**Kossalka János**

**Kossalka János** ([Vajdahunyad](https://hu.wikipedia.org/wiki/Vajdahunyad), [1872](https://hu.wikipedia.org/wiki/1872). [március 19.](https://hu.wikipedia.org/wiki/M%C3%A1rcius_19.) – [Hatvan](https://hu.wikipedia.org/wiki/Hatvan), [1944](https://hu.wikipedia.org/wiki/1944). [szeptember 20.](https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeptember_20.)) hídépítő mérnök, egyetemi tanár, számos nagy folyami híd tervezője.

**Élete, munkássága**

Tanulmányait [1893](https://hu.wikipedia.org/wiki/1893)-ban végezte el a budapesti József Nádor Műszaki egyetemen, majd [Kherndl Antal](https://hu.wikipedia.org/wiki/Kherndl_Antal" \o "Kherndl Antal) mellett tanársegédként dolgozott. Miniszteri megbízásból, állami ösztöndíjjal [1896](https://hu.wikipedia.org/wiki/1896)-ban kétéves külföldi tanulmányútra indult. [1898](https://hu.wikipedia.org/wiki/1898)-tól a [Magyar Királyi Államvasutak](https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyar_Kir%C3%A1lyi_%C3%81llamvasutak) szolgálatába állt, később a Kereskedelmi Minisztérium főmérnöke lett, ilyen beosztásban Németországban, Franciaországban és Angliában tett újabb tanulmányutakat.

Kossalka [1903](https://hu.wikipedia.org/wiki/1903)-ban a [szegedi vasúti Tisza-hídon](https://hu.wikipedia.org/wiki/Szegedi_vas%C3%BAti_Tisza-h%C3%ADd) végzett részletes statikai vizsgálatából írt tudományos értekezésével kapta meg, [Zielinski Szilárd](https://hu.wikipedia.org/wiki/Zielinski_Szil%C3%A1rd" \o "Zielinski Szilárd) után Magyarországon a második műszaki doktori címet. [1906](https://hu.wikipedia.org/wiki/1906)-tól a műegyetem magántanára és mint meghívott előadó, a hídépítéstan előadója, illetve gyakorlati oktatója lett.

A Kereskedelmi Minisztérium segítségével [1909](https://hu.wikipedia.org/wiki/1909)-ben újabb, hídépítéssel kapcsolatos szakmai tanulmányútra kelt, ezúttal [Kanadába](https://hu.wikipedia.org/wiki/Kanada) és az [Amerikai Egyesült Államokba](https://hu.wikipedia.org/wiki/Amerikai_Egyes%C3%BClt_%C3%81llamok), ahol először mint üzemi mérnök, később mint tervező dolgozott. [1911](https://hu.wikipedia.org/wiki/1911)-től a minisztérium főtanácsosává nevezték ki.

Negyed századon át, [1916](https://hu.wikipedia.org/wiki/1916)-tól [1941](https://hu.wikipedia.org/wiki/1941)-ig volt a budapesti műegyetem I. számú hídépítéstan tanszék professzora. Az [1920-as évek](https://hu.wikipedia.org/wiki/1920-as_%C3%A9vek) végétől a Budapesti Mérnöki Kamara elnöke, aki elsőként szorgalmazta az elhelyezkedni nem tudó diplomások érdekeinek képviseletét. A Keresztény Gazdasági Párt tagjaként [1926](https://hu.wikipedia.org/wiki/1926)–[1934](https://hu.wikipedia.org/wiki/1934)között országgyűlési képviselő volt. [1937](https://hu.wikipedia.org/wiki/1937)-től a Magyar Mérnök- és Építész Egylet tiszteletbeli tagjává választották.

A hídelmélet és statika, valamint a hídépítés terén egyaránt kimagasló és úttörő munkát végzett Kossalka családjával együtt bombatámadás áldozata lett.

**Mérnöki munkái**

Kossalka tervei szerint épült át a fél évszázadon át faszerkezetű hídként üzemelő [makói](https://hu.wikipedia.org/wiki/Mak%C3%B3) vasúti Maros-híd, a karbonacélból készült rácsos, Gerber-csuklós hidat [1925](https://hu.wikipedia.org/wiki/1925). június 6-án adták át a forgalomnak.

A világháború után Budapesttől délre az első közúti átkelést biztosító dunaföldvári Duna-híd (ma [Beszédes József híd](https://hu.wikipedia.org/wiki/Besz%C3%A9des_J%C3%B3zsef_h%C3%ADd)) tervezését tervpályázaton nyerte el. Az [1930](https://hu.wikipedia.org/wiki/1930). november 23-án felavatott négynyílású híd, folytatólagos többtámaszú, alsópályás, rácsos szegecselt, másodrendű rácsozással ellátott gerendahíd volt.

A Boráros térnél létesítendő Duna-híd (ma [Petőfi híd](https://hu.wikipedia.org/wiki/Pet%C5%91fi_h%C3%ADd)) pályázatán első díjat nyert [1930](https://hu.wikipedia.org/wiki/1930)-ban, azonban a feltételek módosítása miatt a híd kivitelezése mégsem az ő tervei alapján készült el.

Kossalka [Wälder Gyula](https://hu.wikipedia.org/wiki/W%C3%A4lder_Gyula" \o "Wälder Gyula) építésszel közösen nyerte el az óbudai [Árpád híd](https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%81rp%C3%A1d_h%C3%ADd_(Budapest)) tervezésére kiírt pályázatot. A 928,0 m hosszú felsőpályás, tömör gerinclemezes, többtámaszú gerendatartós híd építését [1939](https://hu.wikipedia.org/wiki/1939)-ben kezdték meg, azonban a [második világháború](https://hu.wikipedia.org/wiki/M%C3%A1sodik_vil%C3%A1gh%C3%A1bor%C3%BA) megakasztotta az építkezést. Az acélanyagokkal való takarékosság jegyében, csak a két középső főtartóhoz kapcsolódó szerkezetek megépítésével a hidat [1950](https://hu.wikipedia.org/wiki/1950). november 7-én adták át a forgalomnak.[[4]](https://hu.wikipedia.org/wiki/Kossalka_J%C3%A1nos#cite_note-4)

**Szakmai művei**

* A többtámaszú oszlopostartó elmélete, Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye, 1905
* A többtámaszú tartók belső erőinek analitikus úton való meghatározása, Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye, 1915
* Tartók statikája, Budapest, 1920 (a Mérnök Egylet 1921-ben aranyéremmel tüntette ki)
* Tartók statikája és kinematikája, Budapest, 1941

Forrás: https://hu.wikipedia.org/wiki/Kossalka\_János