

Az 1995-ös rendkívüli árvíz emlékére



A Fehér-Körös gyulai vasúti hídja vagonokkal leterhelve

2020. december 25-e az 1995-96-os árvízvédekezés kezdetének évfordulója, amely a Körös-vidék egyik meghatározó árvízvédekezése volt.

Bevezetőnek álljon itt egy kis árvízi statisztika

Az elmúlt 58 évben - 1962 és 2020 között - összesen 74 olyan árhullám vonult le a Körösökön, amelynél árvízvédelmi készültséget kellett elrendelni. Ezek közül - a védekezés időtartamát tekintve - 11 jelentősebb árvíz volt, amelyek évszám szerint a következők: 1966, 1970, 1974, 1980, 1981, 1987, **1995**, 1999, 2000, 2006, és 2010.

A védekezési időszak hosszát tekintve az 1995-96-os árvíz az **5. helyet** foglalja el, amely 1995. december 25. és 1996. április 30. között, **127** napig tartott.

Nézzük mi is történt 1995 decemberében

1995. december 23-át megelőzően a Körösök vízgyűjtőjén csapadékmentes, száraz időjárás volt. A december 18-ával kezdődő hét elején még semmi jele nem volt annak, hogy az időjárás gyökeresen megváltozik.

December 23-28. között a Fekete-Körös felső vízgyűjtőjét (Biharfüred és környéke) kiugróan magas 280 mm csapadék terhelte, de a vízgyűjtő többi részén is - be-

leértve a Fehér-Körös vízgyűjtőjét - 70-160 mm közötti eső esett. A Fehér-Körös vízgyűjtőjének csapadékmaximuma Borosjenő közelében volt, 164 mm-rel.

A Fekete- és Fehér-Körös vízgyűjtőjének alakja, lejtésviszonyai és morfológiája egymástól eltérőek. A tapasztalatok alapján a Fekete-Körös árhullámának érkezése várható hamarabb, hevesebb áradással, és magasabb szintű vízállás tetőzésekkel. A Fehér-Körös ebből a szempontból nyugodtabb folyó, az árhullám országhatárra érkezése pár órával későbbre tehető, gyengébb áradással, alacsonyabb tetőzéssel, és lassúbb apadással.

Az 1995. decemberi árvíznél a fent említett trend megmaradt, azonban Romániában, a Tamásdai árvízi szükségtározó automatikus üzeme miatt a Fekete-Körös Antnál december 28-án 21 órakor az előre jelzett 920 cm helyett 12 cm-rel alacsonyabb szinten, 908 cm-rel tetőzött. Ez az érték -92 cm-rel volt alacsonyabb az 1981. évi LNV-nél.

Ezzel szemben a Fehér-Körös Gyulánál december 29-én 13 órakor az előre jelzett 760 cm-nél +25 cm-rel magasabb szinten tetőzött. Bár ez az érték -1 cm-rel elmarad az 1974. évi LNV-től, de a tőle 4,6 km-re levő, az országhatárnál a vízszint tetőzése már +62 cm-rel haladta meg a korábbi legnagyobb vízszintet. A tetőzések hosszmenti csökkenését jól mutatja, hogy a Fehér-Körös szanazugi torkolatánál a tetőző vízállás már -26 cm-rel volt alacsonyabb a korábbi LNV-től.

A kritikus árvízvédelmi helyzet - a korábbiaktól eltérően - most nem a Fekete-Körösön, hanem a Fehér-Körösön alakult ki. A Fehér-Körös bal oldali árvízvédelmi töltése 1976-80 között már kiépült az akkori mértékadó árvízszintnek megfelelő méretre. Ezen a töltésszakaszon tehát a töltéskorona magasítására nem volt szükség. Nem úgy a Fehér-Körös jobb parti árvízvédelmi töltésén,

Folytatás a 3. oldalon →



A Fehér-Körös Gyulavári közúti hídja



A Mályvádi árvízi szükségtározót is meg kellett nyitni

ahol – a korábban kiépült gyulavári belterületi szakasz kivételével – jelentős magassági hiányok voltak. Különösen az Itceéri gát-örház-szanazugi torkolat között, ahol a magassági hiány mértéke helyenként meghaladta a -60-80 cm-t is. Az előrejelzések szerint árvízi elöntés veszélye fenyegette a Fekete- és Fehér-Körös közti ún. „Nagydelta” területét, az 1974-ben épült Mályvádi árvízi szükségtározó területe kivételével. Ekkor még a Kisdelta árvízi szükségtározó fizikailag nem létezett, korábban csak tanulmányterv készült róla. Az előre jelzett és várhatóan magas árvízszint megakadályozására a Fehér-Körös jobb parti árvízvédelmi töltésén 9 szakaszon, összesen 4,0 km hosszon, egysoros földszsákos nyúlgát épült, döntően helyi (a mentett oldali koronaélből nyert) földanyagból. A nyúlgát megépítése december 28-án 9 órakor kezdődött meg, és december 30-án este 18 órakor befejeződött. A művek megépítésében a szegedi és szolnoki vízügyi igazgatóságok 50-50 dolgozója, valamint a honvédség hódmezővásárhelyi alakulatától 200 katona is részt vett. A Fehér-Körös áradó vízszintje elérte a folyón átívelő gyulai és gyulavári közúti hidak, valamint a gyulai vasúti hídszerkezetek alsó éleit. Éppen ezért a Fehér-Körös jobb partjának országhatárhoz közeli szakaszain további 170 m nyúlgátat kellett megépíteni.

Időközben az országos védelmi osztag robbantó csoportja a rendkívüli hideg, téli időjárási kö-

rülmények között előkészítette a Mályvádi árvízi szükségtározó töltését robbantásos megnyitásra. A töltést december 29-én hajnal 4 órakor felrobbantották, azonban a megnyitás csak részlegesen sikerült, elsősorban a béléscsővezett robbantó furatokba rakott - részben megfagyott - homok elégtelen fojtóhatása miatt. A töltés megnyitását ezt követően kotrógépekkel kellett befejezni. A megnyitás elégtelenségének másik oka, hogy a robbantás pillanatában a biztosított megnyitási küszöb felett még csak csekély vízmagasság (1,83 m) állt rendelkezésre.

December 29-én 10.30-kor a Fehér-Körös bal parti árvízvédelmi töltése mintegy 4,5 m hosszon, az árvízvédelmi töltésbe épült Gyula,

I. számú szivattyútelep fala mellett elmosódott (átszakadt), és a mögötte lévő ellennyomó medence megtelt vízzel. Az ellennyomó medence gyengébb töltésének esetleges átszakadása közvetlenül veszélyeztette Gyula város belterületének körtöltésen kívüli városrészeit (Máriafalva, Ajtósfalva, Szentpálfalva). A töltés állékonyságának növelésére először bordás megtámasztás épült, amely december 29-30. között el is készült.

Az ideiglenes védvonal vízzárásának fokozására a vízdoldali töltés-lábba egysoros acél szád falat mélyítettünk az altalajba, és ehhez kapcsolódóan a töltés vízdoldali részsfelületét lefóliáztuk. A szivattyútelep fala mentén keletkezett átfolyási szelvényt igazgatóságunk védelmi osztaga kétsoros CS-2M típusú szádlemezsor leverésével, és a lemezek közötti terület homokzsákos feltöltésével december 29-30. között ideiglenesen - nagyméretű jászolgát szerűen - elzárta.

A későbbiekben – amikor új tápszilip épült az Élővíz-csatornán – a töltésbe épült szivattyútelep gépházát és teljes alépítményét az ideiglenes elzárással együtt elbontották, annak munkagödrében épült meg az új műtárgy.

A Fehér-Körös magas vízállása - az előrejelzések szerint - veszélyeztette a Kettős-Körös menti védvonalakat. Tekintettel arra, hogy a bal parti védvonal 1981-90 között

Folytatás a 4. oldalon →



Bordás megtámasztás az I. sz. szivattyútelep mellett



Légi fotó a Mérgesi árvízi szükségtározó megnyitási helyéről

az előírt méretre már kiépült, első-sorban itt is a jobb parti védvonal védhetősége volt kritikus. A vízrajzi szakcsoport által készített előrejelzés Békésnél 980 cm +/- 50 cm tetőzést valószínűsített, amely +8 cm-rel volt magasabb, az eddigi legmagasabb vízszintnél. Mivel a Kettős-Körös jobb parti árvízvédelmi töltése 1980. július 28-án ettől jóval alacsonyabb vízállásnál (Békés 921 cm) szakadt ki, december 29-én 13 órakor döntés született a Mérgesi árvízi szükségtározó megnyitásáról. A tározó megnyitása földmunkagépekkel két fázisban történt. Először a töltés mentett oldali részét gyengítettük meg egy földtoló segítségével, majd a töltés maradó részét kotrógépekkel távolítottuk el.

A megnyitási munkák eredményeként a tározó december 30-án éjjel 1.30-kor lépett üzembe. A megnyitás következtében jelentős apadás következett be a Kettős-Körösön, így a közvetlen árvízveszély megszűnt.

A továbbvonuló árhullám a Hármas-Körösön már nem okozott problémát, és a III. fokú készült-ség szint alatt vonult le.

A területen található szükségtározók komoly vízmennyiséget tároztak be.

Román területen a Fekete-Körös jobb partján lévő Tamásdai szükségtározó december 28-án 0 órakor lépett üzembe. A 24 órás üze-me alatt 2 millió m³ víz folyt ki és, a tározóban 155 ha területet ön-

tött el.

A Mályvádi árvízi szükségtározó december 29-én 4 órakor lépett üzembe. A tározóba december 31-ig 7,4 millió m³ víz folyt ki, amely a tározó teljes 3680 ha-os területéből mindössze 1200 ha-t öntött el. A tározó gravitációs leürítése, 1996. január 8-tól január 22-ig tartott, a háromnyílású Mályvádi víz visszavezető zsilipen keresztül. A tározó üzemét követően, 1996. január 2-10. között visszaépítettük a lerobbantott földsapkát, és terv szerint elkészültek a bélés-csővezetett robbantási furatok is. A Mérgesi árvízi szükségtározóba 31,8 millió m³ víz folyt ki, amely a tározó teljes 1823 hektáros területét elöntötte. A megnyitási helyen keresztül a gravitációs víz visszavezetés a Kettős-Körös

apadásának függvényében február 13-ig tartott. A vízkivezetés megkezdését követően 1996. január 3. és január 16. között a töltésmegnyitás vízfelőli oldalán egysoros ideiglenes Larssen pallós elzárás készült, amelyet a KÖVIZIG Védelmi Osztaga és az Árvízvédelmi és Belvízvédelmi Központi Szervezet védelmi osztaga együttesen készített el. A víz visszavezetés biztosítására a bezárt ideiglenes elzárás közepén levert szádfalak szakaszos felhúzásával ideiglenesen 4 db kaput nyitottak, összesen 10 m szélességben.

Az egyre nagyobb sebességgel áramló víz azonban a mederoldal felől kimosta a maradó szádfalak megtámasztását biztosító földet, ezért a szakaszos kapuszerkezet összeomlott, melyet csak a víz visszafolyás megszűnését követően lehetett helyreállítani.

Néhány szó a készütségi szintekről

Igazgatóságunk árvízvédekezési tevékenysége 1995. december 25-én kezdődött el, amikor a Fekete-Körös I. fokba lépett. A Fehér- és Kettős-Körösön a készütséget december 27-én kellett elrendelni. A vízállás igen gyorsan emelkedett. A Fekete-Körös már egy nappal később III. fokba lépett, Fehér- és a Kettős-Körös december 28-án érte el a III. fokú készütségi szintet. A rendkívüli készütség kihirdetésére a Fekete-Körösön december 27-én 18.00 órától, míg a Fehér- és Kettős-Körösökön „csak”

Folytatás az 5. oldalon →



Víz visszavezetés a Mérgesi árvízi szükségtározónál

december 29-én reggel 6.00 órától került sor. A gyors árvízi eseményeket követően a rendkívüli készültség mindhárom folyónkon egységesen december 31-én szűnt meg.

A vízszintek csökkenését követve az árvízvédelmi készültség a Fekete- és Fehér-Körösön 1996. január 6-án, a Kettős-Körösön január 7-én, míg a Hármaskörösön január 13-án ért véget.

A helyreállítási munkákkal érintett gátörjárásokban a pontszerű III. fokú árvízvédelmi készültséget továbbra is fenntartottuk, így a védekezés egészen április 30-ig tartott.

Az árvízvédekezés 127 napja közül az 1995. december 29-i nap volt a maximális erőfeszítést igénylő nap. Ezen a napon összesen 1617 fő védekezett. 18 munkagép, 135 közúti jármű, 10 vízi jármű és 13 egyéb gép segítette a védekezést. A védelmi művek építéséhez ezen a napon 21900 db földeszákot, 15060 m² fóliát és 5 tonna terméskövet használtunk fel.

Mit nyert a vízügyi igazgatóság ezen a védekezésen?

Elsősorban védekezési tapasztalatot, hiszen a védekezési munkák gyors megszervezése a karácsonyi ünnepek ideje alatt nem volt egyszerű feladat. Ugyanakkor a védekezésben résztvevők megtapasztalhatták a rájuk bízott munka szépségét és nehézségeit egyaránt.

Néhány fontos árvízvédelmi beruházást (fejlesztést) is megnyertünk, így az árvíz által kezeltetett munkagödrökben megépülhetett a Fehér-Körös bal partján az új Gyulai tápszilip, és a Kettős-Körös jobb partján megnyitott töltésszelvényben a Mérgesi vízviszavezető műtárgy. Legfontosabb komplex létesítményünk azonban a Kisdelta árvízi szükségértározó, amely 1999. év végéig készült el. A védekezés tapasztalata megmutatta, hogy a Mályvádi árvízi szükségértározó – fekvésénél fogva – nem képes kellő hatékonysággal csökkenteni a Fehér-Körös árvízszintjét, elsősorban a gyulai közúti híd feletti mederszakaszon.

Ez a védekezés hozzájárult ahhoz is, hogy a Kettős-Körös jobb parti

töltésfejlesztés - mint állami beruházás - a pénzügyi nehézségek ellenére is tovább folytatódhatott a Dobozi híd - Békés közötti töltésszakaszon, egészen 2002-ig. A 2003-2006 közötti időszakban a töltésfejlesztés szakaszosan haladt tovább, pályázati rendszerben, Európai Unió támogatási keretek felhasználásával. A fejlesztés a Békési híd alatti töltésszakaszon a 18+700 tkm-ig jutott el.

A Fehér-Körös árvízszintjébe belógó 3 híd közül a Gyulavári közúti híd szerkezetét +78 cm-rel megemelte a közútkezelő, így a híd szerkezet biztonságba került, és itt javult az árvíz-levonulás nagyvízi mederszelvénye is.

Megállapítható tehát, hogy a rendkívüli védekezés következményeként végrehajtott helyreállítási és beruházási munkák jelentős mértékben hozzájárultak a térség árvízi biztonságának javításához.

Pillantsunk be egy kicsit a kullisszak mögé, és következzon néhány személyesen átélrt élményem, időrendi sorrendben

Az Árvízvédelmi és Folyószabályozási Osztály minden évben elkészíti az igazgatóság karácsonyi ünnepekre és hosszított hétvégékre vonatkozó Vízkárelhárítási Riasztási Tervét. Ebben napra pontosan, név szerint előre le kell írni, hogy ki, mikor és hol tartózkodik, milyen telefonszámon érhető el. Abban az időben még nem volt jellemző a mobiltelefon, ezért a tervben nagyobbbrészt fix (vonalas) telefonszámok szerepeltek.

Karácsony és Szilveszter között én is –mint sokan mások – terv szerinti szabadságomat töltöttem (volna), és Karácsony másnapjától családostul többnapos rokonlátogatáson voltam Nyergesújfaluban. Feleségem keresztlányának a férje az Esztergomi Suzuki gyárban dolgozott, és mint a műszaki dolgok iránt érdeklődő rokont a december 27-i munkanapon bevitt engem a gyárba. Nagy élmény volt személyesen közlről látni, hogy a gyártósoron hogyan szerelik össze a gépkocsikat. Késő délután volt, mire visszaértünk a nyergesújfalui szálláshelyünkre, ahol a feleségem már Várkonyi Kálmán osztályvezető telefonüzenetével fogadott, hogy a Körösökön rendkívüli árvíz van kialakulóban, ezért december 28-án utazzak haza, és a munkahelyemen jelentkeznek árvízvédelmi szolgálatra.

Családommal együtt december 28-án gépkocsival jöttünk haza rendkívül rossz, havas csúszós útviszonyok között. Késő délután volt, amikor benyitottam Pálincás Lajos védelemvezető irodájába, aki röviden ismertette az árvízi helyzetet, és mintegy 2 percig gondolkodott azon, hogy melyik védvonalra vezényeljen. Nehezen döntötte el, hogy a szervezeti beosztásom szerinti Sebes-Körös bal parti szakaszvédelem vezetői, vagy a Mályvádi árvízvédelmi szakaszon beosztott műszaki munkámra van-e nagyobb szükség. Végül ez utóbbi mellett döntött, nagyon helyesen.

December 28-án este álltam szolgálatba a Fehér-Körös jobb parti

Folytatás a 6. oldalon →



A Mályvádi árvízi szükségértározóba hömpölygő víztömeg



A Fehér-Körös jobb partján nyúlgát építés

védvonalán. Viczián Pállal ketten voltunk éjszakai szolgálatban, és az első közös feladatunk az volt, hogy a töltéskoronán minden km szelvényben mérjük meg, hogy mennyi híja van annak, hogy a töltéskoronát meghaladja az áradó víz. Fehér színű zárt rakterű furgonnal indultunk el Itceértől a szanazugi torkolat irányába, ahol a nappali műszakosok már jelentős töltéshosszokon szakaszosan megépítették vízdoldali koronaél közelében az egysoros földeszakos nyúlgátat, a mentett oldali koronaélben ásott árok anyagából. A nyúlgát és az árok közötti 2-2,5 m-es koronarészen kellett haladnunk a járművel, amelyet Viczián Pali vezetett. Sajnos sem a nyúlgát, sem az anyagárok nyomvonala nem követte a töltéstengely egyenes nyomvonalát, ezért több helyen közlekedési szűkületek alakultak ki. Három ilyen szűkületen átjutottunk, ahol a jobboldali kerék nyomszélessége még nagyobbra esett, mintegy 60 cm mély árok partjára esett, azonban a 4. ilyen akadályon már nem lehetett tovább haladni. A gépkocsival előre fele menetben is nehéz volt megtenni ezt a mintegy 2,5 km-es utat, el lehet képzelni mennyire nehéz volt ugyanezt visszafelé tolatva megtenni. A felmérés eredményéből azonban az is kiderült, hogy nem az Itceér alatti szakaszon várható a töltéskorona árvízi előntése, hanem a Gyulavári körtöltés becsatlakozása alatti közvetlen töltésszakaszon.

Ezt követően 28-án éjfélről engem átvezényeltek a Mályvádi tározótöltésre. Gyulavári és Dénesmajor között a Solymosi rámpánál állt egy Szieszta típusú palackos gázkályhával fűtött lakókocsi, ahol 6 vízór már rám várt, hogy szolgálatba állítsam őket. A feladatunk az lett volna, hogy a Mályvádi tározó tervezett megnyitása után figyeljük a tározótér déli részének a feltöltődését, és kétóránként olvassuk a tározótöltés melletti vízmércéket.

A vízmércék leolvasását az öröknek megtanítottam és a kijelölt töltésszakasz bejárására útba indítottam őket. A december 29-én hajnal 4 órás töltésmegnyitás robbantását még hallottuk, de mint utólag megtudtuk, a tározóba kiömlött víz soha nem érkezett meg erre a töltésszakaszra. Reggel 6 órától visszarendeltek a Fehér-Körös jobb partjára a Gyulavári gátörjárásba. A visszaindulásnál már akadt egy kisebb probléma. A Solymosi rámpa mellett kb. 15 cm-es hóba parkoltam le saját tulajdonú autómmal. Ezen az éjszakan borzasztóan hideg, -17 °C volt és így a kocsi gumiabroncsa úgy odafagyott a hóhoz, hogy azzal közvetlenül nem lehetett elindulni, a kerekeket a hóból ki kellett ásni. December 29-én reggel 7 óra körül érkeztem meg a Gyulavári gátörházhoz. Gyönyörű verőfényes reggel volt, de még mindig nagyon hideg. A Fehér-Körös zavaros, hordalékos vize a töltéskorona alatt

volt kb. 20 cm-rel, és olyannyira gőzölt, hogy nem lehetett átlátni a mintegy 130 m-re lévő bal oldali töltésre. Látni lehetett viszont, hogy az egyre emelkedő árvízszint hogyan szorítja ki a töltésben lévő kistestű rágcsálókat, amelyek feljöttek a havas felszínre, és gyakorlatilag 2 perc alatt helyben dideregve halálra fagytak.

Elsőként megépítettük a Fehér-Körös Gyulavári körgát becsatlakozása alatti rövid töltésszakasz hiányzó nyúlgátját egysoros homokzsákokból. A nyúlgátra itt volt égetően nagy szükség, mert egyedül ebben a szelvényben haladta meg a víz szintje a töltéskorona szintjét.

Dél előtt 11 óra magasságában éppen a Gyula I. számú szivattyúteleppel szemben lévő töltésszakaszon tartózkodtam, amikor furcsa ismeretlen zajra lettem figyelmes. Körülnéztem, de a gőzölgő vízfelületen át a bal parti töltést nem is láthattam. Felmerült bennem az esetleges töltésszakadás gyanúja, de mivel az elérhető környezetben nem láttam semmit, és a vízszint apadása sem indult meg, végül is megnyugodtam.

A 24 órás szolgálat és 36 óras ébrenlét után késő délután ismét benyitottam Pálincás Lajos védelemvezető-helyettes irodájába bejelenteni, hogy a következő éjszaka pihenőben leszek otthon. A Főmérnök Úr ekkor azt mondta, hogy szó sem lehet róla, és tájé-

Folytatás a 7. oldalon →



A gőzölgő víztömeg a Gyulavári közúti hídnál

koztatott a Gyula I. számú szivattyútelepnél történt délelőtti beszakadásról. Ekkor tudtam meg a délelőtti zajforrás igazi okát. Feladatuk kaptam, hogy Kovács Jenő területi felügyelővel vegyem fel a kapcsolatot, szervezzük meg és kezdjük el az ellennyomó medence töltésének bordás megtámasztását. A homokzsákok töltéséhez szükséges homok kitermelését a Paradicsomi-horgásztó területének bővítésével biztosítottuk, és meghatároztuk a szállítás útvonalát is. Az ellennyomó medence töltésénél 18 háromsoros 1,8 m magas borda helyét tűztük ki. A munkálatokat este hétóra körül sikerült beindítani. A munkát a társ vízügyek dolgozói és a katonák másnap december 30-án 14 óráig el is végezték.



Az ideiglenes elzárás helyreállítása és megerősítése a Mérgesi árvízi szükségtározónál a víz visszavonulása után

1996. január 6-án búvárok igénybevételevel meg kellett vizsgálatnom a gyulai ellennyomó medence töltésében lévő ikerszelvényű zsilip műszaki állapotát. Az ellennyomó medencében lévő szivattyútelepi szívócsatornában ekkor már terepszint alatti vízszint volt, 2 m körüli vízmélységgel. A szép verőfényes délelőttön a nappali hőmérséklet még mindig erősen fagyponthoz alig volt. A vizsgálatot végző neoprén ruhában lévő búvár időnként feljött a víz felszínére, elmondta, hogy mit tapasztalt, majd új instrukciók alapján ismét alámerült. Meglepődve tapasztaltam, hogy a búvárt nem a +1 °C-os hideg víz zavarta, hanem a körülbelül -6 °C-os külső léghőmérséklet. A hátán lévő sűrített levegőt tartalmazó palack tetején lévő nyomásszabályozó szelepet a búvárnak akkor is a vízszint alatt kellett tartania, amikor a felszínen éppen velem beszélt, azaz amikor nem vett levegőt a palackból. Ha ugyanis a nagy hidegben a nyomásszabályozó szelepet a víz fel-

színe felett tartotta, az 1 percn belül lefagyott, lehetetlenné téve a légzőkészülék használatát.

Január közepén a Mérgesi árvízi szükségtározó megnyitásának helyreállítási munkájához töltésépítésre alkalmas minőségű anyagnyerőhelyet kellett keresni. Ehhez a Sebes-Körös bal partján a Körösladányi közúti híd alatti széles hullámtéri területet jelöltük ki, amelyről már leapadt a víz. Azonban a hídfő melletti véderdőben a kb. 10 cm vastagságú jéget a fatörzsek a terepszint felett 40-50 cm magasan fenntartották. Az időjárás ekkor már kissé megenyhült, de egyáltalán nem javult. Az erős szélhez ónos eső is párosult, amely azonnal az útfelületre fagyott, igencsak veszélyes közlekedési feltételeket teremtve. Úgy emlékszem, hogy a talajmechanikai laboratórium dobozos UAZ-ának hátsó utasterében négyen-öten utaztunk, miközben utánfutón vittük magunkkal a feltáráshoz szükséges felszerelése-

ket. Az erős oldalszél valamint a csúszós útviszonyok miatt a Gyula Körösladány közötti útvonalat a normál egy óra helyett kettő és fél óra alatt tettük meg. A helyszínen a fúrési pontokat járművel nem tudtuk megközelíteni, ezért az árvízvédelmi töltéstől mintegy 300 m-en keresztül a jég hátán gyalogosan szállítottuk be a nehéz felszereléseket, amely miatt a jég igen gyakran be is szakadt alattunk. A kitűzött fúrési pontokon először baltával léket vágtunk a terepre felfekvő jégen, és ezt követően végeztük el a feltáró fúrásokat és mintavételezéseket. Embert próbáló munka volt.

Ezek voltak a védekezés számomra meghatározó eseményei. Jelen körülmények között, a védekezés 25. évfordulójára emlékezvén, minden kedves olvasómnak vírus-, és árvízmentes karácsonyi ünnepeket, és boldog új évet kívánok!

Nagy Sándor

HÍREK

Őszi védmű-felülvizsgálat

Nagyon más lett ez az ősz. A járvány átszabta életünk kereteit, miért is ne lett volna másként a védműszemlék esetében? Felsővezetőink közül műszaki igazgatóhelyettesünk a koronavírussal küzdött, igazgatónkra pedig számos olyan határidős feladat hárult,

mely akadályozta abban, hogy a felülvizsgálat valamennyi napján vezethesse a bizottságot. A határvízi szemlék sem a megszokott módon zajlottak, mert a járványügyi korlátozások nem tették lehetővé a kölcsönös kiutazásokat és a közös munkát.

2020. szeptember 2-3. között a Magyar-Román Vízügyi Bizottság Gyulán megtartott XXXI. ülésén - a COVID-19 helyzettel kapcsolatos utazási korlátozások miatt - a felek megállapodtak abban, hogy a közös érdekeltségű szakaszok őszi

Folytatás a 8. oldalon →