



# A XXXVII. ORSZÁGOS VÁNDORGYŰLÉS

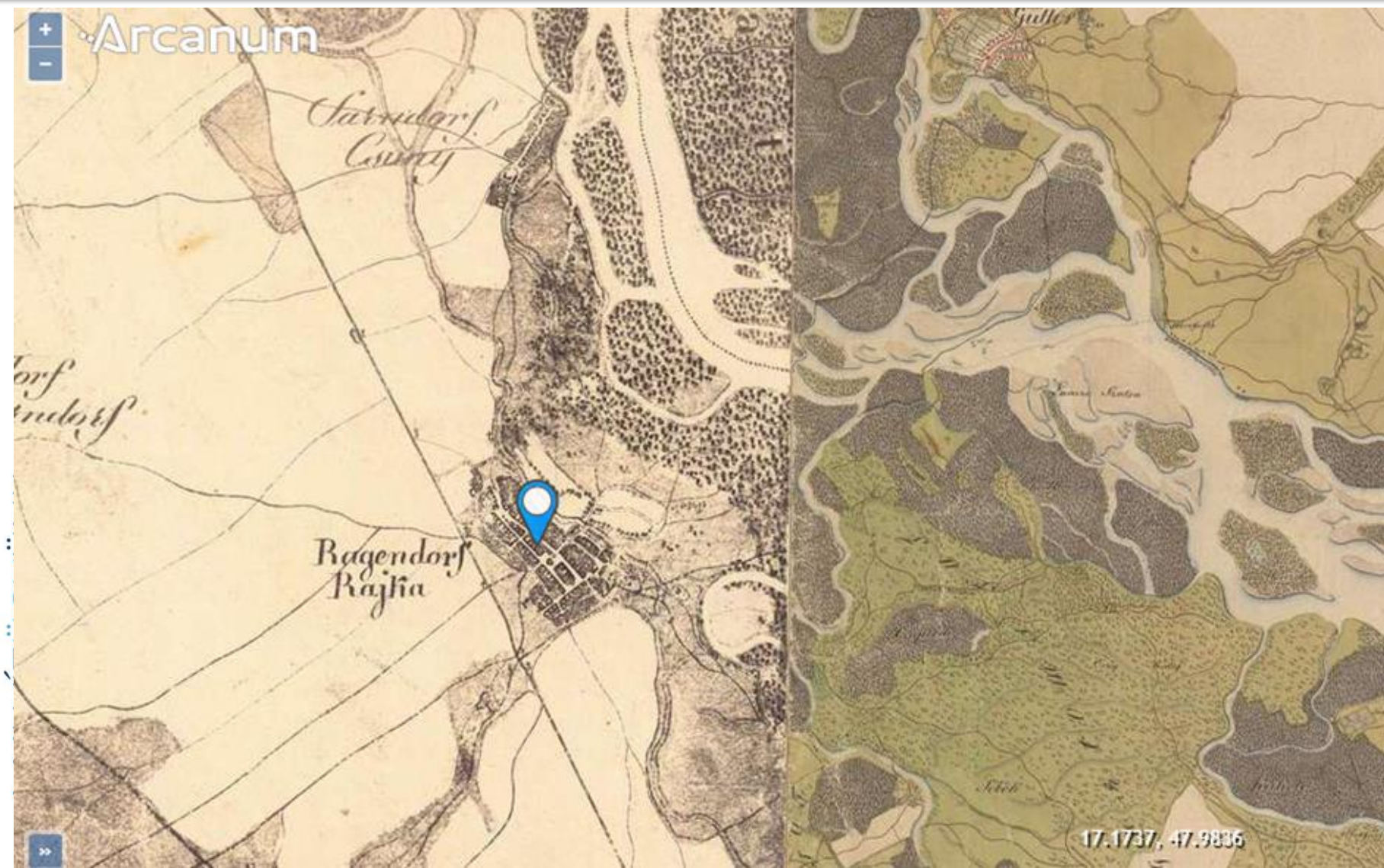
**Pécs, 2019. július 03.-05.**

**Kertész József:  
A RAJKAI (TRIANONI) ZSILIP TÖRTÉNETE**

A Duna folyam jobb partján, az 1850,3 - 1847,0 fkm közötti szakaszán helyezkedik el a folyásirány szempontjából a legfelső magyarországi település, Rajka.

Ezt a folyószakaszt jól ábrázolja a II. katonai felmérés.

Ferenc császár 1806-ban rendelte el a "Zweite oder Franziszeische Landesaufnahme"-t, (a második illetve Ferenc-féle ország felmérést), amelyet ma a II. katonai felmérésnek hívunk. 1819-től egészen 1869-ig készültek a földrajzilag pontos szemelvények







# MOSON VÁRMEGYYE

TÉRKÉPE.

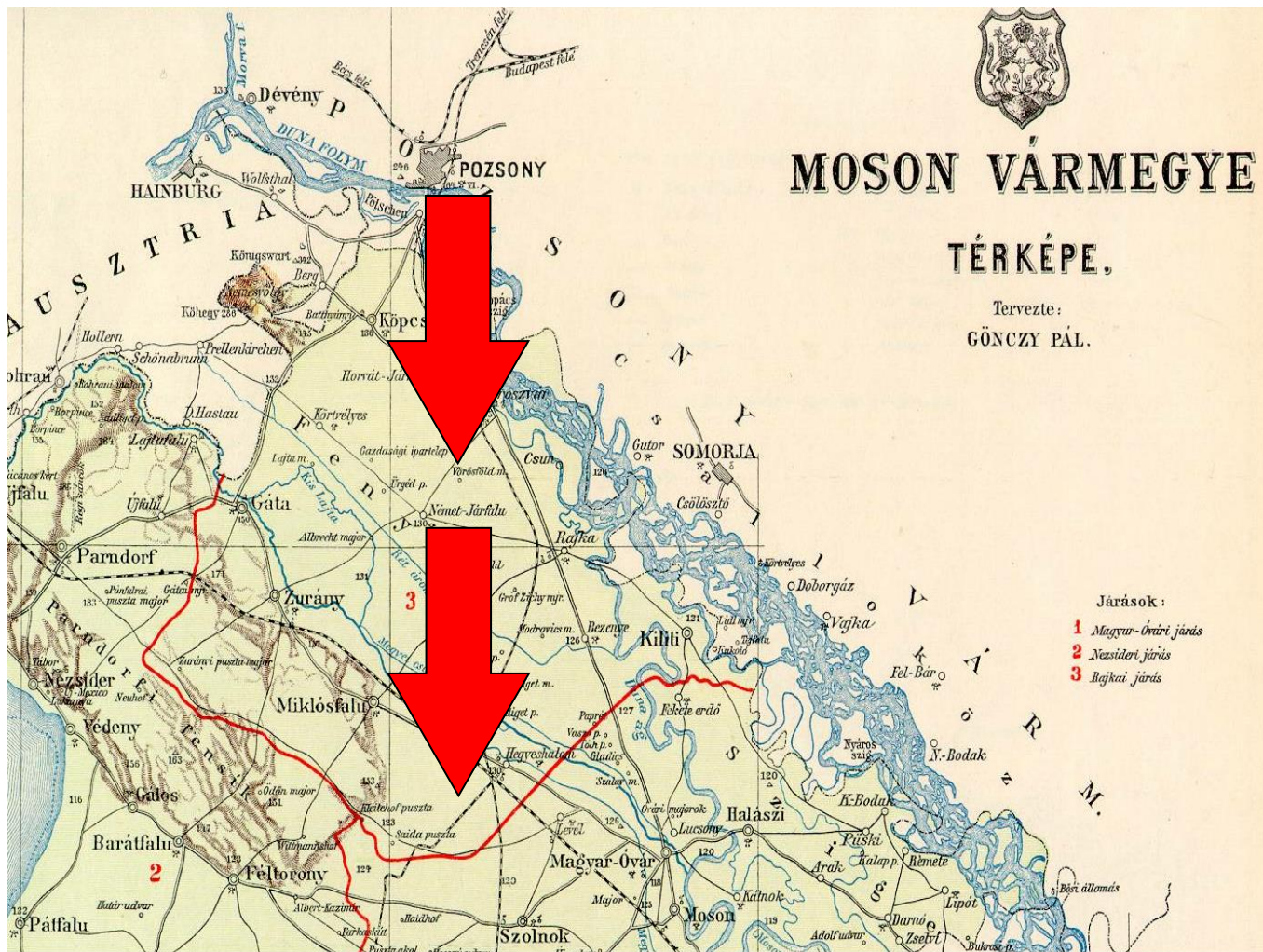
Tervezte:  
GÖNCZY PÁL.



Moson vármegye térképe a Rajkai zsilip építése előtt, Csak a 19. század végén merült fel a rajkai zsilip építése, mint műszaki megoldás az akkor meglévő ár- és belvízvédelmi, valamint hajózási problémák kezelésére



# Árvizek szétterülése a Hanság-medence felé



Az 1800-as évek második felében a folyamatosan feltöltődő meder miatt az árvízszintek is emelkedtek.

A Mosoni-Duna folyó első szabályozásai az árvizek kizárására törekedtek. 1886-ban a csúnyi mellékágból – ma Jónási ágból – történő rajkai kiágazástól, a felső 4 km hosszú szakaszán párhuzamművekkel határolt szabályos mederszűkítő műveket építettek. Mellette ekkor keletkezett a Rajkai (Libafarmi) holtág.

A Csallóköz és a Szigetköz falvainak életében ekkor még "be volt kalkulálva" a menetrendszerű árvíz, s a kis települések körtöltéseket építve védekeztek. Nem így a Rábaközben és Hanságon: ott már nagy felháborodást keltett 1876-ban, hogy hiába védték saját kiépített töltéseiket a Rábán, Rábcán és társain, mikor a hátuk mögül, a Mosoni-Dunán kicsapva érkezett a Duna árvize. Ezek az árvizek jelentős károkat okoztak Moson és Magyaróvár városok belterületein is. A Mosoni-Duna árvédelmi töltéseit ezután ugyan felemelték 200 m<sup>3</sup>/s vízhozam kivédésére, ám **1897-ben és 1899-ben** is 288 m<sup>3</sup> érkezett másodpercenként, s ugyanolyan károkat okozott, mint 1876-ban.

Ebben az időben a Mosoni-Duna vízenergia-felhasználási lehetősége is napirendre került. Ezek a tervek azonban nem valósultak meg. A lassú és körülményes beruházókra nem várva az FM elhatározta a Mosoni-Duna felső torkolatának elzárását.

Az **1899-ben** a Földművelésügyi m. kir. Minisztériumban Fekete Zsigmond műszaki tanácsos és Wehli Károly királyi mérnök javaslata alapján született javaslat a **Mosoni-Duna árvízkapuval történő elzárására**.

Ebben az időszakban döntés született a Duna folyam jobb parti, egységes árvízvédelmi védvonalának a kiépítésére Pozsony és Vének közötti szakaszon, és ezek a munkák hamarosan el is kezdődtek.

Takarékossági szempontból mégis csupán az elzárás kapott zöld utat azzal, hogy később, esetleg vállalatba adva folytatható a viziút kialakítása a szükséges további zsilipek megépítésével. **A miniszter 1904-ben hagyta jóvá a rajkai zsilip munkálatait 704.113 K 83 fillér költségvetéssel, 1906. október 31.-iki határidővel. Az építési munkák 1905. április 5-én kezdődtek meg; a kivitelező a Magyar Építő Rt. Pozsony volt, a magas-építményeket a szintén pozsonyi Durvay Antal vállalata készítette, a vasszerkezeteket pedig a győri MÁV gépgyár.**

Kétszeri halasztás után (ezeket vis major és időközbeni többszöri tervmódosítás okozta) a művet végül **1908. június 30-án adták át.**

A terv szerint a fenti vízhozamok átbocsátására és a későbbi hajózás biztosítására egy 10,00 m széles nyílású vízbeeresztő zsilip és egy **10,00 m széles hajózsilip felső fője épült meg a szükséges töltőnyílásokkal oly módon, hogy a hajózás megindultával a teljes hajózsilip az alsó kapuval együtt a megépült művekhez csatlakoztatva kiépíthető legyen.**

5

A hídszerkezet a hajózás lehetővé tételére a középső pillérbe ágyazott, kb. 2,00 m magas, függőleges tengely körül kézi erővel elforgatható.

A kezelőhidat csak egy irányban lehet forgatni, a zsilip hossz tengelyére merőleges és a hossz tengellyel egyező irányú állásba. A hídszerkezet állékonyságát forgatás közben a tengelyen kívül egy 3,80 m átmérőjű, a tengellyel koncentrikus kör sínpálya biztosítja, amelyet a középső pillér tetejére rögzítettek





# A védvonal áthelyezését lehetővé tevő Rajkai-zsilip

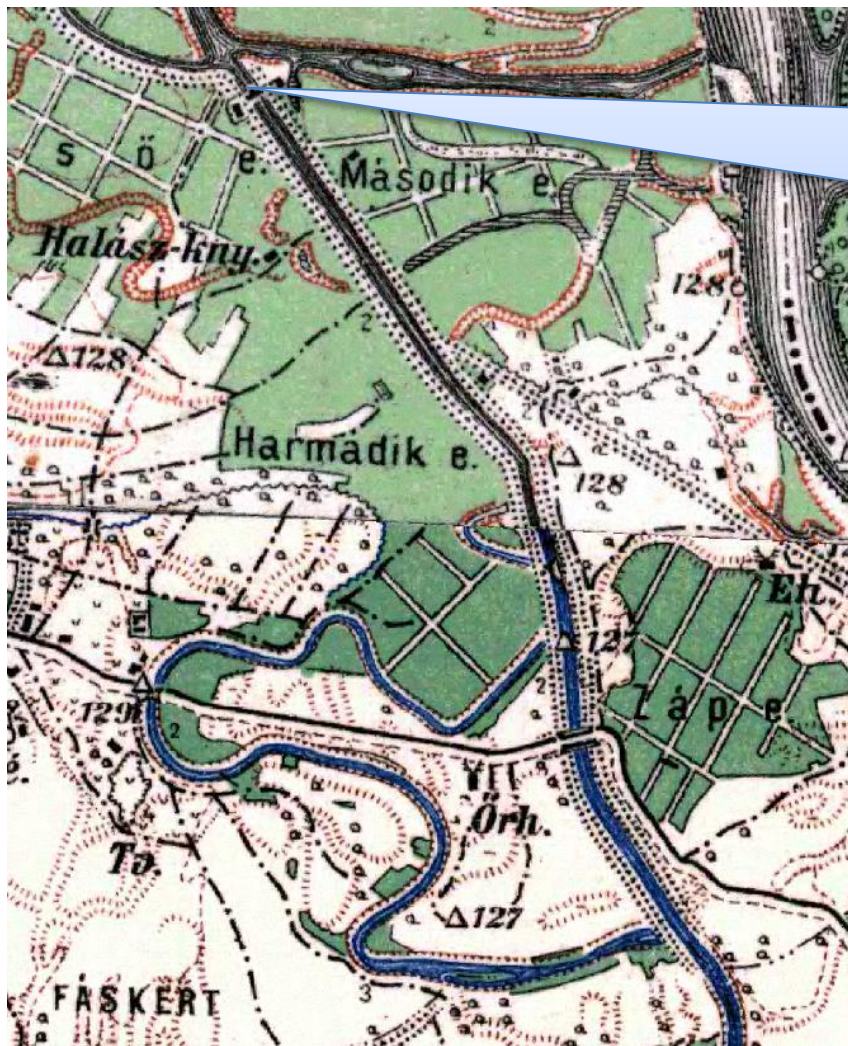


A MI VÍZÜGYÜNK





# Új egységes árvízvédelmi védvonal kialakítása

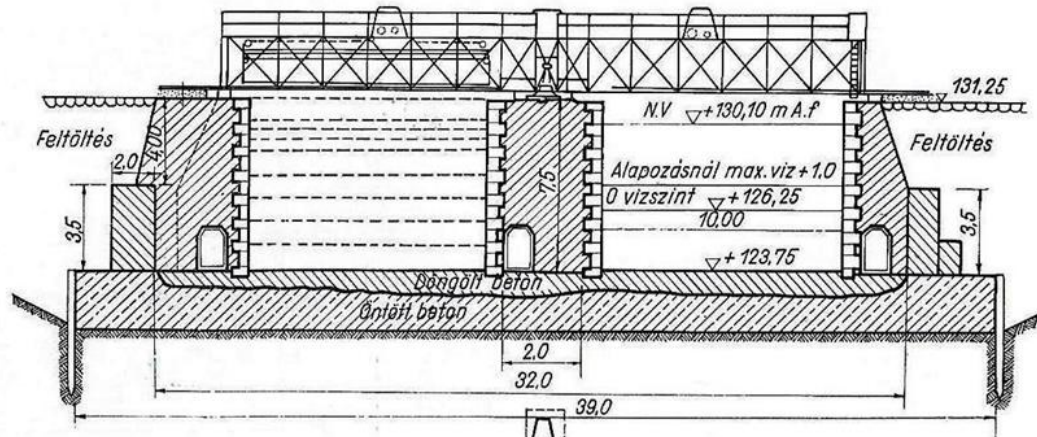


1908. június 30

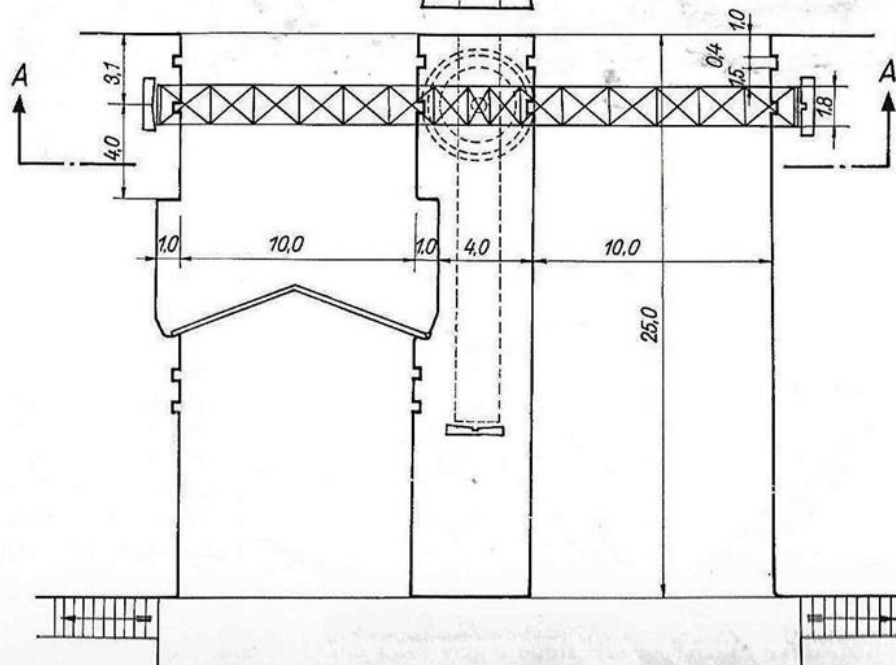
A védvonal áthelyezését  
lehetővé tevő Rajkai-zsilip  
üzembe helyezése

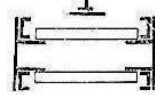
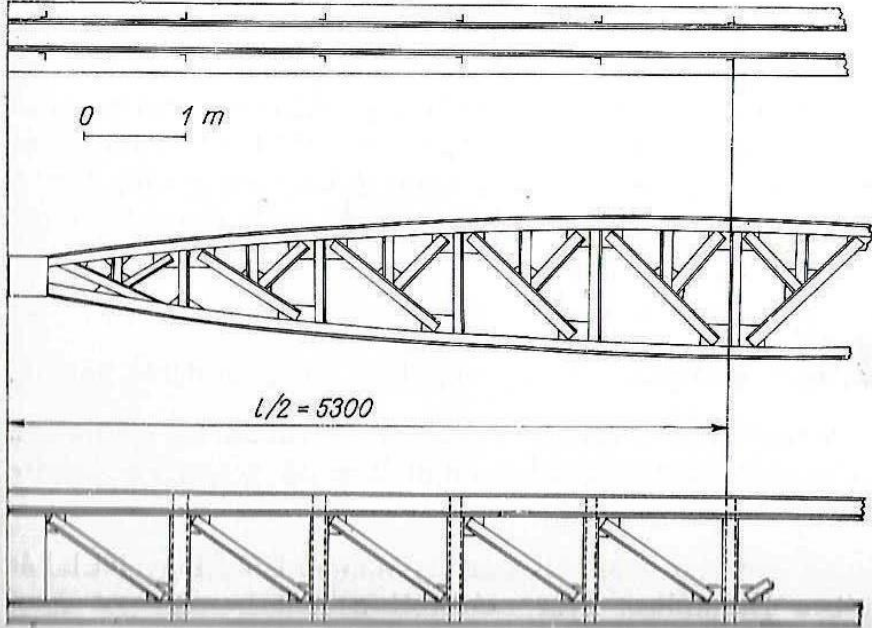


### A-A metszet

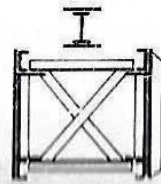


### Alaprajz

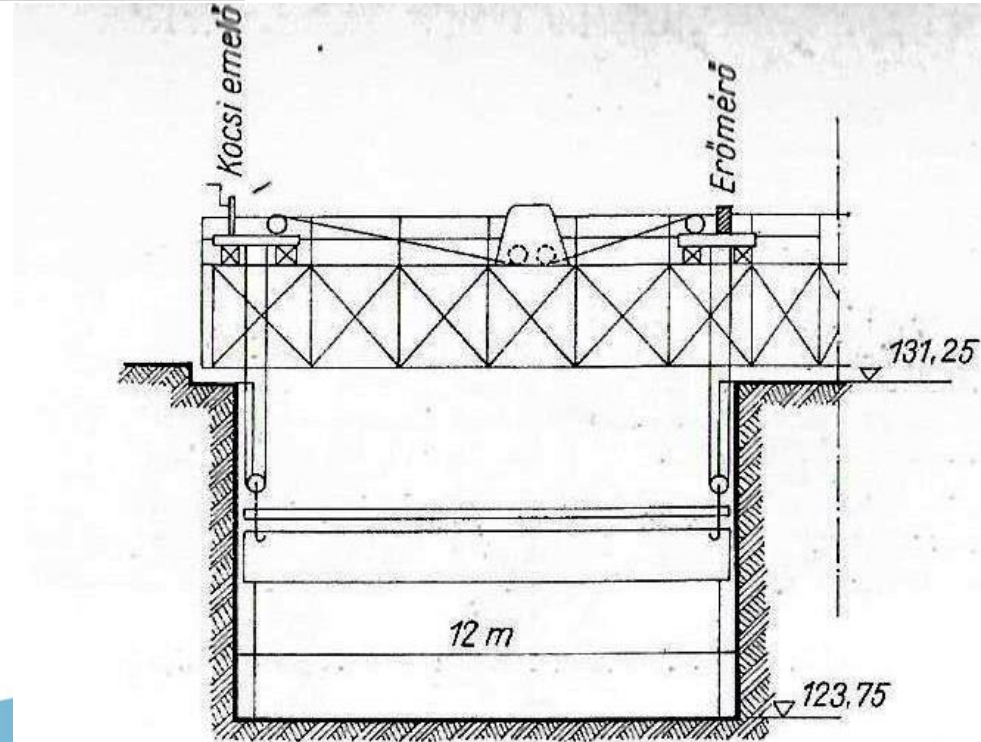




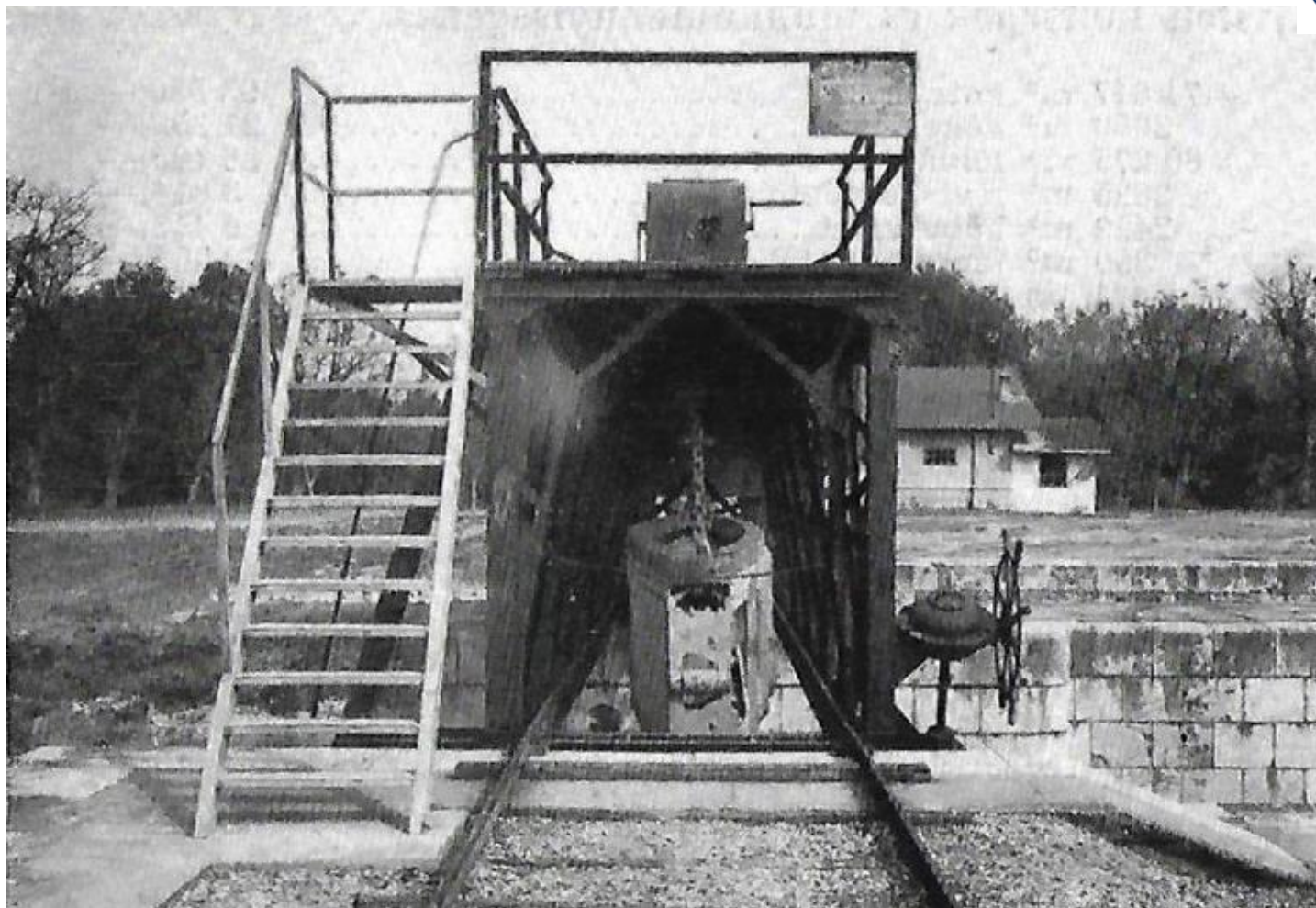
Rácsozott  
betétgerendák



A MI VÍZÜGYÜNK









Dunai uszályokon szállították a kő testeket a zsilip építéséhez



Az alapgödör 30,4 m széles és 27,5 m hosszú volt. Ezt a munkagödröt 30 cm vastag és 11,00 m hosszú, hornyolt, kovácsoltvas saruval ellátott, fenyő szádpallókból készült szádfallal vették körül. A szádfalazás három gőz-cölöpverővel készült. A víz alatti betonozást, amely 1905. IX. hóban kezdődött, „Aktiengesellschaft für Betonbau, Diss und Co” cég végezte, mint alvállalkozó. A víz alatt betonozott réteg vastagsága 1,5 m, amelyre a munkagödör víztelenítése után szárazon még egy 1 m vastag réteget betonoztak.

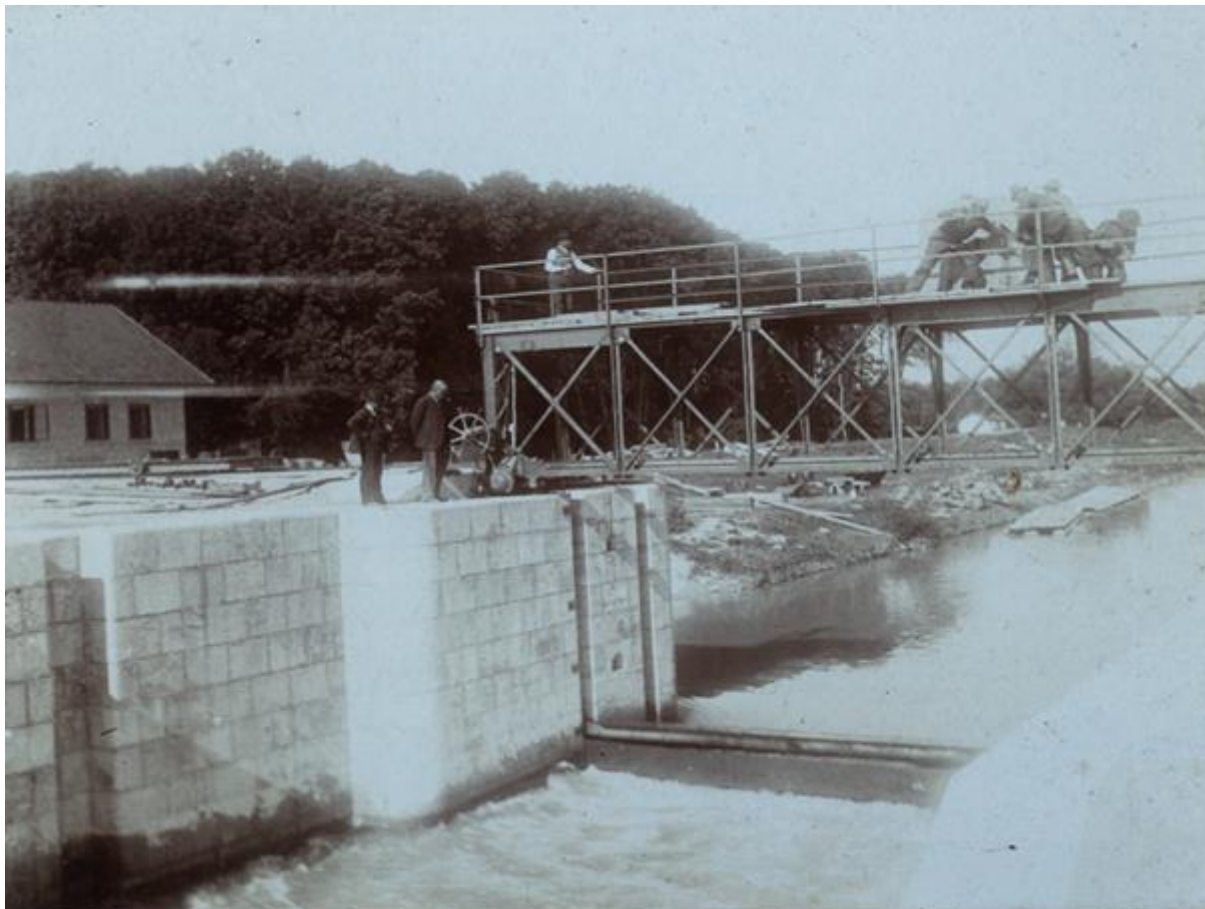


A zsilip építése nagyrészt kézi erővel történt



A zsilip üzembe helyezése utáni állapot





A zsilip betétgerendájának az emelése kézi erővel.

A Zsilip történelmi jelentősége a II. Világháborút követően.

A Rajkai Zsilip Magyarországon tartása rendkívül fontos magyar igényként fogalmazódott meg a párizsi békekonferencián, és ezt az igényt később a békeszerződésben is respektálták.



dr. Kiss Roland belügyi államtitkár vezetésével Pozsonyban tárgyaló magyar küldöttség vasárnap [1947. december 22-én] befejezte a magyar-csehszlovák határrendezési bizottság munkáját. A Rajka határában vitás terület kérdésében megállapodás történt, amit még vasárnap alá is írtak. Kisebb kiigazításokkal a bizottság Rajka régi katasztrális határát vette alapul. Így Gútor-sziget nagy része 400 hold erdővel együtt ugyan Csehszlovákiához került, **de Rajkai Zsilip magyar területen maradt.**

A II. világháború utáni tárgyalásokon érintett települések





A Mosoni-Duna legfelső szakasza a Rajkai (Trianoni) zsilipről nézve





A Rajkai (Trianoni) zsilip az 1991 évben (kisvizes időszakban a Duna folyam főmeder kisvízszintjeinek a süllyedése miatt már nem kapott felső vízpótlást), készítette: Haczi Zoltánné





A körtöltés építése a Rajkai (Trianoni) zsilip  
bevédése céljából, 1986



**2015. október 09.-én a Homoki hallépcső Rajkai (Trianoni) zsilip alatti szakaszon**





**2017. január 07.-én befagyott a Homoki hallépcső  
vize Rajkai (Trianoni) zsilipnél**





**2017. július 24.-én Vízitúrázók a Homoki hallépcső vizén, a Rajkai (Trianoni) zsilipnél**





Rajkai-(Trianoni)-zsilip

A Rajkai zsilip térképi elhelyezkedése (2017 év)





## 2017. évi légi felvétel Rajkai (Trianoni) zsilip térségében



A MI VÍZÜGYÜNK

**Köszönöm a figyelmüket!**