ferenc: Böle András püspök kanonika vizitációja Kőszegen 1780., VHHK, 1999. 4. sz.

242. Sill Ferenc: Szily püspök kanonika vizitációja Kőszegen 1780, VHHK 1997. 4. sz.

243. Sill Ferenc: Vasvár településtörténetének vázlata a 18. században, Vas megye múltjából 2., VmLÉ 1982.

244. Simon Erzsébet: Répcelak története, Répcelak, 1997.

245. Somkuthy Ferenc – Tóth József: Vas megye arborétumai és kúriakertjei, 2000.

246. Sosztarics Ottó: Topográfiai kutatások Savaria déli városrészében, Lapok Szombathely Történetéből, 21. sz. 1994.

247. Söptei István (szerk.): Sárvár története, Sárvár város önkormányzata, 2000.

248. Szabó Endre dr.: A régi Ikervár hétköznapjai és ünnepei, Fejezetek Ikervár múlt századi történetéből, Sárvár 2004.

249. Szabó Gábor: A népi hatalom kialakulásának folyamata a Vas megyei Bük községben 1945–50, VHHK, 1975.

250. Szabó Henriett: Rábahídvég, Bartha György Alapítvány, Rábahídvég, 2007.

251. Szabó László: Szemelvények Sorokpolány történetéből 1944–48-ig, VHHK, 1975.

252. Széchy Károly dr.: A hároméves terv közúti hídépítés beruházásai, Magyar Technika, 1947. 8. sz.

253. Széchy Károly dr.: A közúti hidak, MSz., 1955. 4. sz.

254. Széchy Károly dr.: Magyarország közúti hídjainak újjáépítése, Magyar Technika, 1948. 8. sz.

255. Szécsi László: Kis- és középnyílású közúti hidak alépítményeinek előregyártása, KTMF Műszaki Közlemények, 1978. 1. sz.

256. Szentgotthárd (szerk.: Kuntár Lajos – Szabó László), Szombathely, 1981.

257. Szilágyi István: Szent Quirinius „stáció" az egykori Szombathelyen, Lapok Szombathely Történetéből, 111 sz. 2003.

258. Szilágyi István: Szombathely városépítés és építéstörténete a dualizmus korában,

259. Szombathelyi Szépítő Egylet története 1885–2000. (Dobri Mária – Mayer László – Pásztor Ágnes), Szombathely, 2007.

260. Szőnyi Eszter: Adalék a Brigetio-Savaria út nyomvonalához, Arrabona 35, 1–2. sz.

261. Szűcs Ernő: Az utolsó Árpádok, História Könyvtár Monográfiák 1, Budapest, 1993.

262. Takó Gábor: Csákánydoroszló története (Az őskortól napjainkig) 1248–2003., 2004.

263. Technikai fejlődésünk története 1867–1927. MMÉE, Budapest, 1928.

264. Thirring Gusztáv dr.: Kőszeg és környékének részletes kalauza, Budapest, 1928.

265. Thirring Gusztáv dr.: Szombathely és környékének részletes kalauza, Budapest, 1930.

266. Tilcsik György: Részletek Batthyány Lajos egykori ikervári uradalmának 1850-ben készült adás-vételi leltárából, VHHK, 2007. 4. sz.

267. Tilcsikné Pásztor Erzsébet: A múlt példa legyen a jelennek, VHHK, 1993. 1. sz.

268. Tóth Endre: A Savaria–Bassiana útszakasz, Archeológiai Értesítő, 1977. 1. sz.

269. Tóth Endre: Körmend vidéke római kori történetéhez, VSz., 1979. 3. sz.

270. Tóth Endre: Római utak a Dunántúlon, MV, 2005. 1. sz.

271. Tóth Endre: Savaria, egy római colonia kialakulása a Borostyánkő út mentén, Lapok Szombathely Történetéből, 1992. 1. sz.

272. Tóth Endre: Vázlatok Szombathely történetéhez a 14. századig, VHHK, 1992. 1. sz.

273. Tóth Ernő dr.: Hidak Somogy megyében, 2005.

274. Tóth Ernő dr.: Hidak Veszprém megyében, 2008.

275. Tóth Ernő dr.: Hidak Zala megyében, 2004.

276. Tóth László: Magyarország úthálózata és útügyi szervezete a kiegyezés után, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve, 1981–86, 1987.

277. Tóth László: Magyarország útügyi veszteségei a második világháborúban, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve, 1981.

278. Tóth Melinda: A sárvári vár építéstörténete, Savaria 4., 1973.

279. Tóth Péter: Vas vármegye közgyűlési jegyzőkönyveinek regesztái 1595–1600,VmLF 2.

280. Tóth Péter: Vas vármegye közgyűlési jegyzőkönyveinek regesztái 1601–1620, 1631–1641, VmLF 5, 1992.

281. Udvarhelyi Károly: Magyarország történeti és gazdasági földrajza, Tankönyvkiadó, 1968.

282. Ullrich Zoltán: Két új merev vasbetétes vonórudas vasbetonhíd a Rábán, MKMV, 1949. 4. sz.

283. Ullrich Zoltán: Merev vasvázas vasbeton hidak, MTI. M. 14., Budapest, 1952.

284. Unyi Béla dr.: Százesztendős vasútvonalainkról, KSz., 1982. 8. sz.

285. Urbán István: Szerkezettervezési munka a műemlékek helyreállításánál, MV., 1972. 1. sz.

286. Vályi András: Magyarország leírása I–III., 1799. (Reprint).

287. Vámos Gábor: Növényjelenségek a Borostyánkő út magyarszecsődi szakaszán, Savaria, 25. 3.

288. Varga J. János: A körmendi uradalom és a 19. századi Rába szabályozása, VHHK, 1992. 1. sz.

289. Várnai Dezső: Római kori kereskedelmi és hadiutak Pannóniában, MV., 1974. 4. sz.

290. Vas megye címerei és zászlói, Akvitel 96 Kft.

291. Vas megye földrajzi nevei (Bárdosi János – Balogh Lajos), Vas Megyei Múzeumok Igazgatósága, Szombathely, 1982.

292. Vas megye kézikönyve, Magyarország megyei kézikönyvei 17. CEBA kiadó, 1999.

293. Vas megye társadalmi gazdasági fejlődése a rendszerváltástól napjainkig, MTA Regionális kutatások központja, Vas Megye önkormányzata, Szombathely, 1999.

294. Végtelen utazás térben és időben (Tóth Endre – Szende László), Magyar Nemzeti Múzeum.

295. Veresegyházine – Veresegyházi: A régi Magyarország vármegyéi és városai, Régi magyar települések lexikona, 1999.

296. Veress D. Csaba: A Dunántúl hadi krónikája, Zrínyi, 1984.

297. Veszprémi László – Hermann Róbert – Bence László: Körmend a hadtörténelemben, Körmend, 1992.

298. Vizi László: Körmendi Helytörténeti Lexikon, Körmend, 2005.

299. Vörös József: A beruházás előkészítése, A magyar-szlovén vasútvonal völgyhídja, Vasbetonépítés, 1999. 4. sz.

300. Vörös József: A hídszerkezetek próbaterhelése, A magyar-szlovén vasútvonal völgyhídja, Vasbetonépítés, 2001. 1. sz.

301. Vörös József: A MÁV hídszolgálat az elmúlt három évben, SV. különszám.

302. Wellner Péter – Mihalek Tamás: A Magyarországot Szlovéniával összekötő vasútvonal völgyhídjai. A völgyhidak tervezése, SV., 2000. 1. sz.

303. Wellner Péter – Mihalek Tamás: A magyar-szlovén vasútvonal völgyhídjai, A hídszerkezet általános ismertetése, Vasbetonépítés, 2000. 1. sz.

304. Wellner Péter – Mihalek Tamás: A magyar-szlovén vasútvonal völgyhídjai, A völgyhidak tervezése, Vasbetonépítés, 2000. 2. sz.

305. Wellner Péter – Mihalek Tamás: A magyar-szlovén új vasútvonal hazai völgyhídjai, KMSz, 2000. 4. sz.

306. Wünsch Róbert építőmester és cementtechnikus saját szabadalmazott rendszere szerint, (Prospektus), Budapest, 1896.

307. Zágorhidi Czigány Balázs: Oszkó, Száz magyar falu könyvesház.

308. Zsigmondi András (szerk.): Hídépítő történet, VE-KA, 1999.

309. Zsigmondi András: A Magyarországot Szlovéniával összekötő vasútvonal völgyhídja, Felkészülés a völgyhidak építésére, SV., 2000. 1. sz.

310. Bölcskei Elemér – Csaba László – Láng-Miticzky Tibor: Vasbeton hidak, Műszaki könyvkiadó, 1959.

311. Hadtörténeti Intézet és Múzeum I. és II. katonai felmérés térképszelvényei.

312. Tenczer Károly: Kereskedelmi és postautak, Abszolutizmuskori Levéltár, D 257. M. kir. Orsz. Építészeti Főigazgatóság, általános iratok, (1848).

313 Fleck Ernő: Erdészeti hidak építési munkáiról 1978-1983.

314 Lorászkó Balázs: Gyalogos hidak Magyarországon, Lánchíd Füzetek

315 Hegedűs István – Pál Gábor: Hiros Károly: Szombathely, Csaba utcai közúti felüljáró tervezése, Magész Acélszerkezetek 2013. 1. sz.

316 Pál Gábor – Zádori György – Dési Attila: Körmendi gyalogos felüljáró tervezése, Magész Acélszerkezetek, 2014. 1.

317 Táblával jelölt út feletti akadályok az országos közúthálózaton, 2008.

318 Karoliny Márton: Humor a makadámon.

319 Kovács Jenő: A nyolcvanhatos út, MU 2014. március

320 Maller László: Szombathely, Csaba utca különszintű közúti, vasúti csomópont kivitelezése, Magész Acélszerkezetek 2012.1.

Rövidítések:

KSz	Közlekedéstudományi Szemle
KMSz	Közlekedési és Mélyépítési Szemle
Közdok	Közlekedési Dokumentációs Központ
KTE	Közlekedéstudományi Egyesület
Kiskőrös	Közúti Szakgyűjtemény Kiskőrös
MMÉEK	Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye
MMÉEK HÉ	Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, Heti Értesítő
MOL	Magyar Országos Levéltár
MSz	Mélyépítéstudományi Szemle
MTI	Mérnöki Továbbképző Intézet
MU	Mérnök Újság
MV	Műemlékvédelem
SV	Sínek Világa
TKM	Tájak Korok Múzeumok
UKI	Útügyi Kutató Intézet
VHÉ	Vasút História Évkönyv
VHHK	Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények
VK	Városi Közlekedés
VmL	Vas megyei Levéltár
VmLÉ	Vas megyei Levéltár Évkönyve
VSz	Vasi Szemle

A fényképek készítői:

B.L.	Bárdosi László
C.A.	Czapp Attila
C.Zs.	Czapp Zsigmond
F.A.A.	Fodor András Attila
F.S.	Fonyó Sándor
Gy.P.	Gyukics Péter
H.H.	Helmut Hartl
I.L.	Imre Lajos dr.
K.I.	Koller Ida dr.
L.B.	Lorászkó Balázs
M.A.	Meszár András
N.J.	Nacsa József

Összefoglalás

Vas megye a Dunántúl nyugati részén helyezkedik el. Felszíne változatos, nyugati része középhegység, délnyugati területe a Dunántúli-dombság része, területének közel a fele síkság: a Kemeneshát, a Sopron-vasi síkság és Marcal-medence alkotja. Domborzata a közlekedésben nem jelent akadályt, legnagyobb vízfolyását, a Rábát már a római kor előtt is több helyen híddal keresztezték. A megye területe az I. világháború után jelentős mértékben csökkent. Az úthálózat már a rómaiak alatt kiterjedt volt, Savariából öt irányba vezettek utak.

Az államalapítás után, a határvédelem érdekében, fontos utak vezettek a védendő sávba, s a nemzetközi kereskedelmet is szolgálta az Olaszországba vezető út.

Az aprófalvas településhálózatnak megfelelő, sűrű úthálózat alakult ki. A megye elsőrendű főútját (székesfehérvár–gráci) 1936–37-ben építették ki, gyorsforgalmi utak építésének az első lépései még csak napjainkban történtek meg.

A megye hídépítésének régészeti emlékei az 1–2. századból fennmaradtak Szombathely, Rum, Sárvár környékén. Az ókori Savariában, a Sibaris (mai nevén Perint) hídjának alapkövei, a boltozott vízvezeték- és csatornahálózat becses műszaki emlékek, Hídvég, ma Rábahídvég őreiről oklevél maradt fenn, s több Rába-hídról és más hidakról biztos források szólnak.

A török korban különös fontosságúvá vált a Rába-hidak védelme, őrhelyek vigyázták ezeket pl. Körmendnél, Csákánynál, Rumnál, Rábahídvégnél.

Az I. katonai felmérés (1785) egy-egy térképszelvényén számos, Sárvár környékén 17, sőt Szentgotthárd környékén 45 hidat is jelöltek a hadmérnökök. Ebből az időből mérnöki tervek is fennmaradtak Rába-, Gyöngyös-hidakról.

Váraknál, várkastélyoknál (Kőszeg, Csákány) a 18. század elején már boltozatok épültek, a 19. század elején pedig már általános gyakorlattá vált a fahidak átépítése tégla-, kőboltozattá. Ebben az időben (1813) épült Sárváron a várbejáró tizenegy nyílású téglahídja, ez hazánk legtöbb nyílású boltozata. Különlegesség volt Kisunyomnál egy hatnyílású boltozat, ez sajnos a II. világháborúban elpusztult. A mai 84. sz. főút Répce-ártéri szakaszán öt boltozat épült: két háromnyílású és három kétnyílású híd. Ez képet ad arról, hogy milyen sok és igényes kivitelű boltozat lehetett a megye útjain. Számuk mára az út-, hídkorszerűsítések során rendkívül csökkent, az országos közúthálózaton 15, az önkormányzatok útjain 20 boltozott híd áll. Említésre érdemes, hogy betonboltozatok is épültek a megyében pl. Ikervárnál (14 m nyílású) és Sárvárnál egy 2×10 m és egy 6,0 m nyílású.

Állandó, acélanyagú közúti hídszerkezetek 1883-tól épültek a megyében (Kőszegen), rácsos acél Rába-hidak Ostffyasszonyfán (1903), Körmenden (1909), Sárváron (1908) és Rábahídvégen. Kisebb, 25–40 m nyílású rácsos acélhíd épült pl. 1904-ben a Csörnöcön, Vasszentmihálynál a Vörös-patak felett 1907-ben.

A megye vasútvonalain számos Répce-, Csörnöc-, Rába-híd épült és szolgálja ma is közlekedést. A II. világháború utáni újjáépítés során csak egy Rába- és több kisebb (Pinka-, Marcal-) hídnál épült acélfőtartós, vasbeton lemezzel együttdolgozó hídszerkezet a megye közútjain. Új acélhíd építésére 2004-ig kellett várni, ekkor épült Sárváron a 74,8 m-es középső nyílású ívhíd.

Vasbeton hidak 1895-től épültek: Ikervár; Szombathely (1898), Sárvár (1901). A mai 84. sz. főút elődjén boltozatok és egy 20 m nyílású, a megye címerével díszített, süllyesztett pályás gerendahíd épült, forgalmat már nem visel, de megcsodálható. Egy ehhez hasonló, 17 m nyílású híd épült Horvátnádalján Gergely Jenő tervei szerint. Ez utóbbi híd ma is viseli a forgalmat. Neves tervezője és különlegessége miatt, műszaki emlékként, méltó a védelemre.

1908-ban Répcelakon háromnyílású, karcsú kerethíd épült Kovács Sebestyén Aladár egyetemi tanár tervei szerint, szerencsére ez is eredeti formájában áll.

1910-ben Szentgotthárdon 28,0 m nyílású, karcsú kerethíd épült a Rábán Gergely Jenő tervei szerint.

A vasbetonhíd-építés 1922-től vált tömegessé, sok kisebb (3–10 m) lemezhíd mellett Rumnál (1923–24), Csákánydoroszlónál (1925–26), Csörötneknél (1928) Rába-híd épült Müller Félix egyetemi tanár, illetve Sávoly Pál tervei szerint. Az 1922–33 között épült hidak közül 40 ma is szolgálja a forgalmat.

1936-ban kezdődött a 8. sz. főút korszerűsítése, ekkor tíz jelentős, újszerű híd épült: két 69° ferdeségű gerendahíd, két 60° ferdeségű vonóvasas ívhíd, egy kétemeletes kerethíd, egy két- és egy háromnyílású gerendahíd, egy háromnyílású és egy 26° ferdeségű négynyílású, vasút feletti kerethíd. Sajnálatos, hogy ezek közül csak kettő áll eredeti formájában.

A II. világháború éveiben több kisebb és két Rába-híd is épült, legjelentősebb volt az 1943-ban elkészült, Mistéth Endre tervezte vonóvasas ívhíd Rábahídvégnél.

A II. világháborúban 96 híd pusztult el. Az újjáépítés során, acélanyag hiányában két merev betétes Rába-híd épült Sárváron és Rábahídvégen. A hidak újjáépítése során a vasbeton hidakat gyakran az eredeti tervek szerint, néhol kisebb módosítással (kevesebb főtartó, nagyobb szélesség) építették.

A megye hídállományában még 1955-ben is sok volt a provizórikus felszerkezet, ezért nagy előrelépés volt a kishíd-korszerűsítési program, melynek keretében egy-egy úton az összes, meg nem felelő hidat átépítették előregyártott (FT tartós) felszerkezettel.

Kísérleti jellegű volt Tompaládony térségében az üreges, előregyártott tartókból épített, Molnaszecsődnél (1965) az igen eltérő nyílásméretű szekrénytartós híd, és Ostffyasszonyfánál (1966) a feszített pályás ívhíd a Rábán.

A 10 m-nél nagyobb nyílású hídfelszerkezetek előregyártásában a megyében 1978-tól alkalmazták az EHGE, majd EHGT tartókat. Az utóbbi típusból 30 m-es tartókkal épült 1980-ban Körmendnél a négynyílású Csörnöc- és a háromnyílású Rába-híd, kisebb nyílású hidak KCs és UH tartókkal 1982-től, FP és FCI tartókkal pedig 2002-től épültek. Üreges UB típusú tartós (20–26 m nyílású) hidak 2000-tól épültek a megyében.

Az országos közúthálózaton 400, az önkormányzati utakon 300, a vasútvonalakon 444 híd van, ezekről ebben a könyvben külön fejezet ad áttekintést.

A megye vasúti hídjai közül kiemelkedő jelentőségű a magyar-szlovén vasútvonalon 2001-ben épült nagyrákosi völgyhíd. 1400 m hosszával nem csak Magyarországon, hanem Közép-Európában is a leghosszabb vasúti híd.

A könyv fejezetei: földrajzi adottságok, a közúthálózat kialakulása, korai hídtörténet, fahidak, boltozatok, acélhidak, vasbeton hidak, a hidak újjáépítése.

Egy-egy fejezet szól a hidak alapozásáról, a hídnevekről, a hidak és a művészet kapcsolatáról, az útgazdálkodás és a hidak kapcsolatáról és más témákról.

Egyedi hídleírások szólnak néhány település hídjairól és egy-egy jelentős, érdekes hídról. A mellékletekben térképek, tervek, hídlapok, iratok mutatják be a hidak gazdag történetét. Tervezők, kivitelezők adatai, kronológia, irodalom egészítik ki a könyv egyes fejezeteiben foglaltakat.

A könyv írói Czap Attila, Szabó Eszter, dr. Tóth Ernő mérnökök és Lorászkó Balázs egyetemi hallgató, a könyv szerkesztője dr. Tóth Ernő, lektora dr. Träger Herbert. Az angol nyelvű összefoglalót dr. Gáspár László, a német nyelvűt dr. Träger Herbert készítette. A könyvben szereplő fotók zömét Czap Attila készítette, az archív képek a Vas megyei levéltár, a Savaria Múzeum, az Út-, Vasúttervező Vállalat, a Hídépítő Rt., a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény archívumából származnak. A források, illusztrációk rendelkezésre bocsátásával sokan nyújtottak segítséget, köszönet érte.

Ez a könyv a megyei hídtörténetek 17. kötete.

Zusammenfassung

Das Komitat Vas befindet sich im südwestlichen Teil Transdanubiens. Seine Oberfläche ist abwechslungsreich, der westliche Teil ist ein Mittelgebirge, der südwestliche Teil gehört zur Hügellandschaft Transdanubiens. Nahe die Hälfte des Komitates ist Flachland. Die Terrainverhältnisse bedeuten für den Verkehr kein Hindernis, der größte Fluss, die Raab wurde schon vor der Römerzeit überbrückt. Das Straßennetz war schon in der Römerzeit ausgedehnt, aus Savaria führten Straßen in fünf Richtungen.

Nach der Staatsgründung führten wichtige Straßen im Interesse des Grenzschutzes in die geschützte Zone und der Weg nach Italien diente auch dem internationalen Handel.

Das Gebiet des Komitates wurde nach dem I. Weltkrieg wesentlich kleiner.

Entsprechend dem Siedlungsnetz mit kleinen Dörfern entwickelte sich ein dichtes Straßennetz. Die erstrangige Hauptstraße des Komitates (Székesfehérvár – Graz) wurde 1936–37 gebaut. Die ersten Schritte zum Bau der Schnellstraßen im Komitat wurden erst heutzutage getan.

In der Umgebung von Szombathely, Rum und Sárvár wurden archäologische Reliquien des Brückenbaus aus dem 1–2. Jahrhundert gefunden. In der altertümlichen Savaria sind die Grundsteine der Sibaris- (heute Perint) Brücke, das gewölbte Trinkwasser- und Abwassernetz wertvolle technische Reliquien.

Über die Wächter von Hídvég – heute Rábahídvég – sind Urkunden erhalten geblieben, über weitere Raab- und andere Brücken erzählen sichere Quellen.

In der Türkenzeit war der Schutz der Raabbrücken besonders wichtig, sie wurden durch Wachposten verteidigt z. B. bei Körmend, Csákány, Rum, Rábahídvég.

Auf den Blättern der I. militärischen Vermessung (1785) wurden zahlreiche Brücken, in der Umgebung von Sárvár und Szentgotthárd sogar 17, bzw. 45 Brücken aufgezeichnet. Aus dieser Zeit sind auch Ingenieurpläne von Raab- und Gyöngyös-Brücken überliefert.

Bei Burgen und Burgkastellen (Kőszeg, Csákány) wurden schon am Anfang des 18. Jahrhunderts gewölbte Brücken gebaut und am Anfang des 19. Jahrhunderts war das Ersetzen der Holzbrücken durch Ziegel- und Steingewölbe allgemeine Praxis. In dieser Zeit (1813) entstand die elffeldrige Ziegelbrücke beim Burgeingang von Sárvár, die mit den meisten Feldern in Ungarn. Eine Besonderheit war das sechsfeldrige Gewölbe bei Kisunyom, das leider im II. Weltkrieg vernichtet wurde.

Auf der Hauptstraße Nr. 84 wurden im Répce-Flutgebiet fünf gewölbte Brücken mit zwei oder drei Feldern gebaut, das zeigt, wie viele anspruchsvoll ausgeführte Gewölbe damals entstanden. Deren Zahl hat sich während der Straßen- und Brückenmodernisierung stark verringert, heute stehen auf den staatlichen Straßen 15, auf den Gemeindestraßen 20 gewölbte Brücken. Es ist erwähnenswert, dass auch Betongewölbe mit bis zu 14 m Spannweite im Komitat, z. B. bei Ikervár und Sárvár entstanden.

Feste, stählerne Brücken entstanden im Komitat ab 1883 (Kőszeg), stählerne Fachwerke bei Ostffyasszonyfa (1903), in Körmend (1909), Sárvár (1908) und in Rábahídvég. Kleinere Fachwerke mit 25–40 m Spannweite wurden z.B. 1904 über den Csörnöc-Bach und 1907 bei Vasszentmihály über den Vörös-Bach gebaut.

Auf den Eisenbahnlinien des Komitates entstanden zahlreiche Répce-, Csörnöc- und Raabbrücken und dienen heute noch dem Verkehr. Während des Neubaus nach dem II. Weltkrieg wurden auf den Straßen des Komitates Verbundkonstruktionen nur bei einer Raabbrücke und bei mehreren kleineren, Pinka- und Marcalbrücken gebaut. Auf eine neue Stahlbrücke musste man bis 2004 warten, dann wurde bei Sárvár eine Bogenbrücke mit 75 m Spannweite gebaut.

Stahlbetonbrücken wurden ab 1895 gebaut: in Ikervár, dann in Szombathely (1898) und

in Sárvár (1901). Auf der damaligen Hauptstraße Nr. 84 wurden Gewölbe und eine mit dem Komitatswappen dekorierte, 20 m lange Balkenbrücke mit unten liegender Fahrbahn gebaut. Diese trägt keinen Verkehr mehr, ist aber bewundernswert. Eine ähnliche Brücke mit 17 m Spannweite entstand bei Horvátnádalja nach den Plänen von Jenő Gergely. Diese steht heute noch unter Verkehr und ist wegen ihrer Besonderheit und ihres namhaften Entwerfers würdig, als technisches Denkmal geschützt zu sein.

1908 wurde bei Répcelak eine dreifeldrige, schlanke Rahmenbrücke nach den Plänen des Universitätsprofessors Aladár Kovács Sebestyén gebaut, glücklicherweise steht auch diese in ihrer Originalform.

1910 entstand in Szentgotthárd über die Raab eine schlanke Rahmenbrücke mit 28 m Spannweite nach den Plänen von Jenő Gergely.

Ab 1922 wurden massenhaft Stahlbetonbrücken gebaut, neben vielen Plattenbrücken mit 3–10 m Spannweite wurden Raabbrücken bei Rum (1923–24), bei Csákánydoroszló (1925–26) und bei Csörötnek (1928) nach den Plänen des Universitätsprofessors Félix Müller und Pál Sávoly gebaut. Unter den zwischen 1922–33 erbauten Brücken dienen heute noch 40 dem Verkehr.

1936 begann die Modernisierung der Hauptstraße Nr. 8, hier wurden zehn bedeutsame, moderne Brücken gebaut: zwei Balkenbrücken mit einer von 69°, zwei Bogenbrücken mit Zugband (60°), eine zweistöckige Rahmenbrücke, eine zwei- und eine dreifeldrige Balkenbrücke; über die Eisenbahn führt eine dreifeldrige und eine vierfeldrige (Schiefheit 26°) Rahmenbrücke. Es ist bedauerlich, dass davon nur zwei in ihrer Originalform stehen.

Während der Kriegsjahre wurden mehrere kleine und zwei Raabbrücken gebaut, am bedeutendsten war die von Endre Mistéth erworfene Bogenbrücke mit Zugband bei Rábahídvég.

Im II. Weltkrieg wurden 96 Brücken vernichtet. Während des Neubaus wurden wegen Stahlmangels zwei Stahlbetonbogenbrücken mit starren Stahleinlagen gebaut. Die Stahlbetonbrücken wurden oft nach den Originalplänen, manchmal aber mit kleineren Änderungen (z. B. weniger Hauptträger, größere Breite) neugebaut.

Im Brückenbestand des Komitates befanden sich auch noch im Jahre 1955 sehr viele Provisorien. Das Programm der Modernisierung der kleinen Brücken war ein großer Schritt, hier wurden jeweils alle nicht befriedigenden Straßenbrücken mit Fertigteilträgern umgebaut.

Als Versuchsbauwerke galten die Brücke mit hohlen Fertigteilträgern bei Tompaládony, die Raabbrücke mit sehr veränderlichen Spannweiten bei Molnaszecsőd, und die Bogenbrücke mit einer Spannbetonfahrbahn bei Ostffyasszonyfa

Im Rahmen der Prefabrikation der Brücken mit über 10 m Spannweite wurden ab 1978 EHGE und EHGT Träger im Komitat verwendet. Mit 30 m langen Trägern letzteren Typs wurden 1980 die dreifeldrige Raabbrücke bei Körmend und die vierfeldrige Csörnöcbrücke gebaut. Kleinere Brücken mit KCs und UH-Trägern entstanden ab 1982, mit FP und FCI-Trägern ab 2002. Ab 2000 wurden Brücken mit 20–26 m Spannweite und mit hohlen UB-Trägern im Komitat gebaut.

Auf den staatlichen Straßen befinden sich 400, auf den Gemeindestraßen 300, auf den Eisenbahnlinien 444 Brücken, über diese gibt ein gesondertes Kapitel des Buches eine Übersicht.

Unter den Eisenbahnbrücken ist die Talbrücke – erbaut 2001 bei Nagyrákos auf der ungarisch-slowenischen Eisenbahnlinie – von hervorragender Bedeutung. Mit ihrer Länge von 1400 m ist sie die längste Eisenbahnbrücke nicht nur in Ungarn, sondern auch in Mittel-Europa.

Die Kapitel des Buches sind wie folgt: geographische Gegebenheiten, die Entwicklung des Straßennetzes, frühe Brückengeschichte, Holzbrücken, gewölbte Brücken, Stahlbrücken, Stahlbetonbrücken, Neubau der Brücken. Je ein Kapitel befasst sich mit den Gründungen, mit den Brückennamen, mit der Verbindung

zwischen Brücken und Kunst, mit dem Zusammenhang zwischen der Straßenwirtschaft und den Brücken und mit anderen Themen.

Es gibt Brückenbeschreibungen über die Brücken einiger Ortschaften und über einzelne bedeutsame, interessante Brücken. In den Anlagen illustrieren Karten, Pläne, Brückenbücher und andere Schriften die reiche Dokumentation der Brücken. Das Buch ist mit den Daten der Entwerfer und Ausführenden, einer Chronologie und einem Literaturverzeichnis ergänzt.

Die Autoren des Buches sind die Ingenieure Attila Czap, Eszter Szabó und Dr. Ernő Tóth, der Student Balázs Lorászkó. Der Redakteur ist Dr. Ernő Tóth, der Lektor Dr. Herbert Träger. Die englische, bzw. deutsche Zusammenfassung sind die Arbeit von Dr. László Gáspár, bzw. Dr. Herbert Träger. Die meisten Fotos des Buches hat Attila Czap aufgenommen, die Archivbilder stammen aus dem Archiv des Komitates Vas, vom Savaria Museum, vom Út-, Vasúttervező AG., vom Hídépítő AG und aus der Fachsammlung des Straßenwesens von Kiskőrös. Viele Personen haben mit Quellen und Illustrationen geholfen, wir danken ihnen dafür.

Das vorliegende Band ist das 17-ste unter den Brückengeschichten der Komitate.

Summary

Country Vas is situated in the western part of Transdanubian (Dunántúl). Its surface is diversified, as a mountain of medium height can be found on the west, while the south-western past of the county forms an element of Transdanubian hills, some half of its territory is plain. The relief does not make any obstacle for the traffic; its main river, Rába was traversed by several bridges already before the Roman Ages. The road network in the present county used to be wide-spread in the Roman Ages, the roads from Savaria led to five directions.

After the foundation of the state, important roads led to the zone to be protected, and the road to Italy had major role in the international trade.

As a consequence of the network of small villages, a dense road network was created. The primary main road of the county (Székesfehérvár – Graz) was built in 1936–37. The first steps of the construction of expressways in the county have already been taken only mowadays..

The archeological remains of the bridge structures in the county originated from the 1st and 2nd centuries in the vicinity of Szombathely, Rum and Sárvár. In the ancient Savaria, the foundation-stones of Sibaris (present name: Perint) bridge, as well as the aqueduct and sewage system are valuable technical monuments. A document survived about the guards of Hídvég (meaning: bridge abutment), recently Rábahídvég; besides reliable sources are available about several Rába-bridges and other bridges.

In the days of Turkish rule, the protection of Rába-bridges became a task of high importance, watch-posts were created at Körmend, Csákány, Rum, Rábahídvég etc.

In the maps of the military land-surveying I (1785), the field engineers indicated several bridges (17 ones in the vicinity of Sárvár, even 45 bridges in the neighbourhood of Szentgotthárd). From this age, also engineering plans remained about Rába and Gyöngyös bridges.

At fortresses and fortified castles (Kőszeg, Csákány), arches were built already in the early 18th century, while in the early 19th century, the reconstruction of timber bridges into brick or stone arches became a common practice; in this period (1813), the eleven-span brick bridge of fortress entrance in Sárvár was constructed which is the most-spanned brick bridge in Hungary.

A six-span arch in Kisunyom had been considered as a special structure that was destroyed during the World War II. In the Répce float area of the present main road no. 84, five arches were built: two three-spanned

and three two-spanned bridges proving how numerous and of high standard arches could have been on the roads of the county. The number of arches in county Vas has significantly decreased due to the road and bridge rehabilitations, presently, there are 15 arch bridges on the public highway network and 15 ones on the local roads. It should be mentioned that cement concrete arches were constructed in the county at Ikervár (14 m span) and at Sárvár (2×10 m and 1×6 m spans).

Permanent steel highway bridge structures were constructed in the county from 1883 on (at Kőszeg), steel truss-girder Rába-bridges at Osttfyasszonyfa (1903), Körmend (1909), Sárvár (1908) and Rábahídvég. Relatively small steel truss-girders with 25–40 m spanwere built, like in Csörnöc (1904), Vasszentmihály across the stream Vörös in 1907.

Several Répce, Csörnöc and Rába-bridges were constructed on the railway lines of county Vas, and are still in service. During the reconstruction after the World War II, just one Rába and several smaller (Pinka and Marcal) bridges were built using structures of steel main girder with reinforced concrete slabs. New steel bridge was built just in 2004 when an arch bridge with 74.8 m middle span was completed.

Reinforced concrete bridges have been constructed from 1895 on: Ikervár, Szombathely (1898), Sárvár (1901). In the trace of the present main road no. 84, several arches and a 20 m-span girder bridge of sunk deck which is ornamented by the arms of the county; it does not bear any traffic more but can be still admired. A similar bridge of 17 m spans was built on Horvátnádalja based on Jenő Gergely's designs. This bridge is still carrying the traffic; due to its designer and speciality, the structure is worthy of protection as a technical monument.

In 1908, a three-spanned, slender frame bridge was built in Répcelak based on the design of professor Aladár Kovács Sebestyén, it still stands in its original form.

In 1910, a slender frame bridge of 28,0 m span was completed on the river Rába at Szentgotthárd using Jenő Gergely's design.

The area of the county has considerably decreased after World War I.

The construction of reinforced concrete bridges has become common; in addition to many minor slab bridges (with 3–10 m spans), Rába-Bridges at Rum (1923–24), at Csákánydoroszló (1925–26) and at Csörötnek (1928) based on professor Félix Müller's and Pál Sávoly's designs 40 of the bridges constructed between 1922 and 1923 are still under traffic.

The reconstruction of the main road no. 8. started in 1936, when 10 major, innovative bridges were built: two girder bridges with 69° skewness, two arch bridges of reaction tie with 60° skewness, a two-story frame bridge, a two-and a three-spanned girder bridges, as well as a three-spanned and a four-spanned frame bridges above a railway line with 26° skewness. Unfortunately, just two of them are still in their original forms.

During the World War II, several minor und two Rába-bridges were built, the most important one of them was the arch bridge with reaction tie at Rábahídvég designed by Endre Mistéth in 1943.

96 bridges were destroyed in the World War II. During the rehabilitation, two concrete arch Rába-bridges with stiff were constructed at Sárvár and Rábahídvég for lack of steel that time. However, the use of arches welded of steel tubes has been initiated under constraint, they happened to be economic structures, but corrosion damages presented themselves during operation.

The reconstruction of reinforced concrete bridges was carried out following the original designs, however, minor modification was made in some cases (fewer main girders, larger width).

The number of temporary structures in the bridge stock of the county was rather high even in 1955, that is why the program for small bridge rehabilitation had a high importance that all of the inappropriate bridges were reconstructed in a given route using prefabricated (FT girder) superstructures.

Across the river Rába, there were several bridges of experimental nature: the one with

hollow, prefabricated beams in the vicinity of Tompaládony; the box-girder bridge with very different spans at Molnaszecsőd (1965), and at Ostffyasszonyfa (1966) an arch bridge with a prestressed track.

In the prefabrication of the bridge superstructures above 10 m spans, EHGE beams, then EHGT ones have been used since 1978. Of the type mentioned latter, the four-spanned Csörnöc and the three-spanned Rába-bridges were built at Körmend in 1980, while the bridges with shorter spans have been constructed with KCs and UH beams from 1982 on, while with FP and FCI beams from 2002 on. The bridges of 20–26 m spans with hollow UB type beams have been built in the county since 2000.

There are 400 bridges on the national highway network, some 300 on the local roads and 444 ones on railway lines. They are summed up in a separate chapter of this publication.

Of the railway bridges of the county, the viaduct at Nagyrákos which was built on the Hungarian – Slovenian railway line in 2001. Its 1400-m length is the longest not only among the Hungarian railway bridges but also the Central-European ones.

The chapters of the book are: geographical conditions, the evolution of road network, early bridge history, timber bridges, arches, steel bridges, reinforced concrete bridges, bridge reconstruction.

Separate chapters are available for bridge foundations, bridge names, the connection between bridge and art, the connection between road management and bridges, as well as other topics. The bridge of some settlements and several important, interesting bridge are also presented. In the annexes, maps, designs, bridge sheets and papers illustrates the rich documentation of bridges. The book chapters include the co-ordinates of designers and contractors, chronology and literature.

The authors of the book are the engineers Attila Czap, Eszter Szabó and dr. Ernő Tóth, as well as the university student Balázs Lorászkó; the editor is dr. Ernő Tóth and the reader dr. Herbert Träger. The summaries were translated by dr. László Gáspár to English and dr. Herbert Träger to German. The majority of the photos in the book was taken by Attila Czap; the old pictures come from County Vas Records, as well as the archives of Savaria Museum, Road and Railway Planning Company, Bridge Construction Share Company, and Kiskőrös Highway Professional Collection. Also several other persons gave us available sources and illustrations for the book; thanks for it.

The book has been published as the 17th volume of county bridge histories.

Szentgotthárd – ecsetrajz (I.L.)

Utószó

A 2010-ben lényegében elkészült megyei hídtörténelem véglegesítése és képekkel való illusztrációja, ám nem volt igazán remény arra, hogy ez a könyv, a hazai hídtörténeti sorozat 17. kötete megjelenhet. Az elmúlt évben nagy örömömre mégis aktuálissá vált a könyv véglegesítése és képanyagának kiválogatása. A többévnyi megszakítás azonban természetszerűen több nehézséget is okozott: a vasúthálózat nagyütemű korszerűsítése, a megye gyorsforgalmi úthálózatának építése jelentős volt a megye életében. Ezekről részletekbe menően beszámolni nem volt módom és úgy gondolom, nem is volt szükséges, hisz a munkák részben még folynak, részben a szakirodalomban elég bőven van beszámoló vasúti hidak, gyalogosfelüljárók és különszintű csomópontok építéséről is (Körmend, Szombathely). Az országos közúthálózat egyik fontos – a 8 sz. főút rátóti, vasút feletti hídjának régóta tervezett – felújítása is megtörtént. Ezekről és más eseményekről is naprakészen nem, de vázlatosan és néhány képpel illusztrálva igyekeztünk beszámolni.

A *Hidak Vas megyében* című könyvben a korábbihoz képest újszerű fejezetek is vannak, például a felhagyott hidakról elég részletes ismertetés található, a közúti hidak ütközési káraival kapcsolatban a közutak feletti merev létesítményekről is szólunk, teljesen újszerű, kedvcsináló fejezet a hidak humora, humoros esetek című összeállítás. Meggyőződésem, hogy a közutak és hidak építése, fenntartása, üzemeltetése a sok nehéz és keserves munka mellett humoros eseteket is szolgáltat. Ezeket is érdemes lenne összegyűjteni.

Természetesen sok minden kimaradt a könyvből és nem csak azért, mert a hídtörténelem több száz évre visszamenőleg szinte feldolgozhatatlan mennyiségű adalékkal szolgál, hanem azért is, mert a könyv keretei is korlátozottak. A megye hídtörténelme talán ebben a megyében nyúlik vissza a legkorábbi időkig. A római uralomtól kezdve sok érdemleges emlék maradt, melyek részletesen még a régészeti szakirodalomban sem igazán feltártak, bár igen sok érdekes lelet is előkerült nemcsak Szombathelyen és közvetlen környékén, hanem Kőszegen, Sárvárott és máshol is. A megyét kettészelő Rába már az Árpád-kortól kezdve fontos védelmi terület volt. Hídőrök, hídhelyek, az átkelőhelyeket védő őrhelyek, várak voltak, s ugyanígy a török korban is kiemelt jelentőségük volt a Rábán való átkelőhelyeknek. A számos átkelőhely részletes korai története hatalmas forrásanyag. Ezekből a könyvben csak példákat tudtunk bemutatni.

Városokban (Körmend, Kőszeg, Sárvár, Szentgotthárd, Szombathely, Vasvár és sorolhatnám) különböző védőművek, sáncok, váraknál természetszerűen fa-, majd boltozott hidak is épültek, melyekből maradtak emlékek. Egy részük azonban feltárásra, illetve megismertetésre vár, mint Kőszegen a Rajnis utcában az egyik ház pincéjében lévő híd. E ház tulajdonosa, Bujdosó Balázs, sokat tett ennek a különlegességnek a megismertetéséért, és segített Kőszeg hídemlékeinek kutatásában is. Köszönet neki és több, a könyvben fel nem sorolt segítőkész lokálpatriótának is.

Kísérletet tettünk a mai Burgenlandban lévő hídemlékek kutatására, ám rövid utazásunk alatt rá kellett döbbennünk, hogy az itteni hídállomány igen fiatal, az 1920 előtt épült hidak szinte maradéktalanul eltűntek. Ezért vettük örömmel, amikor burgenlandi hidász kollegánk elküldte e terület legidősebb, 1879-ben épült, szépen fenntartott és emléktáblával is jelzett boltozatáról készült képeket.

E könyv irodalomjegyzéke eltér a korábbi kötetekétől annyiban, hogy a több, mint 300 tételes – korántsem a teljességre kiterjedő – irodalomjegyzéket abc-sorrendben egyben állítottam össze, s az egyes fejezeteknél csak a legjellemzőbb forrásokra való hivatkozást adtam meg. Remélem, ez a változtatás a további kutatásokban segítségül szolgálhat.

Vas megye levéltára – különösen az államépítészeti hivatalok iratanyagát illetően – rendkívül gazdag. Czap Attila kollegával igyekeztünk minél több anyagot átnézni, s a Kiskőrösi Közúti

Szakgyűjtemény hídtörténeti dokumentumait is feltárni. Különösen a levéltári anyag olyan gazdag, hogy önálló tanulmánykötetet lehetne és kellene írni az ott található tervekről, híd-törzskönyvekről, iratokról. Kiemelkedő érték megítélésem szerint a mai 8 sz. főút 1935–38 közötti építésének gazdag dokumentációja, amely felöleli a talajmechanikai vizsgálatokat, az út korszerűsítésének különböző változatait és az útépítés dokumentálását is, például fényképekkel illusztrált építési naplók.

A nagyszámú levéltári anyagból e könyv melléklet fejezetében jellemző és fontosnak tartott példákat mutatunk be, ám ez csak ízelítő lehet.

A megyei hídtörténeti sorozat kezdettől igyekezett egységes rendszerben a források megadásával és sok képanyaggal bemutatni egy-egy megye hídtörténetét. Tekintettel arra, hogy Vas megyében a Rába-hidak rendkívüli fontosságúak voltak, ezért az Egyedi hídleírások című fejezet meglehetősen gazdag egy-egy hidas településnél: Szentgotthárd, Körmend, Sárvár, Szombathely, Nagyrákos. Ezekben a fejezetekben vasúti hidakról nem esik szó, hanem ezekről külön fejezetben olvashatunk.

Egy utószó mindig kicsit magyarázkodás és mentegetőzés, s ez valóban így is van. Egy megye több száz éves hídtörténetét teljes körűen szinte lehetetlen feldolgozni és bemutatni. Arra azonban remélem alkalmas, hogy felkeltse az érdeklődést és nemcsak a szakemberek, hanem turisták, vízi túrázók, képeslapgyűjtők és fotósok is felfedezzék a megye rendkívül érdekes hídállományát, s kutatásukat a megyei hídkönyvekhez hasonlóan az interneten is tegyék közkinccsé.

Még egyszer köszönöm minden munkatársamnak önzetlen, áldozatos munkáját és buzdítok minden hazánkat, műszaki kultúránkat szerető honfitársamat, hogy ismerjék meg, szeressék, óvják hídjainkat!