

43. évfolyam 2016/4

# HÍDÉPÍTŐK

A-HÍD ZRT. MAGAZINJA



KELLEMEKES KARÁCSONYI  
ÜNNEPEKET KÍVÁNUNK,  
MINDEN KEDVES OLVASÓNKNNAK!



## TARTALOM

### ÉPÍTJÜK

**2** Usti nad Labem – Decin közötti vasútvonal felújítása

**6** Szigetcsépi transzformátor alállomás építészeti munkarészeinek kivitelezése

**8** Angyalföld – Újpest között a 2. vágány kiépítése

**18** Minőségellenőrzés, teljes körű szabályozás, ISO 9001:1994

**20** Az Erzsébet lánchíd megőrzött elemeinek további sorsa...

**24** Az energiairányítási rendszer bevezetésének tapasztalatai

### RÖVID HÍREK

**10** Jól indult az év a csapatunknak

**11** IV. Infrastruktúra Kupa és Családi Nap

### KITEKINTŐ

**26** A Béke hídja Grúziában

### MUNKAVÉDELEM

**12** Karácsonyi fények

### HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

**30** A-HíDragon sárkányhajó csapat 2016 éves beszámolója

**36** Tisztelt Hídépítők! - Felhívás Boros Péter Bowling Kupa

**37** Négyszer a dobogó tetején a HÍDÉPÍTŐ focicsapata

### KÖRKÉP

**14** A Honvédséggel karöltve, a kultúra támogatásáért az A-HÍD Zrt.

**16** A Rákóczi híd nevei

### AMIKOR ÉPPEN NEM ÉPÍTÜNK...

**38** Babázunk



# Usti nad Labem – Decin közötti vasútvonal felújítása során használt gépek és technológiák

A csehországi Usti nad Labem – Decin közötti vasútvonal felújítása a végéhez közeledik, így időszerűnek tartottuk egy újabb beszámolóval jelentkezni a Híddépítők hasábjain. A korábbi cikkben felsorolásra kerültek a projekt műszaki tartalmának elemei, elsősorban a pályaépítéssel kapcsolatos munkarészek. Most inkább a pályaépítési munkák során alkalmazásra került gépekről, technológiákról szólnunk egy kicsit bővebben, a technológiai sorrend szerint.

A csehországi Usti nad Labem – Decin közötti vasútvonal felújítása a végéhez közeledik, így időszerűnek tartottuk egy újabb beszámolóval jelentkezni a Híddépítők hasábjain. A korábbi cikkben felsorolásra kerültek a projekt műszaki tartalmának elemei, elsősorban a pályaépítéssel kapcsolatos munkarészek. Most inkább a pályaépítési munkák során alkalmazásra került gépekről, technológiákról szólnunk egy kicsit bővebben, a technológiai sorrend szerint.

**Kétutas kotró.** A vasúti pályaépítési munkák alapvető „mindenes” eszköze. Egy gumike-rekes forgó felsővázas kotrógép, amely képes hidraulikus meghajtású sínkereit használva a vágányon közlekedni és dolgozni. A megszokott különböző méretű mélyásó és rotációs rézsűkanalakon, markolókon kívül speciális vasútépítési szerelvényeket is hatékonyan alkalmazhatunk. Ezek közül a projekten sikerrel alkalmaztuk a következőket:

**Sínfogó fej,** amelynek segítségével a sín-szál az alumíniumbetétek közvetítésével sérülésmentesen fogható-emelhető. (Egy gép ezzel az eszközzel 8 m-es sín-szálát mozgat-hat, két gép a vágány hosszirányában akár 20 m-es szállal elgurulhat, illetve váltott fogással 120 m-es szállal oldalirányban fejthet.)

**Ágyazattisztító, aljcszerelő kanál.** Az aljak teljes hosszát átérő szélességű kanál, mely a sín-szálak helyén át van törve. Képes az ágyazat aljak közül való kiemelésére, illetve a kanál aljára szerelt fogó segítségével az alj kifűzésére a sínek alól. Sikeresen alkalmaztuk az aljcszerelő, és az esetleges lokális vágánysülyesztések igényekor. Ez utóbbiakra az APK



Kétutas kotró



Kétutas kotró



Ágyazatrendező



Ágyazatrendező



Ágyazatrendező

rendszer hibái miatt sajnos többször is volt példa.

**Vágányseprű.** Az ágyazatrendező gép seprűjéhez hasonló eszköz, mely a kétutas kotró gémjére szerelhető. A felülről zárt dobban a vágánytengelyre merőleges vízszintes forgó tengelyre rögzített műanyagcsövek „söprik” a vágányban lévő felesleges ágyazati anyagot. Az eszköz a követ két oldalra, az ágyazatvállra engedi ki. Az ekék hiánya miatt teljes ágyazati profil kialakítására nem alkalmas, így az ágyazatrendező nem váltható ki vele. Ha gyors beavatkozásra van szükség, lokális kópótlásoknál, utólagos helyi szabályozásnál, takarításnál nagy mobilitása miatt jól alkalmazható.

A hosszúsínes (120 m) vágányátépítési munkák során, amennyiben az organizációs körülmények lehetővé teszik, a leghatékonyabb eszköz a **vágányátépítő gép vagy vonat** alkalmazása. A csehországi projektünkön az előbbit, egy Plasser SUM 1000 CS típusú gépet használtunk. Az eszköz munkavégzéséhez szükséges a beépítendő sínszalák előre kiosztása, mely esetünkben **hosszúsínszállító szerelvényekről, kétutas kotrók** segítségével történt, valamint a régi sínszalakat fel kell oldani. A gép munkairány szerint először a régi sínszalát kezdi kifejteni két oldalra. E mögött egy szerkezet a régi aljakat kiemeli és szalagra teszi. Az aljak helyén maradt bordás felsőágyazati anyagot egy vízszintesen dolgozó kaparólánc kiszórja a vágány mellé, majd az így létrehozott alsóágyazati felületre az új aljak leengedése történik. Az aljcsereelő szekció mögött kerül befűzésre az új sínszál. A sínszalák mozgatását, fejtését, oldalra kinyúló görgős manipulátor karok végzik. A gép képes folyamatosan haladva a síneket és az aljakat egy ütemben kicserélni úgy, hogy megállásra csak a sínvégek csatlakozási helyeinél van szükség. A hatékony munkavégzés feltétele a megfelelő ütemű anyagkiszolgálás, ami a munkairány szerint szemből, speciális aljszállító kocsikkal történik. A kocsikon és a gépen egy sínpálya fut végig, amin – egymás mögött – két portáldaru közlekedik. Ezek stafétás eljárással adják át egymásnak az egyszerre felvett 25 db aljat. Ily módon az új aljakat hozó kocsik leürülése után azokra kerültek a kibontott aljak, ezért a kocsik számát, a ki és behordások ütemezését, valamint a rakodás helyét úgy kellett meghatározni, hogy a gép kiszolgálása mindig folyamatos legyen. Ennek biztosítása organizációs, munkaszervezési szempontból jelentős kihívást jelentett. A kivitelezés során 800-1200 vfm/nap haladási sebességet értünk el, ehhez a gépen dolgozó személyzetten kívül az elő és utómunkálatokhoz 8 fő pályamunkás volt szükséges.

A régi, szennyeződött ágyazati anyag cseréjére, felújítására közepes méretű **ágyazat-rostáló gépet** használtunk. Működésének lényege, hogy az ágyazati anyagot kitermeli, szétosztályozza, majd a használható kőanyagot a vágányba visszajuttatja. A kitermelést a vágány alatt, annak hossz tengelyére merőlegesen átfűző, felül egy háromszögben összeérő végtelenített kaparószalag végzi. A felszedett kő egy rostarendszerbe hullik, ahonnan szállítószalag rendszeren keresztül a hasznosítható frakció visszakérül a vágányba, a hulladék anyag, az ún. rostaalj pedig vagy a vágány mellé vagy a gép mögé csatolt szállító kocsihoz távozik. Csehországban nincs lehetőség a rostaalj kiszórására oldalra, így speciális, MFS kocsikba kellett azt gyűjtenünk. Az **MFS kocsik** könnyen felismerhetők hosszirányban döntött tároló szekrényeikről, melyek padlója lényegében egy szállítószalag. Ennek köszönhetően több ilyen alkalmazva kocsiból-kocsiba rendezhető a kitermelt anyag, így egy további mozdonyt alkalmazva biztosíthatuk a folyamatos munkavégzést.

A lefektetett vágány pontos, terv szerinti geometriájának, magassági és irányviszonyainak beállítását **vágányszabályozó géppel** végeztük. Ennek a gépcsaládnak számos változata terjedt el a méret, teljesítmény, képességek alapján. Az alapvető működési elv azonos: a viszonylag távol fekvő kerekeire támaszkodva középen megfogja a sín párt, és azt az adott helyen magassági és oldalirányban a szükséges pozícióba függeszti. Ezután az alul elhelyezett nagy frekvenciával rezgő ún. „kalapácsait” nagy erővel az aljak közé nyomja, miáltal a zúzott kő ágyazat az alj alá és köré kerül, egyúttal tömörödik. A sín szálak elengedése után így a vágány elméletileg a kívánt pozícióban marad. A szabályozók lehetnek csak vonali, vagy kitérőket is szabályozni képesek, illetve szakaszos és folyamatos működésűek is. A cseh vasúton – a hazai gyakorlattól eltérően – a szabályozógép irányításához szükséges adatok meghatározása egy ún. **APK** (abszolút nívó) rendszer alkalmazásával történik. Ennek során a vágányon végigtöltött kiskocsin lévő prizma és egy kívül felállított mérőállomás segítségével rögzítik a meglévő geometriát, majd a terv szerinti abszolút térbeli helyzetet összevetve határozzák meg a szabályozógép által elvégzendő magassági és oldalirányú korrekciókat. Az alkalmazott szoftver teljesen komplex és zárt rendszerű, a bevitt adatok utólagos korrekciójára nincs mód. A szabályozás elvégzését követően az ellenőrzés is ugyanígy történik. A munka végén



Ágyazat rostáló



MFS kocsik



Vágányszabályozó gép



ET hegesztő



ET hegesztő

valamennyi adatot az üzemeltető részére át kell adni. A rendszer nagy hátránya, hogy a szabályozási sorok közötti ellenőrzések igen időigényesek, hibacsökkentő üzemmód alkalmazására nem ad lehetőséget, illetve egy esetleges túlemelés esetén a vágány visszasüllyesztése elkerülhetetlen.

Több vonali szabályozógép típus is megfordult Ustiban, attól függően, hogy a partnerek egyéb lekötöttségei mit tettek lehetővé. Az egységes igény ezekkel szemben az, hogy a cseh vasutakon alkalmazási engedéllyel bírjanak, illetve a fedélzeti elektronikának képesnek kell lennie együttműködni az APK rendszerrel.

A hosszúságú (120 m) közbenső hegesztései **mobil elektromos ellenállás hegesztő (ET)** gépekkel történtek, csak a záróhegesztéseknél alkalmaztunk **aluminotermikus (AT) eljárást**. Az ET hegesztés lényege, hogy a sínvégek közelítése-távolítása közben azokon alacsony feszültségű (5V) és igen nagy áramerősségű (20 000 A) áramot átvezetve elektromos ívet hozunk létre. Ennek hatására a sínvégek felmelegednek, megolvadnak, majd hidraulikusan összehévíve őket lényegében anyagfolytonossággal egyenértékű hegesztés jön létre. Az AT hegesztés ettől jelentősen eltér, az nem gépesíthető folyamat. A sínvégek között előre kialakított hézag köré helyezett formába a helyszínen olvasztott vasport eresztünk. Ez a hagyományos eljárás nem képes az ET-re jellemző tökéletes hegesztés létrehozására, azonban csak ezt alkalmazhatjuk, ha a sínvégek már nem mozgathatók. (záróhegesztés, szigetelt sínek cseréje, sántörés stb.) Az ET hegesztések készítésénél dolgozhattunk a **TSS muzeális küllemű vonatjával**, illetve a **Claus Thormhølen és a Skanska korszerű kétutas hegesztőkamionjaival** is.

Az átépített vágány ágyzatának előírt keresztmetszetét **ágyazatrendező géppel** alakítottuk ki. Az oldalsó profilt és ágyazatvállat az ún. ekék formálják, a felesleges kőanyagot a seprű szedi össze a tároló szekrénybe. Különböző típusú gépeket használtunk, melyek munkája közötti jelentős eltérést elsősorban nem a gépek technikai adottságai, hanem a kezelő személyzet szaktudása és hozzáállása okozta.

A fenti gépek alkalmazásával sikerült a 8 km felépítménycserét az ütemterv szerinti vágányzárban (60 nap alatt) elkészíteni, így szeptemberben az Usti nad Labem – Decin vasútvonal Strekov – Velke Brezno szakaszának bal vágányán is megindult a vasúti forgalom. A további feladatok: síncsiszolás, szigetelt sínek cseréje, illetve a jótállási vágányszabályozás 2017 tavaszán fognak elkészülni.



## Szigetcsépi transzformátor alállomás építészeti munkarészeinek kivitelezése

Cégünk az MVM OVIT Zrt. alvállalkozójaként végzi a Szigetcsép külterületén tervezett 400/120 kV transzformátor alállomás építészeti munkarészeit. A szükséges gyors előkészítést követően a munkák szeptember végétől a központi irodán kívül már a munkaterületen is gőzerővel zajlanak.

Az A-HÍD megbízása négy fő munkarészre, a terület előkészítő és rendező földmunkára, a mély-, magasépítési és vezérlést közvetítő műtárgyak kivitelezésére, illetve az alállomás betonburkolatú úthálózatának kiépítésére szól.

A Szigetcsép külterületén található, csaknem hat futballpálya méretű területen eredetileg mezőgazdasági tevékenységet folytattak. A tereprendezés emiatt a Hídtransz kivitelezésében a frissen levágott kukorica és az építésre nem alkalmas humusz eltávolításával, továbbá a területet szegélyező övások kialakításával kezdődött. A tereprendezést követően alakul ki a végleges, 40 ezer négyzetméteres, teljesen sík terep, amelyet az alállomás különböző épületeinek és műtárgyainak kivitelezése követ.

A magasépítési munkarészhez tartozik egy közel 350 m<sup>2</sup> bruttó alapterületű, egyszintes, téglalafal-vasbeton födémszerkezetű, magastetővel rendelkező vezénylő épület. A kisebb épületek közé összesen öt darab, egyenként 40 m<sup>2</sup>

alapterületű kiszolgáló épület tartozik, amelyek a létesítendő kábelcsatornában futtatott vezetéseken keresztül a készülékek, transzformátorok zavartalan és üzembiztos működtetését biztosítják. Az előkészítéstől a főbb épületek szerkezetkész állapotáig szűk három hónap időtartam áll rendelkezésünkre, amely a mai piaci és kapacitásbeli viszonylatokat tekintve a projektet jelentős kihívás el állítja.

Az üzemeltető épületeken kívül az alállomáson beépítésre kerül két egyenként 250 t súlyú







transzformátor, melyekhez szükséges alaptettek az A-Híd által kerülnek kivitelezésre. Külön érdekesség, hogy a trafók területre való szállítása a vasutat követően speciális kialakítású trélereken, közúton történik, amely Szigetcsép és a környező települések életében látványos eseménynek ígérkezik.

A trafók a területet egy 400 kV-os és egy 120 kV-os területre osztják, ahol összesen 259 db vasbeton pont és készülékalap, továbbá 9 db térvilágító oszlop alap és az állomást körülvevő kerítés épül. Az alaptettek

alaprাজi elhelyezésének fokozott méretpontossága a villamossági szerkezetek összehangoltsága és bonyolult hálózata miatt kiemelt figyelmet igényel.

A 2016. évi ütemezés szerint ugyancsak elkészül a betonburkolatú úthálózat központi része is, amelyen az MVM OVIT Zrt. jövő év elején a transzformátorokat, illetve a villamos hálózat acélszerelvényeit beszállítja az ütemterv szerint elkészült alaptettekhez.

*Kolozsi Péter*



# Angyalföld – Újpest között a 2. vágány kiépítése kiegészítő építési munkáinak kiegészítése – Újpest megállóhely részleges burkolása és a hozzákapcsolódó közművek kiépítése

---

A beruházás a NIF megbízásából, MÁV tulajdonú és üzemeltetésű területen valósult meg. A támogatási szerződés 2015. december 7-én került aláírásra és 2016. június 6-án lépett hatályba.



Ilyen lett

Ilyen volt



Kivitelezés közben



Ilyen lett

Ilyen volt



Kivitelezés közben



Kivitelezés közben

2015 tavaszán a Swietelsky Zrt. végezte az Angyalföld – Újpest között a 2. vágány kiépítésének első ütemét, melyben feladata volt az Újpest megállóhelyen az ún. sk+55cm „L” szegélyek megépítése, azonban feladata ennél tovább nem terjedt, és a munkavégzése után fennhagyott murvás, nem szilárd burkolatú megállóhely csak ideiglenesen volt megfelelő az utasforgalom számára. A peron megfelelő kialakítása már a következő ütem feladatai közé tartozott volna, melynek megkezdése az előzetes várakozásokhoz képest csúszott és 2015 őszén sem volt belátható időn belül. A MÁV ragaszkodott a nagy utasforgalmú peron biztonságossá tételéhez még a tél előtt. Ezen oknál fogva 2015 őszén kiírásra került a „gigaprojektünk” – **Angyalföld – Újpest között a 2. vágány kiépítése kiegészítő építési munkáinak kiegészítése.** A projekt fő célja a megállóhely peronján a szilárd burkolat kiépítése. A végleges burkolat elkészítése azonban több munkafolyamatot vonzott magával. Szükségessé vált a megfelelő kábelaléptítmény kiépítése, a közművek rendbetétele és a szükségességek bontása.

A szerződés hatálybalépése nem történt meg a téli időszak előtt, továbbá a tervezés sem tartott még abban a fázisban, hogy a munkavégzés megkezdhető legyen. Ennek ellenére igyekeztünk a MÁV kérésének eleget tenni, így decemberben hengerelt aszfalt ideiglenes burkolatot készítettünk a téli üzemeltetés biztonságossá tétele érdekében.

Mivel a szerződés hatálybalépése fél évet vett igénybe, volt elegendő idő a teljes körű felkészülésre. 2016. június 6-án, a munkaterület átvételekor minden terv rendelkezésre állt a jóváhagyásokkal együtt. A munkavégzésre – azaz a 11+95 – 13+20 szelvények közötti végleges burkolat megépítésére – hatvan napunk volt. A munkálatokat vágányzár nélkül, az utasforgalom folyamatos biztosítása mellett kellett végezni, ezért két fő organizációs ütemre volt szükség a

vonatok megállásának helyétől függően. Csak forgalommentes üzemszüneti időszakban volt módunk éjszakai vágányzárat kérni. A négy éjszakára kiterjedő vágányzár során sikerült kivitelezni a megnövelt peronhosszhoz szükséges „L” szegély meghosszabbítását, valamint a szegély nyomvonalában lévő távközlési akna átalakítását.

Köszönhetően a megfelelő hosszúságú felkészülési időnek, a MÁV és a Mérnök, valamint a Megrendelő konstruktív hozzáállásának, a munkálatok mondhatni zökkenőmentesen folytak. Az ideiglenes burkolat elbontásra került, és megépült a fésűs kábelaléptítmény a meglévő akna magasításával és új aknákkal együtt. Mivel az „L” szegélyek elhelyezésével a peron magassága megemelkedett, a feljáró lépcsőokár és a mellvédfal acélkorlátjának magasítására is sor került. A projekt során kiépült a végleges térvilágítás, továbbá kiváltásra kerültek távközlési, utastájékoztató és biztonsági berendezést irányító kábelek is. A peron burkolását követően, az új piliscsabai vasútvonal arculatának megfelelően lettek legyártva és elhelyezve a peronbútorok, piktogramok. A lépcsőfeljáró mézskőburkolata graffitimentesítve lett. 2016. augusztus 4-én sikeresen megtörtént a műszaki átadás-átvétel egy hibaponttal, mely határidőn belül javításra került.

A 2. vágány kiépítésének következő üteme 2016 augusztusában megkezdődött, és várhatóan a teljes peron 2017. első negyedévtől lesz használható.

*Medveczki István, Rofrics Alíz*

# Jól indult az év a csapatunknak

Jól indult az év a csapatunknak. Az új játékosok (Slobodan Nikic, Lukas Seman, Zalánki Gergő) tökéletesen, gyorsan és profi módon illeszkedtek be csapatunkba, az A-Híd-OSC-Újbuda Vízilabda csapat 3. szezonjára.

**A**z A-Híd-OSC-Újbuda a 2016-17-es OB I-es bajnokságban jelenleg 19 ponttal csoportjában az első helyen áll.

Az OSC 21-19-es összesítéssel, megérdemelten jutott tovább a Bajnokok Ligája végső küzdelmeibe is. Nehéz csoportból, jól felépített stratégiával és kitartással a LEN Bajnokok Ligája fő tábláján folytatjuk. Cél a budapesti Final Six!

A Magyar Kupa elé is a győzelmi terveinkkel nézünk, amire a csapat jelenlegi állapotában komoly esély mutatkozik. Összeszedett és erős a csapat, együtt gondolkoznak, együtt mozdulnak... Mindenki teszi a dolgát.

Az idei évben is fontosnak tarjuk a társadalmi szerepvállalást. Csatlakoztunk immár harmadik alkalommal a MOVEMBER kampányhoz, és idén

a Cseppekő Utcai Gyermekotthon lakóinak számunk támogatást egyik év végi mérkőzésünk bevételének felajánlásával, egyéb szervezési segítséget is nyújtva.

*Becsey Péter*





## IV. Infrastruktúra Kupa és Családi Nap

Sokadik alkalommal került megrendezésre a Promosport Kft. szervezésében az Infrastruktúra Kupa, ami egyben családi nap is volt.

Szakítva a korábbi évek struktúrájával idén először Szalay Gergő ügyvezető vezetésével egy olyan helyszínt kerestek és biztosítottak a szervezők minden csapat számára, ami messze túlmutat egy amatőr tornán. A szponzorok, névadók, a standokon személyes megjelenésüket biztosító cégek, a catering és a festői szépségű II. kerület mind-mind ezt a hatást erősítette.

Idén ennek a rangos sporteseménynek a Pokorny József Sport-és Szabadidőközpont adott otthont.

Sal László vezérigazgatónk jóvoltából már második alkalommal tudtunk nevezni, és úgy érzem, nem okoztunk csalódást.

Ami talán különlegessé tette ezt a napot, hogy olyan, csak a Híd csoportból összeválogatott kollégákból állt össze a csapatunk, akikkel tétmeccset soha, és felkészítő meccset is csak kétszer játszottunk. Igaz, akkor a Doka Zsalutechnika ellen diadalmaskodtunk 22:16 arányban.

A még nyáriának mondható napon, két pályán, nyolc csapat mérte össze az erejét, tudását és állóképességét. Ezen csapatok között volt a Terra 21 Kft., Colas, Swietelsky, HEDO, DM Ker, GTKB stb.

Az A-HÍD csapata a csoportmérkőzéseket és az elődöntőt is veretlen mérleggel zárta. Ami annak fényében, hogy már a nap elején kiderült, két csapattársunk lebetegedett, illetve megsérült, egy nagyon jó és kiegyensúlyozott erőnlétre utalt. Emelt fővel mondhatjuk el, hogy

a döntőig nem akadt olyan csapat, aki akár csak meg tudott volna minket szorítani.

A mindent eldöntő utolsó mérkőzésen visszakaptuk azt a Colast, akikben még volt annyival több, hogy a dobogó legfelső fokára állhassanak.

Boldogan ugyan, de nagyon fáradtan vettük át a második helyért járó kupát, az ezüstérmeket és a jól megérdemelt ajándékot.

Nekem, mint csapatkapitánynak most ez a helyezés többet ért minden aranynál, hiszen olyan sportot szerető és ezért mindent elkövető, küzdeni tudó kollégákkal értem el, amit nem adnék oda semmiért.

Csapatunk névsora: Klincsek Géza Örs, Medveczki István, Horvai Péter, Gémes Bálint, Uhrin Zsolt, Nagy Zoltán, Nagy Gergely, Zomborcsevics Milán, Kállai Zoltán és Szabó Balázs.

*Szabó Balázs*



# Karácsonyi fények

Édesanyám, immáron hat éve meghalt, de példája, példamutatása életem zsinórmértéke maradt. Ezt én is szem előtt tartom, tudván, példamutatással tudhat a legjobban hatni az ember. Édesanyám, emlékszem, a karácsonyi ajándékozásra egész évben készült. Úgy osztotta be kis nyugdíját, hogy minden hónapban tudjon venni egy-két ajándékot. És ezt olyan ügyesen tette, hogy még nekünk, nagy gyerekeknek is jutott mindig valami a közel húsz unoka mellett.

## Ajándékozó szív

Megtanította, hogy az ajándékoknál nem a súly, a méret vagy az érték számít, hanem az ajándékozó szív indítéka, szeretete. Gyermekkoromban mindig azt néztük, hogy ki mekkora csomagot kapott, és ha az minél nagyobb volt, annál értékesebbnek véltük. Ma már nem ezt nézem, hanem, hogy minél ötletesebb legyen egy ajándék.

## Jerikói rózsa

Sikerült néhány éve olyan ajándékot találnom, aminek én is örülnék, ha valakitől ilyet kapnék. Mert az az igazi ajándék, amikor a másinak olyat ajándékozunk, ami talán még nekünk sincs meg, de a másinak hamarabb megvesszük, mint magunknak. Ráakadtam egy különleges növényre, a neve sokat sejtető, Jerikói rózsa. Olyan, mint egy kiszáradt fűcsomó. Viszont ha derékig egy kisebb tál vízbe, majd erős fényre tesszük, szemmel látható lesz a csoda. Ez az élettelennek tűnő „fűcsomó” kiszárad és életre kell. Ha kifogy a víz és eltűnik a fény, megint kiszárad. És akár évekkal később, ha megint éltető vizet és napfényt kap, újra feléled. Mint ahogy Izraelben, a sivatagban. A sivatagi szél akár kilométereken keresztül is fújhatja, de amint egy kis nedvességet kap, megkapaszkodik a futó homokban és a nap hatására kiszárad a sivatag.

## A kedvesség mint virágnak a nedvesség

Mi ennek a különleges növénynek az üzenete. Bármilyen helyzetbe is kerülünk, soha nem szabad feladni! Talán nincsenek megrendelések, és úgy tűnik, lejtmenetben vagyunk? Bármilyen az ok, munkahelyi vagy magánéletben, lehet, egy kiszáradt fűcsomónak nézünk ki, úgy érezzük, mindenki elhagyott, még az Isten is,

aztán valahonnan, valakitől kapunk egy kis szeretetet, melegséget, bátorítást, kedvességet, azaz egy kis nedvességet, egy kis fényt, és újra életre kelünk. Ne engedjük, hogy a karácsonyi készülődés kiszáradjon bennünket. Készülődjünk örömmel az ünnepre. Örök igazság: jobb adni, mint kapni.

## Vágy, várákozás, viszonyítás

Az örömkutatók azt mondják, hogy akkor igazi az öröm, ha a három V teljesül. Az első a vágy. Tehát, ha olyan valamit kapunk, amelyre vágyódunk. Valaki egyszer azt kívánta, hogy legyenek mindig beteljesületlen vágyaim, álmaim. Nagyon rácsodálkoztam, de hamarosan megértettem, hogy nagyon jó kívánság volt. A második a várákozás. Ha beleéltük magunkat abba a helyzetbe, hogy milyen az, amikor megkapjuk végre azt, amire úgy vágyunk! Ezért számoljuk még felnőttek is a napokat karácsonyig. A harmadik V a viszonyítás. A másinak már van, de neki olyan van, bezzeg nekem ilyen lesz. A viszonyítás lehet egészséges, de egészségtelen verseny is.

## Jót tenni jó

Örömet okozni jó, vagy a katolikus egyház reklám kampánya szerint: jót tenni jó!

Persze ha szeretteink minden kérését teljesítenénk, nem lenne igazi az öröm, hisz mi maradna a vágyból és a várákozásból. Valaki azt mondta, ha Isten minden kérésünket teljesítené, joggal vonhatnánk kétségbe bölcsességét. De Isten bölcs Isten, ezért nem teljesíti minden kérésünket. Tudjuk gyermekeinkről, unokáinkról, hogy minden évben felírják a kívánság listájukra, mit szeretnének karácsonyra. Egy része teljesül, egy része talán sosem. Merthogy nekik is mindig legyenek beteljesületlen álmaik, vágyaik.



## Szeressünk, de ne csak karácsonykor

Ilyenkor, a szeretet ünnepéhez közeledve, a segítség-szervezetek is ambicionálják magukat. Van olyan hajléktalan, akit egy nap négyszer-öttször is megebédeltetnek. Januárban pedig majd felkopik az álla. Osszuk be a szeretetünket. Ne akarjuk a lelkiismeretünket a Karácsonnyal megnyugtatni, mint sokan teszik halottak napján a temetőben. Szeretteikre életükben nem áldoztak időt, ezt próbálják haláluk után pótolni. Szeressünk folyamatosan, ne csak így decemberben. A folyamatoságot viszont csak az isteni szeretet tankból tudjuk biztosítani.

## Fényt a szívekbe is

Számomra a bölcs mondások olyanok, mint a sötétben felvillanó fények. Ha nagy sötétséget érzek a körülöttem lévő világban, akkor a bölcs mondások által megpróbálok fényt vinni a lelkembe.

Karácsonykor minden káprázatos körülöttünk, az utcák és a bevásárlóközpontok fényárban úsznak. Sokan az otthonaikat, házaikat is kivilágítják. A lelkek mélyén viszont alig pislákol egy kis fény.

## A szeretet az igazi fény

Az alábbi bölcsmondásokban nagy igazságok vannak, melyeket olvasva sok mindenre fény derülhet bennünk is. A fenyőfa, illetve szobánkba kerülő már karácsonyfa fényeit a gyertyák vagy az égők fényei adják, vagy a fa maga is fénylik, ez a bölcsmondásokból sem derül ki, de az igen, hogy a szeretet mindenkifelett való, és ennek köszönhető az ÉLET.

## Azért mert szerettek, jöttem e világra...

Az ember teremtése, Jézus születése, majd halála és a mi születésünk is a világtörténelem része. Nem ok nélkül vagyunk itt, és ott, ahol. Egy gyermekvers mondja: Azért mert szerettek, jöttem e világra, lettem új fény, csillag, szülők boldogsága...

## Gyökerek

Káprázatos karácsonyfa gyökerét illetve tapozatát a Biblia évezredes bölcs mondásai adják:

- A szeretet hosszútűrő, kegyes, a szeretet nem irigykedik, a szeretet nem kérkedik, nem fualkodik fel. Nem cselekszik éktelenül, nem keresi a maga hasznát, nem gerjed haragra, nem rója fel a gonoszt, nem örül a hamisságnak, de együtt örül az igazsággal, mindent elfedez, mindent hisz, mindent remél, mindent eltűr.
- Ne szóval szeressünk, hanem cselekedettel és valósággal.
- Jobb a paréjnak étele, ahol szeretet van, mint a hizlalt ökör, ahol gyűlölség van.
- A törvény egy igében teljesedik be: Szeresd felebarátodat, mint magadat.

- Nincsen nagyobb szeretet annál, mintha valaki életét adja az ő barátaiért.

- ... A szeretet sok vétet elfedez.

## Ágak

A karácsonyfa fő ágait a népi bölcsességeket tömörítő magyar közmondások adják:

- Aki szeret kétszer él.
- Ha a szeretet elmúlt, sohasem volt igaz.
- A király és a gazdag leány soha nem tudja, ki szereti igazán.

## Levelek

A kis ágak és tűlevelek, melyek néha szúrhatnak is, az alábbi bölcsmondások:

- Aki szeret, aki mindig szeret, nem ér rá panaszkodni és boldogtalannak lenni. / Joseph Joubert /
- Az ember mindent látó, mindent megvilágító nap, ha szeret, ha nem szeret: sötét lakás, amelyben füstös lámpás ég. / Hölderlin /
- Aki nem szeret, mindenütt egyedül van. / George Sand /
- A világ összes anyagai között a szeretetnek van a legerősebb kötőképessége és a legnagyobb teherbíró ereje. A szeretetre a szeretet tesz képessé. / Spurgeon /
- Ha szeretünk, az egész embert szeretjük, amilyen, nem amilyennek akarom, hogy legyen. / Tolsztoj /
- Mindig tud adni, akinek a szíve szeretettel van tele. A szeretethez nem kell tele erszény! / Szt. Ágoston /
- Szeretni annyit tesz, mint annak az életét élni, akit szeretünk. / Tolsztoj /
- Megbocsátunk, amíg szeretünk. / La Rochefoucauld /
- Ha gyűlölsz valakit, gondold meg, van-e értelme, ha viszont szeretsz valakit, ne gondolkodj azon, van-e értelme. / Lucian Blaga /

## A karácsonyfa fénye, amely ha belenézünk, talán elkápráztat:

- A felebaráti szeretet gyakran int arra, olykor pedig egyenesen parancsolja, hogy sokak javát a magam kizárólagos java fölé helyezzem. / Grotius /

## A karácsonyfa mellett ülve, elgondolkodva:

- Ha nem érzel szeretetet embertársaid iránt... akkor ülj csendesen, foglalkozzál a magad dolgával, amivel akarsz, csak az emberekkel. / Tolsztoj /
- Egyetlen ember sem jelenthet olyan veszélyt rád, mint tenmagad. / Tatiosz /
- A legtrikább: az ember, aki nem bocsát meg önmagának: / Osváth Ernő /

## A karácsonyfa csúcsát nézve:

- Sok vak van, de közülük hányan vakultak meg a fénytől? / Lucian Blaga /

## A szeretet ünnepét nem értőkre gondolva:

- Akinek nincs meggyőződése, annak az sem hiányzik. / Feleki László /

## A szeretet ünnepén csalódókat látva:

- Az ember sajátossága, hogy mindenki többet vár másától, mint saját magától. / Déry Tibor /

## A karácsonyfa illatát érezve, de a 2017. évről előre nézve:

- Nem az az igazi szeretet, ha két ember egymás szemébe néz, hanem az, amikor mindketten ugyanabba az irányba néznek. / Saint- Exupéry /

Szeretet tankunkat töltjük fel karácsony előtt, az ünnepek után és az elkövetkezendő új évben is ebből az egyedülálló, kifogyhatatlan isteni szeretetből. Ez garantálja lelki biztonságunkat.

## A fizikai biztonságunk érdekében, az otthoni ünnepi készülődéshez kapcsolódó veszélyforrásokról a következő tanácsokat az idén is érdemes megfogadnunk.

### Lassan járj, tovább élsz! Szól a mondás.

Lehet csúszós a járda, síkos az út. Csak óvatosan!

### Csak nyugodtan!

Ne stresszeljük se magunkat, se a családunkat! Figyeljünk a gyerekekre, mert a karácsonyi készülődés miatt, felfokozott állapotban vannak, így hajlamosabbak a szeleburdiságra.

### Vigyázat, a kés félre mehet!

Nagyon figyelmesen használjuk a kést, esetleges sérülés esetén viszont, fordítsunk figyelmet a seb fertőtlenítésére!

### Vigyázzunk a gyertyákra, csillagszórókra!

A gyertyák, mécsesek alá tegyünk nem éghető anyagú alátétet. Az égési sérülés elsődleges ellátása a hideg vizes hűtés!

### Elektromos kínai bővít ne vegyünk!

Legyünk figyelemmel az elektromos vezetékek épségére, számtalan esetben okoznak bajt. Áramütés esetén FONTOS, hogy ne érnünk a sérülthöz, amíg az áramkörben van, azaz áramtalanítsunk! Hívjunk mentőt!

## Szeretetteljes karácsonyt és új esztendőt kívánva:

Durkó Sándor László



A Honvédséggel karöltve, a kultúra  
támogatásáért az A-HÍD Zrt.

Megnyílt a Stefánia szoborpark őszi tárlata



**R**endhagyó Szoborpark megnyitóján vettünk részt október 12-én a Stefánia Palota kertjében. A magyar szobrászművészetben eddig nem volt arra példa, hogy egy időben, egy helyen mintegy 50 köztéri alkotás kerüljön bemutatásra. Értéke a kezdeményezésnek, hogy nem egyszeri alkalomról van szó, hanem féléves váltásokkal őszi és tavaszi tárlatokról.

Ez a lehetőség mindenképpen hiánypótló a szobrászművészek számára, mondta el Klacsmann Péter a Magyar Kultúra Egyesület elnöke. A Simicskó István honvédelmi miniszter fővédnökségével megvalósult rendezvényt Kaposvári László Zoltán dandártábornok nyitotta meg. Az A-Híd Zrt. részéről Magyar János műszaki igazgató üdvözölte a

kezdeményezést, hiszen cégünk, mint fő mecénás támogatta ennek a kiváló ötletnek a megvalósulását. Wehner Tibor művészettörténész a kortárs magyar szobrászatot méltatta, zenei műsort adott Mülhauser Martina gitárművész, énekes.

#### Kiállító művészek:

*Balázs Péter, Boldi Szmrecsányi Boldizsár, Drabik István, Eskulits Tamás, Ézsiás István, Gergely Réka, Gilly Tamás, Gyurcsék Ferenc, Ingo Glass, Kopasz Tamás, Kovács Katalin, Kovács Tamás László, Majoros Áron Zsolt, Merész Máté, Nagy Benedek, Oláh Katalin Kinga, Párkányi Raab Péter, Pázmándi Antal, Péter Ágnes, Restyánszki Attila, Stössel Nándra, Szabó György, Szabó Tamás, Szabolcs Péter, Varkoly László, Vizsolyi János, Zalavári József.*

A kiállítás tavaszig látogatható a Stefánia Palota - Honvéd Kulturális Központ kertjében, 1143 Budapest, Stefánia út 34-36 sz. alatt.

*Dombóvári Éva*



Szabó György SZÉLFÍÚ



Párkányi Raab Péter PIXELLÁNY



Nagy Benedek GÁNTI SZENT BORBÁLA



Eskulits Tamás NIMFA



# A Rákóczi híd nevei

## „Születés kori név”

A budapesti Duna-hidakat építésükkor általában elhelyezkedésük alapján nevezték el, ami alól az első állandó hidunk, a Lánchíd kivétel. Első, és sokáig egyetlen hídként nem kellett nevet adni, erre csak 1899-ben került sor.

A Margit híd a közeli szigetről, illetve a szigeten egykor élt Szent Margitról kapta építésekor a nevét.

A következő hídeépítési körben a pályázatok az Eskü téri, illetve a Fővám téri hídra írták ki, nevüket később, megnyitásukkor az uralkodóról, illetve az itthon népszerű hitveséről, Erzsébet királynéről kapták.

A Boráros téri hidat az átadásakor nevezték el Horthy Miklós kormányzóról. Az Árpád híd esete érdekesebbnek tűnik, ugyanis annak felépítését a „Budapest székesfőváros fejlesztéséről s a háztartásának rendezése végett teendő állami intézkedésekről” szóló 1908. évi XLVIII. törvénycikk 3. §-a rendelte el: *„Felhatalmaztatik a ministerium, hogy Budapest székesfővárosban a Hungária-kört és a III. kerület közt közuti Dunahídat építhessen, a hídhoz vezető feljárókat létesíthesse és az e végből szükséges városszabályozási és rendezési munkálatokat a közmunkák tanácsa útján végrehajthassa.”*<sup>1</sup>

A hidat már tervezésekor, előkészítésekor Árpád hídnak nevezték, ám a történelem közbe szólt, az 1950. november 7-i felavatásakor Sztálin hídnak nevezték el, és csak 1956-ban kapta vissza eredeti nevét.

Ebből a szempontból érdekes a Kossuth híd neve is, hiszen felépítésekor a Kossuth híd névadással egyfajta politikai programot is hirdettek. Másrészt a híd a (1927-ben elnevezett) Kossuth teret és a Batthyány teret kötötte össze.

Az Árpád híd kiszélesítésnek befejeztével új helyzet állt elő. Minden olyan híd, ami 1945 előtt készült, vagy építése akkor elkezdődött, állt, sőt az Árpád, az Erzsébet és a Margit híd szélesebb, nagyobb kapacitású szerkezettel. Elérkezett az idő, hogy valóban új híd, hidak épüljenek Budapesten.

A szocialista rendszerben a hídeépítések is a tervezés részesek voltak, így azokról az Állami Tervezési Bizottság döntött. Az ÁTB már 1985-ben döntött arról, hogy új hidak kellenek Budapesten. Ez alapján indult meg egy előkészítő munka, amely

alapján készült az ún. Hídprogram, és az új híd építését végül is elindító 1987-es határozat. E dokumentumok mindegyike is Lágymányosi hídként hivatkozik az új hídra, de nem csak erre, hiszen a szakértők több lehetőséget is vizsgáltak, és ezeknél mindegyik esetben a felmerülő átkelési lehetőségek az alapján lettek megnevezve, hogy hol metszik a Dunát, milyen földrajzi vagy közigazgatási nevet viselő városrésznél vagy utcánál. Az előterjesztésben így a Lágymányosi híd mellett számításba vették a Kondorosi utcai, és az albertfalvi hidak lehetőségeit is.<sup>2</sup> Hasonló módon az 1990-ben átadott Hárosi híd is csak jóval később kapta meg Deák Ferenc nevét, amely név nem ment át a köztudatba.

## Névpályázat az új híd nevére, és későbbi javaslatok

1995-nyarán, a híd átadása előtt, a Fővárosi Önkormányzat pályázatot írt ki a híd nevére. Számos ötlet érkezett be az ország több részéből. A legnépszerűbb a Lágymányosi híd név volt, de felmerült a Szent István híd, a Szent Imre, a Kossuth Lajos, a Hungária, a Mátyás király, a Karinty Frigyes, a József Attila elnevezés is.

A pályázat komolyságát és a lakosság aktivitását jól jelzi, hogy az országos névpályázaton a nyertes névre 121 javaslat érkezett, a Szent Istvánra például 13, a József Attilára csak 3, és egy ember javasolta a Széchenyit, az Attilát, a Honfoglalást, a Bocskait, a Bethlen Gábort vagy a Podmaniczkyt. Mindemellett egyéb vicces vagy vicceskedő javaslatok is érkeztek, így például Dibi-Dabi, Lila, Fényes.

Tehát ez a szavazás – a maga kevesebb, mint 150 leadott szavazatával – egyáltalán nem mozgatta meg az ország lakosait. (Pont az ellenkező okok miatt vált paródiává a soron következő új Duna híd névpályázata. 13 évvel később a Megyeri híd névszavazása, amely az internetnek is köszönhetően több tízezer embert ért el, és gyakorlatilag paródiába fulladt, hiszen a szavazás második körében a Chuck Norris és a Stephen Colbert név versenyzett.)

A Fővárosi Önkormányzat – amelyet semmiképp nem köthetett a teljes érdektelenség mellett megtartott névszavazás – ennek ellenére maradt



a Lágymányosi híd névről. A főváros akkori vezetői a hidat is szerény keretek között adták át, és így kevésbé meglepő, hogy a névadásban is az egyszerűbb elnevezést választották.

A XI. kerületi önkormányzat több alkalommal is javasolta a híd átnevezését. A kerületi MIÉP és MDF frakció a Szent László híd elnevezést javasolta, bár a kerületi önkormányzat ezt nem támogatta, más nevet viszont igen. Ahogy a kerületi újság írta: *„A XI. kerületi Önkormányzat képviselő-testülete is többször kezdeményezte a híd nevének megváltoztatását. 2001-ben, Latinovits Zoltán halálának 25. évfordulóján, és 2004-ben egyaránt javasolták, hogy a nagy színes név viselje a híd, hivatkozva arra, hogy ezer szállal kötődött Újbudához: ott járt középiskolába.”*<sup>3</sup>

A kerületi újság téved, mert a képviselő testület egyéni indítványra, 2003. november 20-i ülésén fogadta el azt az akkor ellenzéki javaslatot (a Fidesz, az MDF és a Jobbik 18 képviselője, az

<sup>1</sup>1908. évi XLVIII. törvénycikk

<sup>2</sup>Állami Tervezési Bizottság 5035/87 sz. határozata In: Állami tervbizottság anyagai OL XIX-A-121\_b

<sup>3</sup>Újbuda, 2005. aug. 31.

<sup>4</sup>MTI. 2003. november 20.



egy MIÉP-es képviselő támogatta azt, de átszavazott egy MSZP-s és egy SZDSZ-es képviselő is, míg 12-en elleneztek és 5-en tartózkodtak), hogy a híd Latinovits Zoltán nevét vegye fel.<sup>4</sup>

Az önkormányzati javaslat indoklásában az az érv is szerepelt, hogy a Lágymányosi híd Latinovits életének két meghatározó intézményét a Nemzeti Színházat (ami természetesen a Színészkirály idejében nem itt volt), és a Műegyetemet – ami szinten kissé északabbra a Petőfi hídtól északra van – köti össze.

A Latinovits híd sem kapta meg a fővárosi hozzájárulást 2004 márciusában, így akkor még maradt az eredeti hídnév.

### A végleges elnevezés

2011-ben egy interjúban Tarlós István főpolgármester ismét megemlítette a Szent László nevet,<sup>5</sup> és akkor úgy tűnt, hogy ez lesz a híd új, végleges neve. Azonban a tavasszal az eddigiektől teljesen új név merült fel.

A Fővárosi Közgyűlés 2011. április 27-i ülésén fogadta el a 919/2011.(04.27.) határozatát, amely szerint: „Javasolja a Földrajzinév-bizottságnak, miszerint a Lágymányosi hidat Rákóczi hídnak nevezze el. Felkéri a főpolgármestert, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket a Földrajzinév-bizottság felé.”<sup>6</sup>

A képviselők elé került – a Főpolgármester által aláírt – előterjesztésben az átnevezés indokaként az szerepel, hogy a névváltoztatással a Rákóczi családnak állítsanak emléket.

Mivel a hidak elnevezése a Földrajzinév-bizottság hatáskörébe tartozott, arról a bizottság 2011 júliusában döntött:

„A 76. (soron kívüli) ülés döntései 2011. július 28. 76/696. (2011.VII.28.) FNB. Hat. A Földrajzinév-bizottság a Fővárosi Közgyűlés kezdeményezésének kormányzati támogatásaként a nemzeti fejlesztési miniszter által tett javaslat alapján az eddig Lágymányosi híd néven

ismert híd elnevezését «Rákóczi híd»-ban állapítja meg”<sup>7</sup>

Hogy miért Rákóczi híd? Ennek egy történelmi évforduló az oka: 2011-ben, pontosan április 30-án volt a Rákóczi szabadságharcot lezáró szatmári béke megkötésének 300. évfordulója.

Felmerülhet, hogy mi köze van a Rákóczi családnak ehhez a hírhoz, miért e hidunk kapta meg ezt az elnevezést? Közvetlen kapcsolat valóban nincs. De valójában a Széchenyi Lánchíd és a Margit híd kivételével melyik budapesti Duna hidunknak van bármi köze a névadójához? (Nem dunai átkelőnél a Zielinski híd és a Wunsch híd utal nevében az alkotójára...) Ahogy a Petőfi, vagy az Árpád egy-egy embernek, a Szabadság híd egy eszmének állít emléket, miért ne emlékeztethetne Budapest egyik hídjára arra a családra, amely jelentős szerepet játszott hazánk történelmében?

Domonkos Csaba

<sup>5</sup>[http://hvg.hu/itthon/20110802\\_tarlos\\_rakoczi\\_hid](http://hvg.hu/itthon/20110802_tarlos_rakoczi_hid)

<sup>6</sup>A Fővárosi Közgyűlés 919/2011.(04.27.) határozata

<sup>7</sup><http://www.kormany.hu/download/d/35/d0000/FNB%202-96%20%20C3%BCI%3%A9sek%20d%C3%B6nt%C3%A9sei2016.pdf>

# Minőségellenőrzés, teljes körű szabályozás, ISO 9001:1994

A Hídépítő története hosszú időkre visszavezethető, most azonban egy másik szempontból is betekinthetünk a múltjába. Ez a cikk hídépítéshez kapcsolódóan felvázolja a vasbeton követelményrendszerek hazai kialakulását, egészen a szabványosított minőségügyi rendszerekig, emellett a Hídépítő e szempontból történő történeti áttekintésére is vállalkozik az irányítási rendszerekkel bezárólag.

A minőség iránti igény, illetve a minőségirányítás kialakulása összefügg a termelési kultúra alakulásával. Az első időben végellenőrzés van, melynek célja a hibás termék megtalálása és azok megszüntetése. A rendszeres ellenőrzés már nagyobb mérvű munkamegosztás eredménye, majd ebből alakul ki a szervezetileg elkülönülő ellenőrzési rendszer. Az eredmények különféle értékelési módszerein át a végellenőrzésből az alapanyagok ellenőrzéséhez, majd a folyamatszabályozáshoz jutunk el. A teljes körű szabályozás azonban nem fejeződik be a gyártással, piactól piacig tart.

## A kezdetek a hídépítésben

A vasbeton kezdete Monier vasalt virágcserepe, majd az 1900-as évi párizsi világkiállítás. Ez időben kezdtek foglalkozni a vasbeton elméletével. 1909-ben megjelent az első magyar vasbeton szabályzat, a Magyar Mérnök és Építész Egylet kiadásában, melyet 1931-ben korszerűsítettek, és először írták elő a beton szilárdságának ellenőrzését.

Közúti hidakra a szabályozást először 1938-ban Palotás László készítette el, míg a vasúti hidakra 1955-ben készült előírás. Az 1950. évi Ideiglenes Közúti Hídszabályzat után a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium Közúti Főosztálya 1956-ban fogalmazta meg először a tervezés és ellenőrzés szabályait hidak esetén. A vasbeton munkák szakemberű kivitelezésére 1962-ben jelent meg az Építési Kivitelezési Szabályzat.

A vasbeton építés korai szakaszában felmerült a beton repedésmentességének kérdése. 1951-től jelentek meg cikkek a feszítés

külföldi tapasztalatairól. 1956-1960 között végleg kialakult a főirány: üzemi előregyártásban a Hoyer rendszerű-, a helyszíni szerkezetépítésben a Freyssinet rendszerű feszítés. Ezután a hídépítés erőteljes fejlődésnek indult. Ebben az időben (1972) kerültem a Hídépítő Vállalathoz több éves anyagvizsgáló gyakorlattal, és kis kitérővel megtapasztalva a kivitelezés légkörét.

## Ellenőrzés kezdetei, monolit szerkezetek, helyszíni előregyártás

A Hídépítő Vállalat monolit szerkezeteket, utófeszített tartókból helyszíni előregyártással felüljárókat, ártéri hidakat épített.

Ez időben a minőségi követelményeket a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium SZH1 Közúti Hídszabályzata írta elő, mely szerint el kellett végezni az alapanyagok vizsgálatait, az előzetes betonvizsgálatot, kiállványozáshoz-, feszítéshez a tájékoztató vizsgálatokat. Az eredmények dokumentálása az Építési Napló melléklete volt. A kivitelezett szerkezetek vizsgálatainak rendszerezése azonban „Építési vizsgálati adatlapon” csak 1984 után kezdődött meg.

Termékátvételt, a kifogásolás rendjét kormányrendelet, a hidak átvételi eljárását pedig a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium Közúti Főosztály 954.820/1969. számú rendelete szabályozta, mely előírás bizonyos vizsgálatok elvégzését a kivitelezői laboratóriumokban is engedélyezett. Ekkor a Hídépítő Vállalat betonvizsgálatok végzésére jogosult volt. Az ellenőrzést 1974-ben a 459.845/74 számú rendelkezésével a minisztérium szigorította. Az Építési Kivitelezési Szabályzat által meghatározott minősítő

mintákat az építető jelenlétében kellett venni, a munkákat a műszaki ellenőrnek a kivitelezés során folyamatosan ellenőriznie kellett, eredményét a Naplóban rögzítve.

A minőségellenőrzés szabályait 1975-ben Vállalati Rendelkezésben foglaltuk össze. Előírtuk, hogy a szerződések megkötésénél a vonatkozó előírások, mint szerződéses feltételek kell, hogy szerepeljenek. Ekkor készültek az egységes minősítő munka-, a vizsgálati adatok pontos vezetése érdekében mintavételi-, vizsgálati jegyzőkönyvek.

## Üzemi előregyártás, szabadkonzolos technológiák

Az autópálya-építés felgyorsult. Először csak a felszerkezet, majd az alépitmények is előregyártott elemekből készültek, majd az utófeszített tartó gyártást kiszorították az üzemi feltételek mellett gyártott előfeszített tartók. Gyakorlattá vált a gyártás rendszeres ellenőrzése, a tartóátvétel szabályozásra került.

Az a törekvés, hogy a hídépítés a tereptől, a folyók vízszint ingadozásától függetlenül legyen, megteremtette az állványmentes technológiát. Igény lett a korai szilárdság a feszítéshez, egyenletes betonminőség a természetes körülmények között szilárduló betonnal szemben. A beton próbakeverése, az ellenőrzés rendszerbe foglalása szintén követelmény lett az alapozástól a befejező munkáig.

A betontechnológiák kidolgozása a munkahelyeken felállított laboratóriumokban kezdődött meg. A kísérleteket a helyszínen található eszközökkel, az ott dolgozó betonozó brigáddal valósítottuk meg. Ezek az emberek tevékenyen részt vettek a

mérésekben, kérdéseikre választ kaptak, így a szerkezetek építésekor a technológia betartása nem jelentett gondot.

A kiviteli technológián alapuló vizsgálati rend készítését kötelezően az MSZ 4720 beton szabvány minősítési rendszere és az MSZ 07-3202/81 hídépítésre vonatkozó ágazati szabvány teremtette meg. Minden munkafázisra részletes technológiai utasítás készült, a kivitelezési tevékenység ellenőrzését mintavételi és minőségellenőrzési terv alapján végeztük, a vizsgálatokat akkreditált laboratóriumokban megrendelve.

Az Építési Kivitelezési Szabályzat 1986-ban megszűnt. A technológiai utasítás készítését ezután az ágazati szabványok és a munkavédelmi törvény szabályozták. Felértékelődött a minőség. 1988-ban a Hídépítő Vállalat elkészítette a Minőségbiztosítási Szabályzatát érvényes rendeletek, minőségre vonatkozó irányelvek alapján, mely meghatározta a feladatokat a vállalat egész területére. Minőségellenőrzési Tervgyűjtemény is készült különböző munkákra, mely tartalmazta az alapanyagok, kivitelezés vizsgálatait és annak követelményeit.

#### Minőség a piacon maradás feltétele

1994-ben a gazdasági élet feltételei változtak. Úgy fogalmaztunk: A piaci igények

a meghatározók, a piac megítélése a minősítés. A Hídépítő Részvénytársaság vezetése 1995-ben elhatározta az ISO 9001:1994 Minőségügyi rendszer bevezetését. A rendszer bizonyos elemei ekkor már rendelkezésre álltak. Szabályozásra kerültek a minőségirányítási feladatok. El kellett készíteni a teljes szervezetre vonatkozó Minőségbiztosítási kézikönyvet, mely megfelelt a vonatkozó előírásoknak. A folyamatleírások a vezetők feladatain túl tartalmazták a teljes tevékenységet, a szerződések átvizsgálásától az átadásáig. Biztosítani kellett, hogy ennek megfelelően működjön a szervezet. Felkészülésünket a Szenzor P-E Gazdaságmérnöki Kft. irányításával végeztük.

Oktatások, ellenőrzések gondos munkájának eredményeként a tanúsítványt először 1997-ben kaptuk meg. 1999-ben az ISO 14001:1996 szerinti környezetközpontú irányítási rendszer is bevezetésre került integrált rendszerként, melyről 2001 januárjában szereztük meg a tanúsítványt.

Az ellenőrzések, javítások, átdolgozások a folyamatos fejlődést segítették. A tanúsítványok megszerzése azonban nem jelentett „hurrá helyzetet”. Mindannyian tudtuk, hogy a rendszert folyamatosan működtetni kell.

Évente ismétlődő felülvizsgálatokon újra meg újra bizonyítani kellett, hogy nem csak a rendszer működik, hanem megbízható

munkával, jó minőségű műtárgyak sorát készíthetjük el vevőink melegezésére.

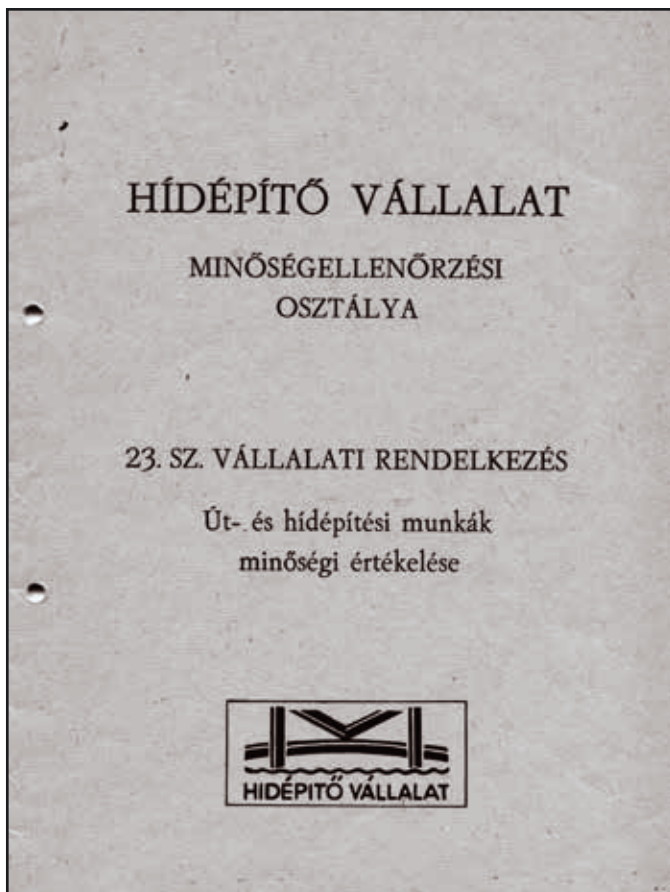
Amikor az ISO 9001:1994 szabvány korszerűsítésre került, át kellett dolgoznunk rendszerünket. A minőségbiztosítás rendszerszemléletű irányítássá változott. Az átdolgozás után a TÜV Hannover KTI Kft. munkatársai helyszíni auditon bizonyosodtak meg, hogy

a Hídépítő Részvénytársaság az MSZ EN ISO 9001:2001 és MSZ EN ISO 14001:1997 szabvány előírásainak megfelel.

#### Összefoglalás

A Hídépítő Vállalatnál illetve a Hídépítő Részvénytársaságnál eltöltött évek alatt a hídépítési technológiák fejlődésével párhuzamosan az ellenőrzés, minőségbiztosítás, minőségirányítás igényessége is alakult. Az évek során megtanultam, hogy folyamatosan feltárni és elemezni kell a hibákat. A hibák értelmezése, következtetések levonása és az új iránti igény volt a fejlődés alapja, a mérnöki munkám fontos része.

*dr Tariczky Zsuzsanna  
ny. műszaki főtanácsos*



# Az Erzsébet lánchíd megőrzött elemeinek további sorsa...



1.

Olvasóink emlékezhetnek arra, hogy a címben említett műtárgyak (eredeti láncclemez, lánc-orsó anyával, emléktábla, turul és korona, (9. kép) a híd romjainak végleges elbontása óta a Városligetben, a Múzeum főépülete előtt a - már a két világháború között kialakított - Hídkertben álltak.

A felsoroltak mellett fontos megemlé-nünk még egyet: a híd kapuzatának felső, áthidaló tagján elhelyezett „kis címert” közrefogó angyalpár egyikének feje (11. kép). Ez azonban nem szabadtéren, hanem a közelmúltban elbontott állandó közúti kiállításban állt – azóta raktárba került. E darab története is igen érdekes. A fent említett darabokhoz hasonlóan az egész címer (pajzs, korona, olaj- és babérágak, a két közrefogó angyal) az akkor még újjáépítés alatt állt Múzeum épülete elé került, az acélszerkezetek bontását végző MÁVAG-nak és Szakembereinek köszönhetően (ezt a Fotótárban fellelhető fényképek bizonyítják). Ez után - mint azt korábbi kollégáim közölték - szétbontották. Így, munkába lépésemkor, 1980-ban, már csak az angyalfej és néhány bronzlemez-darab volt fellelhető.

Cikkünket az teszi időszerűvé, hogy a Múzeum és a Hídépítők Egyesülete között létrejött együttműködés keretén belül, a nagyméretű és konzerváltan, újrafestve szabadban ismét kiállítható elemek – hasonlóan a már a Hídépítők székháza előtt méltó helyet kapott Lánchíd, Ferencz József-Szabadság, Margit és Mária Valéria hidak elemeihez – szintén bemutatathatókká válnak a közel jövőben.

Az újrafestéskor választandó szín hiteles dokumentuma egyrészt a két közölt képen látható „sárgásfehér” szín, másrészt a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Hidak és Szerkezetek Tanszékén megőrzött, bár kissé kopott láncclemez.

A jelen összeállítás képanyagának válogatásakor távolról sem törekedhettünk sem „teljességre”, sem „átfogó szakmai igényre”. Leginkább azért nem, mert a forrásjegyzékben felsorolt (legfontosabbnak tűnő) publikációk és kiállítások az ábrázolások olyan mennyiségét tették már „közkinccsé” (legalábbis a szakközönség számára), hogy azzal semmiképpen nem versenyezhetünk.

A későbbi folyamatokról (szállítás, konzerválás, festés, kihelyezés stb.) a továbbiakban kapnak majd tájékoztatást Olvasóink.

## A felhasznált, bemutatott képek:

1. A turul, mint azt tudjuk, a hun-avar-magyar hagyomány- és legendakincs fontos lénye. Hozzá kötődik Emese fiának

2.



Álmosnak fogantatása, majd a Pannoniába költözés. Később védő szerepet is tulajdonítanak neki. A Magyar Királyság területén sok turul-szobrot ismerünk – sajnos többet elpusztítottak, vagy elloptak az évtizedek folyamán. Emese álma a Nagyszentmiklósi kincs-együttes darabján: a legendás „fogantatás” ábrázolása;

2. A „nemző”, majd a „vezető” és a „védő” szerepű Turul ábrázolása a Képes Krónikában, Árpád vezér pajzsán;

3. A híd üzemben, a pesti oldalról; itt még baloldali a forgalom;

4. A budai hídfő, a forgalom jobb-irányú már, a híd még „békében”;

5. A hídfőn elhelyezett turul és alatta az emléktábla; a korona a szobortalapzat parti oldalán, a faragott mészkő-címer fölött volt;

6. A budai partra szakadt lánckötegek;

7. Az egyik emléktáblát – annak idején – földarabolták és járdaszegélyként „hasznosították”: a lelet a Baross tér legutóbbi felújításakor került elő;

8. A kapuzatot díszítő bronz-arc, a bontás idején; ez nem menekült meg a pusztulástól;

9. A cikk bevezetőjében említett „hídkerti” műtárgy-csoport;

10. A híd korlátjának egy szakasza Kapuvárra került, a Rába-hídra;

11. A bronzlemez, címer-kompozícióból megmaradt angyalfej, mintegy 25 éven keresztül az állandó közúti kiállításban volt látható, jelenleg a Múzeum raktárában fekszik;



3.



4.



5.



6.







10.

**Alább a legfontosabb, a szakkönyvtárakban, a múzeumi képtárakban, archívumokban, kiadványokban és a Szakemberek magángyűjteményeiben hozzáférhető (onnan felhasznált) dokumentumok szerepelnek:**

#### **Publikációk:**

Bácskai Endréné, Földi András, Kozma Károly, Tóth Ernő Dr., Beke József, Gottlieb Ferenc: A régi és az új Erzsébet híd; Budapesti Történeti Múzeum, 2003.;

[Domanovszky Sándor Dr.]: A régi és az új Erzsébet híd tudományos ülés előadásainak gyűjteménye, Budapest, 2003. október 10.;

Gáll Imre Dr.: A budapesti Duna-hidak; II., javított és bővített kiadás (Hídépítő Zrt., Budapest, 2005., társszerző);

Petrik Ottó: A két Erzsébet híd modelljei (in: a Közlekedési Múzeum Évkönyve, I.);

Szabó László: A Millennium felé (in: Hídépítők, 1998. 6.);

Szabó László: Száz éve adták át az Erzsébet hidat. Kortársak, taníthatok; utódok, emlékezzetek! (in: Hídépítők, 2003. 03., XXXII., p. 12-13.);

Szabó László: Hídépítésünk kiemelkedő emlékei, állandó kiállítás a Szabadság híd északi vámszedő házában (in: Hídépítők, 2011. 09. 25.)

Szabó László: Múltból a jövő felé – Budapesti hidak felújítási munkái, Erzsébet híd és Petőfi híd; (in: hídépítők, 2013., XL., 3., pp. 26-27.);

Szabó László: A „Hídkert” gondolatának és eddigi gyakorlatának fejlesztési lehetőségei; (in: Hídépítők, 2015., XLII., 2., p. 25.);

[Zsigmond András]: Hídépítő történet; Hídépítő Rt., Budapest, 1999. (társszerző);

#### **Kiállítások (időszaki és állandó):**

Közúti „rég” állandó, közúti kiállítás, Közlekedési Múzeum; (út-, hídfejezet: Szabó László, 1980.);

Új állandó kiállítás, közúti szekció. A fogatolt és a gépjármű gyűjteménnyel közös komplex kiállítás jött létre az új épületben, a közúti közlekedés történetének bemutatására; Közlekedési Múzeum; (út-, hídfejezet: Szabó László, 1987.);

A budapesti Duna-hidak történetét bemutató állandó kiállítás a Szabadság híd északi vámszedő házában; (Szabó László, 2000.);

A Közúti állandó kiállítás „második fejezete”, mely az 1996-ban elbontott helyébe került. Bemutatja a közúti közlekedés 1920 utáni fejlődését napjainkig; (Szabó László, elbontva 2008-ban, 2003.);

Időszaki – közösen rendezett – kiállítás épült a Budapesti Történeti Múzeumban, a budapesti Erzsébet Duna híd forgalomba helyezésének 100. évfordulója tiszteletére; (Szabó László et al., 2003.);

A Budapesti hídtörténeti állandó kiállítás új-  
rarendezése („javított és bővített” kiadás) a Szabadság híd vámszedő házában; (Szabó László, 2011.);

Hídtörténeti komplex állandó kiállítás elő-  
készítése a Szabadság híd pesti hídfője északi vámszedő háza melletti szabad téren (Szabó László, 2012-, előkészítés alatt);

#### **Fotók:**

Csécsey Pál és Csécsey Barbara Dr.;  
Domanovszky Sándor Dr. és Domanovszky Henrik;  
Gyukics Péter;  
Józsefváros Anno;  
Képes Krónika;  
MÁVAG és Ganz-MÁVAG archívum és publikációk;  
Múzeumi képtárak archívumok: Budapesti Történeti Múzeum, Kiscelli Múzeum, Közlekedési Múzeum;  
Nyugatmagyar.hu.

*Szabó László, mérnök, ny. muzeológus*

11.



# Az energiairányítási rendszer bevezetésének tapasztalatai

Pontosan egy éve, a Hídépítők lap 2015. évi negyedik számában jelent meg cikkem az energiairányítási rendszerek témában. Akkor pusztán bemutatásra került a teljes kérdéskör a jogszabályi környezettől elindulva, egészen az irányítási rendszerig, most azonban már a sikeres tanúsíttatáson is túlvagyunk. Ez az írás azt a közel másfél éves időszakot és annak tanulságait foglalja össze, amely az elhatározástól a célig vezetett.

## Áttekintés

Mielőtt a címben foglaltakra részletesebben rátérnénk, érdemes megjegyezni, hogy azóta a G-Híd Zrt., mint az A-Híd Zrt. ún. „kapcsolódó/partner vállalkozása”, 2016. decemberi céldátummal megkezdte az energetikai audit lefolytatását. Mivel ők közvetlenül nem, csak az A-Híd-on keresztül váltak kötelezetté energetikai auditra vagy energiairányítási rendszer kiépítésére, ezért a lehetőséggel élve az időben és erőforrásokban talán kedvezőbb energetikai audit mellett döntöttek. Mint ahogy a fentebb is hivatkozott cikkben külön áttekintésre került a két lehetőség előnyeinek és hátrányainak bemutatása, így ez most nem kerül részletezésre, bár felettébb érdekes.

Viszont a G-Híd Zrt. energetikai auditjával és az A-Híd Zrt. energiairányítási rendszerének bevezetésével a jogszabályok által felvázolt mindkét módszertan ismertté válik a Hídcsoporton belül, az így szerzett tapasztalatokat megosztható tudásként tudjuk kezelni.

## Felkészülés

Az ISO 50001 energiairányítási rendszer (EIR) bevezetéséről már 2014-ben gondolkodtunk, amikor erre jogszabályi nyomás nem irányult

hazánkban. Persze tudni lehetett, hogy előbb-utóbb kötelező lesz, hiszen uniós direktíva írta elő. A székházunk energetikai tanúsítványa is igazolja, hogy a tényleges felkészülést már 2015 előtt több évvel elkezdjük. A székház-szigetelési programot 2013-ban végeztük el.

Az EIR bevezetését 2015. első felében, a hazai jogszabályok megjelenése előtt már eldöntöttük, azonban a szükséges időt és erőforrás igényét alulbecsültük. Tervünkben eredetileg fél éves rendszer-építést és fél éves működést feltételezve az egy éves átfutási idő reálisnak tűnt, azonban a tanúsító kiválasztási folyamat előre nem látható bonyodalmait ezt késleltették.

A felkért tanácsadó cégek két, jól elkülöníthető területet képviseltek. A Független Energia Tanácsadó Mérnöki Iroda Bt. (Nagy Tibor tanácsadó) az energetikai szakmai részt, míg a Tequa-Zert Kft. (Siklósi Imre tanácsadó) az irányítási rendszer részt képviselte. Természetesen mindkét tanácsadó megfelelő rálátással rendelkezett a másik szakterületére is, ezért a felkészülési munka is zökkenőmentesen, gördülékenyen zajlott. A felkészülés folyamán a két területet mi is mindig egyként kezeltük, hiszen nem létezhet sikeres tanúsítás az összefüggő,

de kapcsolódási pontok nélküli rendszerelemek megléténél.

Már a kezdetekkor tudtuk, hogy a nehézséget nem maga az irányítási rendszer adja, hiszen annak kiépítésében és működtetésében már húsz éves tapasztalata van a Hídépítő cégcsoportnak, hanem azt a speciális, energetikai vonatkozásoknak való megfelelés biztosítása jelenti.

Persze – gondolhatnánk – a legegyszerűbb megoldásként a „mindenhova tegyünk mérőműszert” elve is megoldás lehet, azonban ez több okból sem járható út, hiába jelentek meg olyan tanácsadók, akik ebben látták a megoldást (és főleg azért is, mert szinte csak elektromos mérésekre koncentráltak).

Tegyük fel, hogy valóban megvalósítható lenne mindent megmérni. Tisztában kell vele lennünk, hogy a mérés nem egyszeri mérést jelent a maga pillanatnyi értékével, hanem folyamatos, vagy legalábbis az adott tényezőt jellemezni képes, hosszabbtávú méréseket biztosító vizsgálatokra van szükség. És a mérés nemcsak a fizikai mennyiségnek a meghatározásából áll, ez annál több.

Ha már itt tartunk: a vizsgálat alatt nem kizárólag a hosszabbtávú mérést értem, hanem e mérési eredmény ok-okozati viszonyainak feltárását is, vagyis nemcsak mérünk, hanem vizsgálunk is kellett.

A pusztán „mindent mérek” másik veszélye a fel nem dolgozott, ki nem értékelt óriási adathalmazban rejlik, ami talán még károsabb is a hiányos adatoknál. A legfontosabb ennek során az adatok feldolgozása, értékelése, ok-okozati kapcsolatok feltárása, és az energiairányítási rendszer esetében a pazarlások feltárása és intézkedések megtétele. A felkészülés során több meglepő tapasztalatra is szert tettünk, pedig tudni véltük, hogy tisztában vagyunk az energetikai helyzetünkkel. És itt nem elsősorban energiapazarlásra gondolok.

A részletekben nem elveszve csak említett szintjén több tényezővel is foglalkoznunk kellett,



amely a tanúsítás sikerére is kihatott: írott szabályozás kialakítása és a meglévő irányítási rendszerbe való integrálása, felelőségek rögzítése, adatgyűjtés, mérések bevezetése, mérőeszköz-beszerzés, elemzések és értékelések, összefüggések feltárása, fajlagos mutatók és teljesítménymutatók meghatározása, energetikai célok kitűzése, és a sort még hosszasan sorolhatnám.

### Energiairányítási Csoport

Említést kell tennem az EIR Energiairányítási Csoport tagjairól is, akik aktív munkájukkal segítettek a felkészülést, illetve azóta is, mint állandó csoport-tagok, folyamatosan felügyelik az EIR-t. Alább a zárójelben jelöltem, hogy a feladatukat milyen minőségben látták/látják el:

- Magyar János (IIR vezető)
- Pergerné Szabó Julianna (ingatlankezelés)
- Döme-Pethó Anett (PGV)
- Tóth Melinda (környezetvédelem)
- Lencsés Péter (üzemeltetés)
- Veszely Zoltán (energetikus)
- Kuloványi Ottó (környezetvédelem, minőség-biztosítás)
- Varga Béla (minőségirányítás)

Tóth Melinda munkába állásával az addigi környezetvédelmi feladatokat ellátó Kuloványi Ottó – kérésére – kikerült a Csoportból.

Látható, hogy a többi irányítási rendszerhez képest az EIR kissé más, több specialitása miatt különbözik azoktól. Jellegéből fakadóan a Híd-csoporthoz belsőként vagy külsőként kötődő szakembereket is be kellett vonnunk az EIR kiépítésébe és működtetésébe.

### Energiairányítási képzések

A bevezetés részeként, még 2015-ben jómagam egy ötnapos EIR belső auditori tanfolyamon vettem részt, melyen Nagy Tibor, a későbbi irányítási rendszerünk bevezetését segítő tanácsadó is előadott.

Az Energiairányítási Rendszer bevezetése előtt a felsővezetők részére bevezető oktatásra került sor 2016. szeptember 21-én.

Az Energiairányítási Rendszer bevezetéséhez kapcsolódóan általános oktatást tartottunk. Hogy a képzés megfelelő hatékonysága és a tudás megszerzésének bizonyítékai is biztosítottak legyenek, minden képzés teszttel zárult. Talán nem árulok el vele titkot, hogy minden, a képzésen résztvevő kollégám megfelelt a teszten.

### Tanúsítás

Eredeti terveinkben, az egy éves átfutási idővel számolva, a 2016. májusi integrált irányítási rendszer (IIR) auditjával együtt, a TÜV Hessen-nel szerettük volna az EIR tanúsíttatását is

lefolytatni, azonban az IIR auditjáig nem sikerült szerződést kötnünk a tanúsítóhellyel. Bár még nyárig bizakodtunk benne, hogy ugyan nem integrálva, de összejön az audit, azonban a szokatlanul magas ajánlati ár miatt végül nem tudtunk megállapodni a TÜV Hessen képviselőivel. A magas árát egyébként némileg indokolta a külföldi auditor bevonása.

A nyár folyamán ezért több, neves tanúsítóhelyet kerestünk meg árajánlatkérésrel. Az már az elején kiderült, hogy sokkal kedvezőbb ajánlatokra számíthatunk, mely a hazai auditorok és a rugalmasabb árképzés miatt volt lehetséges. A körültekintő és több szempontot figyelembe vevő döntésünk alapján végül az ÉMI-TÜV SÜD Kft. került kiválasztásra, amely azon kívül, hogy az építőiparban, így az A-Híd közegében meghatározó szereplő, elmondhatja magáról, hogy az első hazai ISO 50001 tanúsítvány kiállítása is a nevükhöz fűződik. Az audit vezető Tóthné Kiss Klára auditor volt, mind az előminősítés, mind a tanúsító audit során.

A tanúsítási eljárásra végül 2016. október 13-14. között került sor, melyet egy előminősítési folyamat is megelőzött.

Az előminősítés dokumentáció átvizsgálásból és egy egynapos helyszíni auditból állt, ami nagyjából olyan, mint az egyetemi évenk alatt egy dolgozat elkészítése, plusz a vizsgára bocsátás feltételeként szabott „beugró kérdések”-en való megfelelés. Ha akarom, a vizsga részének tekintem, ha akarom, nem, de ettől függetlenül így is-úgyis kötelező. Mivel az előminősítés és a tanúsítás között igen rövid idő került meghatározásra, a tanúsítóhely feltételül szabta a hibátlan előminősítési eredményt. Az előminősítésre 2016. október 3-án került sor. Mivel már írtam a tanúsításról, nem meglepetés, hogy az előminősítés során tanúsításra felkészült rendszert sikerült bemutatnunk.

Ennek alapja nemcsak a hosszú felkészülési időszak volt (bár annak szerepe nem lebecsülendő a kiforrottság miatt), hanem a felkészülés

alatt létrehozott, ún. Energiairányítási Csoportban tevékenykedő külsős és belsős szakemberek voltak. És persze ne feledkezzünk meg a felkészítést kívülről segítő, felkért tanácsadókról sem.

A tanúsítás számomra legfontosabb eredménye az, hogy még kisebb hiba sem került felvételre, annak ellenére, hogy az összesen három helyszíni nap és a többnapos dokumentáció audit alatt részletekre kiterjedő átvizsgálásra került sor. Mindez azt bizonyítja, hogy a bevezetésben résztvevő kollégák nemcsak maximális elszántsággal és lendülettel végezték a feladatukat, de azt is, hogy az energiatudatosság immár nemcsak anyagi megfontolások részeként, hanem a minden dolgozó által napi gyakorlatként is megjelenhetett. Ez pedig az összes dolgozónak köszönhető, a siker tehát mindannyiunké. Köszönetemet fejezem ki érte.

### Hogyan tovább?

Természetesen a tanúsítással nem ért véget a folyamat, hanem csak elkezdődött. Irányítási rendszerek esetében megszokhattuk a hároméves ciklusosságot, ez jelen esetben sincsen másképp. Jövőre az első felügyeleti audit következik, majd még egy felügyeleti auditot követően a megújító auditra kerül sor a három év elteltével.

Nem titkolt célunk (ami az idén, a fentiekben vázolt okok miatt nem valósulhatott meg) az integrált rendszeraudit részévé tenni az ISO 50001 auditokat is, ami nemcsak tőlünk, de az auditor szervezettől is függ.

A felkészülés és tanúsítás alapján több olyan fejlesztésre is lehetőség van, amellyel energetikailag is hatékonyabbá tudunk válni. Ezek egy része szervezési kérdés, másik része viszont beruházást igényel.

A kollégák korábbi, ezirányú érdeklődésére jelzem: Nem, nem kizárólag elektromos autók beszerzésére gondolunk...

Varga Béla





# A Béke hídja Grúziában

---





2010. május 6-án nyitották meg a gyalogosforgalom számára Grúzia fővárosában, Tbilisziben a 150 m fesztávú Béké-hídat a Kura (Mtkvari) folyó felett. A kecses műtárgy a grúz főváros óvárosi részét köti össze az új városnegyeddel.

A hídat Michele De Lucchi olasz építész tervezte. Magát a hídszerkezetet Olaszországban gyártották le és kétszáz tehergépjármű szállította a helyszínre.

Az acél és üveg kompozíciójából megalkotott íj alakú hídszerkezet szinte vonzza a lakosok és turisták tekintetét a város több pontjáról. A szimmetrikus kialakítású rácsos szerkezetre felfüggesztették a járófelületet. Az acél rácsrudak feletti területet beüvegezték, így fedett átkelön juthatnak át az emberek a folyó túloldalára. Az íves-kupolás üvegtetőn szikrázik a napfény, míg éjszaka pompázatos díszvilágítása nyugtázza a járókelőket.

Esténként, napnyugta előtt 90 perccel, fényjáték kezdődik a rácsos szerkezeten, melyet a fixen telepített 1208 db egyedi LED fényforrás hoz programozottan létre. A fényjáték napfelkelte után 90 percig tart. A gyalogosok számára a járdán az üvegezett korlátba beépített LED lámpák biztosítják a fényt úgy, hogy a beépített 240 db mozgásérzékelő segítségével mindig csak ott gyullad ki a fény, ahol éppen a gyalogos jár. Így a hídon átkelőknél olyan benyomásuk támad, mintha léptek által gyúlna fény a hídon.

A szép szerkezet világítását Philippe Martinand, francia látványtervező álmodta meg.

A hídról egyedülálló kilátás nyílik Tbiliszi óvárosi részére: a Methkei templomra, a Narikala erődre és a város alapítójának – Vahk tang Gorgasali – szobrára, míg a túloldalon az Elnöki Hivatalra.

A hídszerkezet alakja megindította az emberek fantáziáját, vajon mire emlékeztet. A cikk korábbi részében már említettem az íjat, mint lehetséges formát. A hivatalos tervezői vélemény szerint egy tengeri lényre hasonlít a szerkezet. A tbiliszi lakosok is megtalálták a megoldást, hiszen ott jártunkkor úgy mutatták be e szépséget: „Always Ultra” híd

A műtárgy olyan harmóniát áraszt magából, hogy egy 2011-ben tartott szavazáson a világ 10 legszebb hídja közé választották. A képek alapján úgy gondoljuk méltán.

Magyar János, Lipót Attila





# A-HÍDragon sárkányhajó csapat 2016 éves beszámolója

---





Aki rendszeresen kézbe veszi a HÍDÉPITŐK újságot, olvashatja már 6 éve, hogy csapatunk folyamatosan jelentkezik, ír a velünk történt eseményekről. Ebben az évben úgy gondoltuk, megmutatjuk, hogy mivel telik egy évünk.



**A**ki rendszeresen kézbe veszi a HÍDÉPÍTŐK újságot, olvashatja már 6 éve, hogy csapatunk folyamatosan jelentkezik, ír a velünk történt eseményekről. Ebben az évben úgy gondoltuk, megmutatjuk, hogy mivel telik egy évünk.

Fontos tudni, hogy a csapat aktív létszáma mára folyamatosan harminc fő körül van. Egész évben heti két edzést tartunk, szerdán és vasárnap, de májustól szeptemberig pénteken is a vízen vagyunk. Az edzésekre, versenyekre, eseményekre neten, az Eseménynaptárunkban jelentkezünk. Ez a regisztráció azért is jó, mert meggondolod, hogy ne jelentkez, ha már a csapat nagy része szerepel a részvevők között. A táblázat alapján havi statisztikák készülnek. Hlatky Réka csapatkapitányként dörgedelmes e-maileket ír, ha alacsony a létszám. Így elértük és elmondhatjuk, hogy a téli torna- és erősítőtermi, futással kiegészített edzéseinken 23-26 fő szokott részt venni, vasárnap este is! A tavasztól októberig tartó vizes edzések, melyek szintén futással és erősítéssel tűzdeltek, a létszám 20-23 fő között mozog. Az előzőekből látszik, hogy ezek a szürke(?) hétköznapiak. Arról, hogy a csapat élete milyen sokrétű, milyen szervezett programjaink léteznek, milyen módon váltunk, válunk csapatná, mondhatni baráti társasággá, meséljen a 2016-os év naptára.

### SÁRKÁNYHAJÓ CSAPATUNK 2016. ÉVI ESEMÉNYNAPTÁRA

#### Február 6. Medencés sárkányhajó verseny, Budapest, Aquaworld

A medencés versenyeken egy hajóban ülve, egymással szemben evezve mérjük össze erejüket a csapatok. Ez egy jó lehetőség arra, hogy a szezonon kívül is bevizezhessük a lapátjainkat. Idén tizenhat csapat versenyzett négy csoportban, mi kemény menetekkel a középdöntőig jutottunk.

#### Február 20. Farsangi buli

A munka mellett fontosnak tartjuk a jó hangulatot is, ezért rendeztük meg immár második alkalommal farsangi összejövetelünket. Az idén a gengszter-korszakot próbáltuk megidézni, de akadtak egyéni jelmezek is.

#### Március 6. Vidám vasárnap

Vízi telepünk karbantartása, fejlesztése, szelvése közös érdek, így időnként kitűzünk egy-egy napot a szükséges munkák elvégzésére. E vasárnapon az ásóé és a lapáté volt a főszerep, végül egy játékos edzéssel zártuk a napot.

#### Május 1. Évadnyitó sárkányhajó maraton, Csepel

Ezen a minden évben megrendezésre kerülő eseményen tudjuk felmérni téli felkészülésünk

hatékonyágát. Már maga a táv teljesítése is komoly kihívás, tekintve, hogy a tél folyamán nem evezünk. A távon kívül meg kell küzdeni az ellenfelekkel is, a szó szoros értelmében, ugyanis az első ezer méteren gyakran alakul ki közelharc a szomszédos hajókkal.

Eredmény: 4000 m B döntő 3. hely

#### Május 13-15. Vogalonga, Olaszország

Hagyományos programja a csapatunknak ez a roppant látványos és hangulatos fesztivál, melyen a velencei lagúnákban kell leküzdeni a 30 km körüli távot, több ezer kézi hajtású vízi jármű társaságában.

#### Május 21. IV. Hídépítők Napja, Budapest

E rendezvény leglátványosabb eleme a vízi parádé, melynek során az Újpesti-öböltől a Kopaszi-gátig vonulnak a sárkányhajók, kenek, kajakok és egyéb vízi járművek, mint például hadihajó, úszódaru, római gálya. Megspórolandó a hajó szállítási költségét, no meg mivel nagyon szeretünk evezni, korán reggel felevezünk a Dunán a Kvassay zsiliptől Újpestig, hogy azután csatlakozhassunk a felvonuláshoz. A Kopaszi-gátnál versenyeztünk egyet, és elhoztuk az aranyérmeket.

#### Május 28. Magyar Sárkányhajó Bajnokság I. forduló, Szolnok

Első pontgyűjtő versenyünkön, a rövidtávon megszokott 200 méter helyett 500 méteren kellett versengeni. Általában 18-20 csapat vesz részt a versenyeken, így sor kerül előfutamokra és középfutamokra is, egészen jól el lehet fáradni a nap végére.



Szolnok



Vogalonga olasz tengerpart



Velence



Aquaworld

Eredmény: 500 m MIX C döntő 3. hely (összesített 15. hely)

500 m NŐI 3. hely

2000 m MIX C döntő 1. hely (összesített 12. hely)

### **Június 11. Magyar Sárkányhajó Bajnokság II. forduló, Sukoró**

A szolnoki esemény után lelkesen készültünk a bajnokság második fordulójára, ahol sikerült javítani az eredményeinken.

Eredmény: 200 m MIX C döntő 1. hely (összesített 13. hely)

200 m NŐI 3. hely

2000 m MIX C döntő 2. hely (összesített 9. hely)

### **Június 17-19. Edzőtábor, Dömsöd**

Az idei volt a harmadik alkalom, hogy edzőtábor tartottunk. Ez a két és fél napos intenzív közösségi lét jó hatással van a fizikai állapot és a csapatszellem erősítésére. A kemény edzések mellett maradt idő a lazulásra is szalonnasütés, poharazgatás, éneklés formájában.

### **Július 2. Magyar Sárkányhajó Bajnokság III. forduló, Szeged**

Délelőtt kerültek megrendezésre a világbajnokság válogató futamai, melyen néhány csapattagunk érdekelt volt, délután pedig a szokásos csapatversenyek zajlottak. Az idő szűke miatt ezen a napon a női/férfi kategóriákban nem rendeztek versenyt.

Eredmény: 200 m MIX C döntő 2. hely (összesített 14. hely)

2000 m MIX C döntő 2. hely (összesített 12. hely)

### **Július 17. 7 Sziget Maraton, Ráckeve**

Meglehetősen zord időjárási körülmények közepette teljesítettük a közel 30 kilométeres távot Ráckeve-től Szigetcsépig és vissza. Két kötelező megálló szerepelt a programban, ahol frissítőként vizet és gyümölcsöt vehettünk magunkhoz. Annak ellenére, hogy erre a versenyre csupán tizenegy főt sikerült mozgósítani, elsőként értünk célba. Az eső, a szél és a hideg csökkentette ugyan a program élvezeti értékét, de azért kár lett volna kihagyni!

### **Július 28-31. Sárkányhajó Európa Bajnokság, Róma**

Az olasz fővárosban, Rómában, a Laghetto dell'EUR vízén megrendezett 12. EDBF Sárkányhajó Európa-bajnokságon a Magyar Sárkányhajó Szövetség közel 200 versenyzője vett részt, és összesen 8 arany, 9 ezüst és 11 bronzérmeket szereztek.

Ezen a versenyen képviselte egyesületünket a válogatott tagjaként az 50+-os kategóriában Csuka Ákos, Csukáné Tarnói Katalin, és Somogyiné Katona Márta, valamint a 60+-os kategóriában Somogyi István. Versenyzőink indultak a 200, 500 és 2000 méteres távon, mix, női és férfi hajóban.

Eredmény: 10-es 50+ női mindhárom távon bronzérem

10-es 60+ mix 2000 m: bronz, 200 m és 500 m: 4. hely

10-es 60+ férfi mindhárom távon: 4. hely

20-as 50+ mix 200 m és 2000 m: ezüst, 500 m: 4. hely

20-as 50+ férfi 200 m és 500 m: bronz, 2000 m: 4. hely

### **Július 30. Magyar Sárkányhajó Bajnokság IV. forduló, Budapest**

Mialatt társaink az Európa Bajnokságon lapátoltak, mi az Újpesti-öbölben versengtünk az itthon maradtakkal.

Eredmény: 200 m MIX C döntő 2. hely (összesített 14. hely)

200 m NŐI 5. hely

2000 m MIX C döntő 2. hely (összesített 8. hely)

### **Augusztus 13. Magyar Sárkányhajó Bajnokság V. forduló, Fadd-Dombori**

A bajnokság utolsó fordulóján egy új kategóriában is lehetőségünk nyílt versenyezni, ez a negyven év feletti verseny. Hiába, öregszik a csapat.

Eredmény: 200 m MIX C döntő 1. hely (összesített 13. hely)

200 m MASTERS MIX 4. hely

2000 m MIX C döntő 2. hely (összesített 10. hely)

### **Szeptember 8-11. Sárkányhajó világbajnokság, Moszkva**

Csapatunkból az elmúlt években sokan részt vettek már nemzetközi versenyeken, a magyar válogatott színeiben. Az idén Moszkva volt a helyszín, a tapasztalatokról és az eredményekről részletes beszámoló készült.

### **Szeptember 17-18. Sárkányhajó Magyar Nagydíj 2016, Sukoró**

A szezon minden évben ezzel a két napos megmérettetéssel zárjuk, melyen több kategóriában, kétféle távon, számos futamban indulunk. Nagy népszerűségnek örvend a váltóverseny, ahol minden csapatnak harminc fővel kell kiállnia: a tízfős hajót váltja a húszfős, a váltótóbotot a kormányosok adják át egymásnak.

Eredmény: 200 m MASTERS NŐI (10 fős hajó) 3. hely

200 m SENIOR FÉRFI (10 fős hajó) 11. hely

200 m MASTERS MIX (10 fős hajó) 5. hely

200 m VÁLTÓ (10 fős és 20 fős hajó) 2. hely

4000 m MASTERS MIX (20 fős hajó) 3. hely

### **Szeptember 30 - október 2. Kirándulás Český Krumlov, Rožmberk nad Vltavouban**

A csapat 14 tagja buszos kirándulást szervezett a gyönyörű csehországi településekre. A várak, székesegyházak, csodálatos tájak, kilátók megnézése mellett nem maradhatott el a Vltava folyón a „raftingnak” nevezett evezés, csordogálás. Persze az esti sörözés, beszélgetés, játék jól tett a csapategység további alakulásának.

### **Október 9. „VIII. Ördögi kör”, Vác**

Ez egy sárkányhajós Szentendrei-szigetkerülő hosszú távú verseny a váci Dunai Sárkányok szervezésében, melynek nevét a 66,6 kilométeres táv ihlette. Csapatunkból mindössze heten vállalkoztunk erre a nem mindennapi kihívásra (Ács László, Bánfalvi Brigitta, Csepregi András, Endrődi Mónika, Markella

Krisztián, Szarka Tamás, Wimmer Gizella), mi a Dunakeszi Sárkány Légió hajójában kaptunk helyet. Vácra indultunk lefelé a folyón, és ugyanide érkezünk meg hat és fél órával később, a sziget megkerülése után. Ezzel a teljesítménnyel ezüstérmesek lettünk.

### **Október 22. Évadzáró bográcsozás**

Sajnos, minden évben eljön a nap, amikor le kell tennünk az evezőlapátot egy időre. A szezon egy bográcsozós, sütyigetős, iszogatós, beszélgetős összejövetellel zártuk, melynek részesei voltak családtagjaink is, akiknek köszönettel tartozunk, hogy támogatnak minket, és tolerálják azt a rengeteg időt, amit nem nekik, hanem a szeretett sportágnak szentelünk.

*Endrődi Mónika*

Az éves programunkból két eseményt kiemelünk, amelyről bővebben szeretnénk írni.

### **Moszkvai Sárkányhajó Világbajnokság**

A világbajnokságon való részvételi jogosultságot az MKKSZ Sárkányhajó Szakága alá tartozó egyesületek közül a szegedi válogatón több csapat illetve társulás is kívívta magának. Az A-HíDragon csapatából hét társunk szerezte meg a jogot a VB-n való részvételhez (Bánfalvi Brigitta, Csepregi András, Endrődi Mónika, Hlatky Réka, Kóvári Beáta, Szabó Zita, Szarka Tamás), közülük öten képviselték a csapatot, a létszámból adódóan természetesen más csapatok tagjaival összeülve. A 140 fős magyar válogatott szinte minden kategóriában, távon és hajóosztályban indult. Sokan közülünk egyaránt benn ültek a 20 és 10 fős hajókban, masters illetve senior korosztályban, 200, 500, illetve 2000 méteres távokon. A kezdetben kissé barátságtalan, esős időjárás és az erős versenymezőny dacára a magyar válogatott az éremtábla 5. helyén végzett, 2 arany-, 10 ezüst-, és 7 bronzérmel.

### **Az A-HíDragon csapatának eredményei:**

Masters Mix 2000 m 20 fős hajó 1. helyezés (Hlatky Réka, Kóvári Beáta)

Masters Női 2000 m 20 fős hajó 2. helyezés (Bánfalvi Brigitta, Hlatky Réka, Kóvári Beáta, Szabó Zita)

Senior Női 500 m 10 fős hajó 2. helyezés (Hlatky Réka)

Masters Mix 500 m 10 fős hajó 2. helyezés (Hlatky Réka)

Masters Férfi 200 m 20 fős hajó 3. helyezés (Csepregi András)

Masters Mix 500 m 20 fős hajó 3. helyezés (Hlatky Réka, Kóvári Beáta)

Senior Női 200 m 20 fős hajó 3. helyezés (Hlatky Réka, Kóvári Beáta)

Szerencsére a versenyészen kívül maradt még egy kis idő városnézésre is. Moszkva városának kétharmada a napóleoni háború idején egy hatalmas tűzvészben elpusztult. Építészetiileg főleg a szocializmus korában emelt lakónegyedek és monumentális



középületek határozzák meg a városképet. Ezt tovább tarkítja az úgynevezett City a felhőkarcolóival. A versenypályán tapasztalt rend és tisztaság mind a belső, mind pedig a külső kerületekre jellemző. A városon belül hatalmasak a távolságok, amelyet a méltán híres, több mint tíz vonallal rendelkező metróhálózata nélkül nehéz lenne leküzdeni. Előfordult, hogy két metróállomás között a szerelvény hat-nyolc percen keresztül száguldott! Mindenfelé cirill betűs feliratok, amelyeket egy-két nap múlva már egész jól olvastunk, csak a fordítás okozott némi fejtörést, néha azért a homlokunkra csaptunk, amikor a múltból bevillant egy-egy szó jelentése.

Köszönhetően a támogatóinknak, egy nagyon jó versennyel és sok szép emlékekkel gazdagodva térhettünk haza.

*Bánfalvi Brigitta*

### ÖRDÖGI KÖR szigetkerülő verseny

2016. október 9-én, immár nyolcadik alkalommal került megrendezésre az Ördögi kör elnevezésű verseny, a váci Dunai Sárkányok szervezésében. Ez egy sárkányhajós Szentendrei-sziget kerülő, hosszú távú verseny, melynek nevét a 66,6 kilométeres táv ihlette. Én első ízben vettem részt az eseményen (és a verseny végére arra a következtetésre jutottam, hogy egyben utoljára is), élményeimet szeretném most közzétenni.

Az év legkeményebb kihívására mindössze öt hajóra való legénység vállalkozott. Az A-HíDragon csapatát idén heten képviseltük (Ács László, Bánfalvi Brigitta, Csepregi András, Markella Krisztián, Szarka Tamás, Wimmer Gizella és jómagam), mi a Dunakeszi Sárkány Légió hajójában kaptunk helyet. Fél tíz körül rajtoltunk Vácról. Az első huszonegy-két kilométert lefelé tettük meg a Dunán, miközben alkalmunk nyílt egy nem mindennapi nézőpontból megcsodálni a Megyeri hidat. Ez az első szakasz még nem volt különösebben megerőltető, felvettünk egy egyenletes „utazó” tempót, amit a fásultság elkerülése végett időnként egy öt-hat perces erőteljesebb evezéssel tarkítottunk. Hajónkat Bauer Márton, a dunakeszi csapat vezetője kormányozta és fegyelmelte. Ilyen hosszú távon elengedhetetlen, hogy legyen egy főnök, akinek mindenki engedelmeskedik. Pihenésre akkor volt lehetőségünk, amikor ő engedélyezte. Egyszerre mindig csak egy pad pihent, míg a többiek eveztek tovább rendületlenül. Nagyjából 15-20 perc alatt végigfutott a hajón a pihenőhullám, miközben nem csökkent számottevően a sebességünk. Az a másfél-két perc, ami egy-egy ilyen alkalommal pihenésre jutott, csupán arra volt elég, hogy letegyem a lapátot, megmozgassam kissé a lábaimat, orrot fújjak, igyak egy kortyot a kulacsomból, és harapjak kettőt a banánból vagy müzli szeletből, amit magammal vittem a hajóba, de a második falat megrágása közben már ismét a kezemben volt a lapát. Úgy 30 km után kezdtem már nem annyira jól érezni magamat, zsigbadt és fájt itt

is, ott is. Ekkor már javában felfelé eveztünk a folyón, küzdöttünk a sodrással, meg az időnként elhaladó nagyobb hajók hullámaival, szerencsére ez utóbbiból nem sok akadt. Közmegegyezéssel beiktattunk egy gyors kikötést, folyó ügyeinket elintézendő. Sajnos, ez nem sikerült olyan rövidre, mint amilyenre terveztük, de mentségünkre legyen mondva, három és félórányi folyamatos evezés után, elgémberedett lábakkal nem olyan könnyű kipattanni a hajóból és végigszaladni a stégen. A nyolc percesre sikeredett technikai szünet után folytattuk a versenyt. A kiszállás lehetőségét biztosított a helycserére, én is oldalt cseréltem a padtársammal. Mivel évek óta balon evezek, a jobb oldalon kicsit sutábban megy a dolog, és az izmaim sem szimmetrikusak, szóval ez az oldalcseré számomra hosszú távon nem bizonyult jó ötletnek. A következő pihenőhullámnál visszaültem az eredeti helyemre, de ekkor már ott sem esett jól az evezés. A sziget északi csücske előtti utolsó öt-hat kilométeren erős szembe-szél nehezítette a dolgunkat. Az időjárásra egyébként nem lehet panaszkodni: szép, napsütéses időt kaptunk. A táj is gyönyörködtető volt körülöttünk, már amennyire lehetőségünk nyílt nézelődni. Szélcsendes szakaszokon úgy éreztem, hogy akár rövid ujjú felsőben is evezhetnék, de ahogy árnyékba került a hajó, mindjárt arra gondoltam, hogy elkelné még egy réteg ruha. Alig vártam a fordulót, hogy végre ne a sodrás ellen kelljen evezni, de végtelen lassúsággal fogytak a kilométerek. Legnagyobb meglepetésemre a forduló után semmivel sem éreztem könnyebbnek a

húzásokat, mint előtte. Hátra volt még körülbelül 13 kilométer, ami a teljes táv viszonylatában igazán nem sok, de ekkor már a teljesítő- és túróképességem hátrán voltam. Minden egyes húzásnál úgy éreztem, hogy szétszakad a hátam. Nagyon fáztam, azzal a csontig hatoló fázással, ami már szinte fáj. Bevallom, legszívesebben sírtam volna, és ebben az utolsó másfél órában nagyon sokszor közel álltam hozzá, hogy eldobjam a lapátot. Folyamatosan tusakodott bennem a „nem bírom tovább” és a „kemény vagyok, kibírom”. Már csak a büszkeségem tartotta bennem a lelket, hogy ha ezt megcsinálom, az már valami. Aztán egyszer csak, nagyon-nagyon sokára, elértük a stéget, ahonnan reggel indultunk. Igen, vége, megcsináltuk!

Persze ezzel még nem értek véget a megpróbáltatások, mert ki kellett szállni a hajóból, végig kellett menni a stégen, majd fel kellett mászni 25-30 lépcsőfokon. Elég érdekesen néztünk ki, ahogy a parton totyogtunk, mint megannyi mozgássérült pingvin. A száraz ruha, némi étel és ital (a bonyodalmak elkerülése végett mindössze 2,5 dl vizet fogyasztottam egész nap), no meg egy jó pálinka segített visszazökenni a komfort zónámba.

Ez a verseny elsősorban a teljesítményről szól, tehát mindenkinek jár az elismerés, aki ezt végigcsinálja, nekünk azonban egy második helyezést is sikerült bezsebelnünk, 6 óra 28 perces időnkkel. Egyszer egy rokonom azt mondta: „Soha ne mondd, hogy soha!”, és igaza volt. Három nappal a verseny után már kezdenek megszépülni az emlékek, már múltóban van a sokféle fájdalom, már nem vagyok meggyőződve róla, hogy jövőre nem akarom újra megpróbálni...

*Endrődi Mónika*

### Befejezésül:

Az előzőeket kiegészítve ez évben is folytattuk a sárkányhajózás népszerűsítését, illetve a céges, iskolai, baráti társaságok összetartását szolgáló hajóztatási segítségnyújtási feladatunkat. Ilyenkor a hajóbiztosításon felül kormányost, néhány segítő evezőst, és ha kell, oktatást adunk a jelentkezőknek. Voltak nálunk a Büntetés Végrehajtási Intézetből, a Generáli Biztosítótól, a csepeli Eötvös József általános iskolából is jól érezni magukat, utóbbiból érdeklődő gyerekek és felnőttek egyaránt.

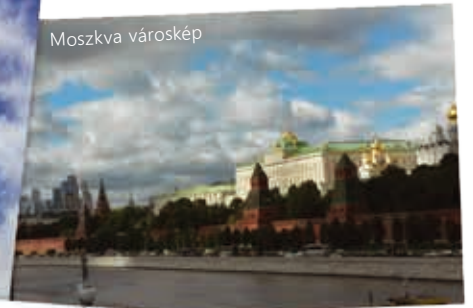
Az eseményekről, versenyekről írottakat elolvasva látszik, hogy érdemes ebben a közegben lenni. Az egészséges életmód egy idő után mindannyiunk sajátja lesz. A versenyeredményeinknél figyelembe kell venni, hogy csapatunk az eredmény javításához nem környékezett meg sem régi, sem még aktív kenus és kajakos sportolókat. Az is elmondható, hogy a csapat átlagéletkora negyven fölött van egy-két évvel. Sajnos kevés a húszas-harmincas éveit taposó csapattag.

Végül, de nem utolsó sorban büszkék vagyunk a VB és EB érmelet hozó csapatársainkra.

*Csepregi András*



Moszkva Nagy Péter cár



Moszkva városkép



Evezés a Vlataván



Moszkva



Cesky Krumlov



Moszkva Piros híd étterem

# Tisztelt Hídépítők!

Azzal a felhívással szólítalak meg benneteket, hogy **2017 februárjában, immáron második alkalommal kerül megrendezésre a Boros Péter Bowling Kupa.**

**A** verseny szervezője a Hídépítők Egyesülete. A versenyen való részvétel minden Boros Petit emlékezetébe záró kollégának, barátnak ingyenes.

Előzetes jelentkezéseket e-mail-ben legyetek szíves megtenni, mert a verseny lebonyolításának előkészítését ehhez mérten tudjuk megtenni.

A tavalyi versenyhez hasonlóan lesz csapat- és egyéni verseny.

Rendezvény tervezett időpontja: 2017. február 23., a hónap utolsó csütörtöke.

A tavalyi egyéni versenyt Boros Zoltán (Boros Péter fia) nyerte, Uhrin Zsolt, Scultéty Balázs és Orosz Károly előtt.

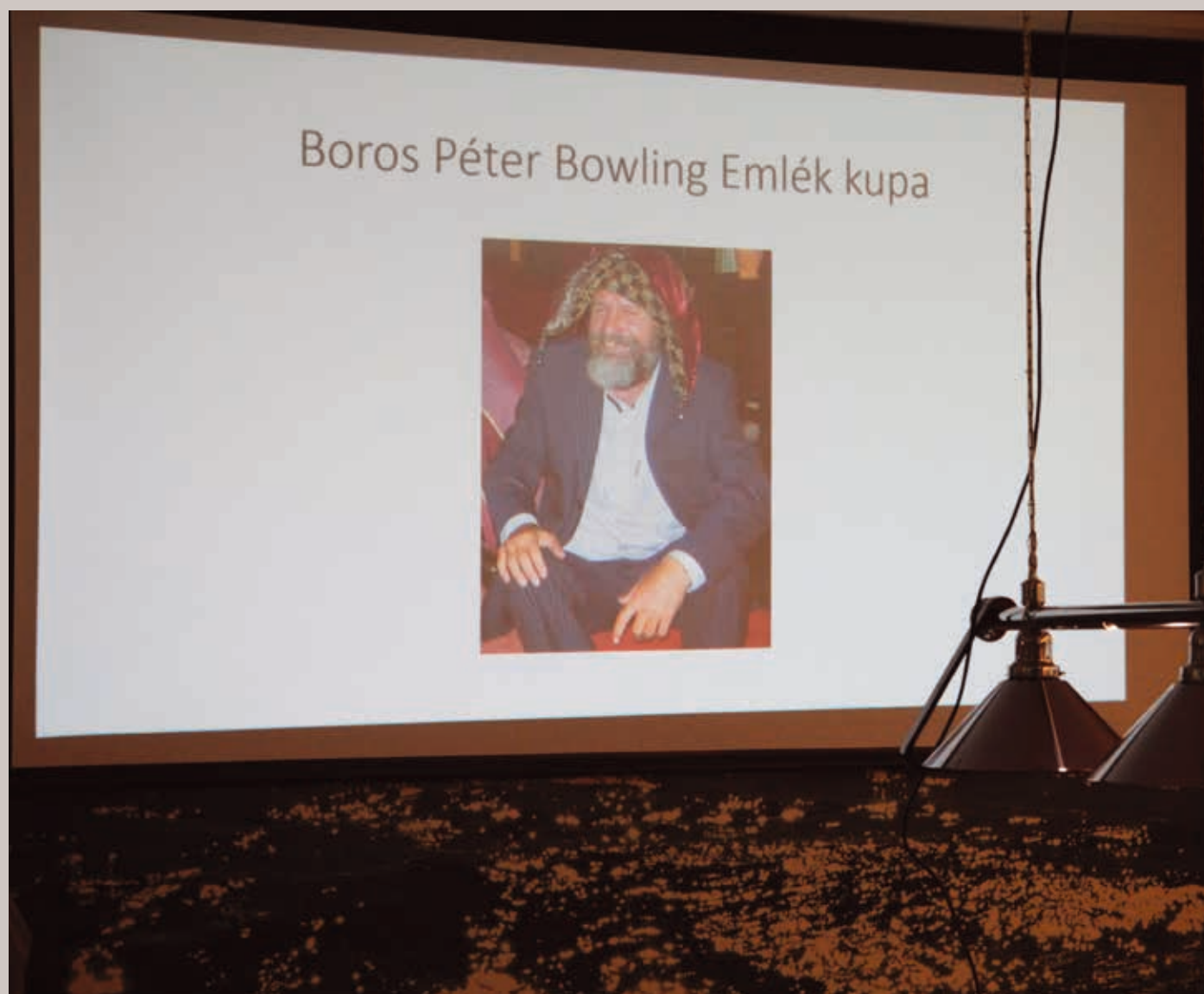
A csapatversenyben Visontai Kristóf, Horváth Zoltán, Orosz Károly, Racsmany László összetételű csapat végzett az első helyen, 517 ponttal, ez átlag 130 pontot jelent.

A helyszín ugyanaz (Pearl Harbor Restaurant Bowling & Bar), mint tavaly. A nyolc pálya lehetőséget ad arra, hogy a 17 órától kezdődő verseny nagy létszámú jelentkezés esetén is 22 óráig befejeződjön.

**Aki pedig csak azért jönne el, hogy találkozzon régi barátaival, kollégáival, azt is várjuk szeretettel.**

**FONTOS! Jelezz, ha nevezni szeretnél!**

Főszervező: Bertalan György,  
telefonszám: 20/332-0855,  
email cím: btervtanacsado@gmail.com





## Négyszer a dobogó tetején a HÍDÉPÍTŐ focicsapata

A 2016-os évben csapatunk folytatta a hosszú évek óta tartó jó szereplését. Négyszer az első helyen, egyszer a második helyen végeztünk az elmúlt években. Megvédtük tavalyi bajnoki címeinket, ami nem volt könnyű, mivel soha nem látott sérüléshullám érte el a csapatot. Szerencsére erős kerettel rendelkezünk, így a hiányzókat megfelelően tudtuk pótolni. Ezért az így elért eredmény örömmel és büszkeséggel tölt el bennünket. A Budai XI. SE 2015 novemberétől 2016 áprilisáig két bajnokságot szervezett tíz-tíz csapat részvételével. Egyenletes, jó teljesítménnyel az első helyen végeztünk, megnyertük mind a két bajnokságot. Az ezzel járó kupát és érmelet Bernárd János, a Budai SE elnöke adta át.

**Á**prilisban már az Arany Ászok Futballarénában, őszi-tavaszi rendszerben folyó, legnívósabb kispályás bajnokságban szerepeltünk. Csapatunk az alapbajnokságban második lett, így indulhattunk a rájátszásban, ahol a legjobb négy csapattal az elit-bajnokságban vehettünk részt. Nyerő típusú játékosaink a maximumot hozták ki magukból, vagyis a csapatból, és így három győzelemmel, veretlenül bajnokok lettünk, megvédve ezzel a tavalyi első helyünket. A helyezésekért járó kupát, oklevelet és érmelet Kalenda Árpád, a sportcentrum szervezője adta át.

Szeptemberben a Hídépítők családi sportnapján szerepeltünk, amelyről előző lapszámunkban beszámoltunk. Remek időben, jó hangulatban, csoportunkban az első helyen végeztünk. A díjakat Bernárd János és Nagy-Mélykúti Bence adta át. Jelenleg a Fehérvári úti futballarénában szerepelünk. Sok forduló van még hátra, de bízunk a sikeres szereplésben.

Összegezve elmondhatjuk, sikeres évet zárt a HÍDÉPÍTŐ focicsapat, köszönet a támogatóknak, akik nélkül a siker nem lett volna elérhető: a HÍDÉPÍTŐ Zrt-nek, az A-HÍD Zrt-nek, a

HÍDÉPÍTŐK Egyesületének, és nem utolsósorban a játékosoknak.

A bajnokcsapat tagjai: Kecskeméti Kristóf, Gálfalvi Levente, Nagy József, Polenyák András, Radvánczki György, Anatli Piszkenka, Csepregi András, Gábor Zoltán, Páldi Ferenc, Kelemen Kálmán, Jassó Csaba, Maklár Dávid, Fodor Pál, Polenyák Roland, Sztaskó Zoltán, Tarnai Sándor, Csepregi Balázs, Komlósi Mihály, Frit Balázs.

*Polenyák András*

# BABÁZUNK

A cégünk szlogenje  
**„A jövőt építjük!”**  
 a jövő pedig az ifjúságé!

**H**ídcsoportunknál 2016-ban 12 év alatti gyermekek száma 156 fő. Most bemutatjuk azokat a kismamákat, akik hídcsoportunknál dolgoznak, de pillanatnyilag GYED-en, vagy GYES-en vannak gyerekeikkel. Az anyaság egy szabadság és túlóra nélküli állás, ami csak azt bizonyítja, hogy ez tényleg egy vezetői pozíció, amely nagy felelősséggel jár. Ezért is fontos az anyáknak az elismerés, a megbecsülés. Cégünk mindig nagyra becsülte a gyermeket vállaló, nevelő kollégákat, nálunk

sosem jelentett hátrányt a gyermekes munkavállaló. Rendszeresen szervezünk családi, kisgyermekes programokat, melyekre hívjuk és várjuk a kismamáinkat (mikulás, nyuszi ünnepségek, családi napok stb.) Ezek mindig nagyon sikeresek és jó hangulatúak. Fontosnak tartjuk ebben az időszakban is a kapcsolattartást, hiszen mi nagyon büszkék vagyunk rájuk, és szeretettel várjuk vissza őket.

*Dombóvári Éva*



Horváthné Menyhárt Heni, Horváth Kincső 2 éves



Dajka Tímea, Vékony Benedek 16 hónapos





Horváth-Czaun Mónica, Horváth Hanna 8 éves, Horváth Marcell 21 hónapos



Mezei Adrienn, Csuti Dániel 6 hónapos



Besenyei Andrea, Sas Samu 6 éves, Sas Huba 2 éves



Hakstolné Farkas Tímea, Hakstol Mollí 21 hónapos



Szabóné Dr. Róka Kornélia, Szabó Nimród Márton 8 hónapos



Végh Krisztina, Beleznay Márk 9 hónapos



Puller Eszter, Nováki Netti 4 hónapos



Kovács Andrea, Szabó Gréta Leila 11 hónapos



Nagy-Mócsai Brigitta, Nagy Endre Tibor 4 éves, Nagy Domonkos 11 hónapos



Majláth-Gyuricza Blanka, Majláth Márton 5 hónapos



Heizmann-Tasnádi Emese, Heizmann Márton 5 éves, Heizmann Dániel 1 éves



Bartók Anett, Gasperek Fanni 2 éves



Heindl Anna, Kliment Koppány Zsolt 2 éves 9 hónapos



Miskédi-Bíró Annamária, Miskédi Marcell 2 éves, Miskédi Lóránt 4 hónapos



Schneider Kitti, Gyalog Ákos 6, Gyalog Adél 4 évesek, Gyalog Vince 5 hónapos

