

44. évfolyam 2017/3

# HÍDÉPÍTŐK

A-HÍD ZRT. MAGAZINJA

10 ÉVES  
A KŐRÖSHEGYI  
VÖLGYHÍD







Fotó: Csepregi András

## TARTALOM

### ÉPÍTJÜK

- 2** M4-es autópálya Berettyóújfalu és Nagykereki közötti szakasz 1. építési ütem
- 6** Harsánylejtő lakópark
- 8** M4-es autópálya Berettyóújfalu és Nagykereki közötti szakasz 2. építési ütem
- 10** Kaland egy másik világban!
- 14** Épül az Új Komáromi Duna-híd

### RÖVID HÍREK

- 16** Elismerés
- 17** Felelősséggel a társadalmi folyamatokért

### MUNKAVÉDELEM

- 18** Aki fél - az fél marad

### KÖRKÉP

- 20** CCC 2017 Tokaj
- 24** Adománygyűjtés a Lánchíderért

- 26** Stad Skipstunnel

- 28** Az "élő" Komárom

### KITEKINTŐ

- 32** Fügőviszony

### HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

- 36** Európa-Bajnokság Sárkányföldön
- 40** Kétszeres bajnok a Hídépítők focicsapata
- 41** Vogalonga - az újoncok szemszögéből
- 42** 10 éves a Kőröshegyi Völgyhíd!

### AMIKOR ÉPPEN NEM ÉPÍTÜNK...

- 44** ...FUT-A-HÍD

### KERESZTREJTVÉNY

- 45** Keresztrejtvény

 A-HÍD ZRT. MAGAZINJA

**Felelős kiadó:** Sal László vezérigazgató

**Szerkesztőség:** 1138 Budapest,  
Karikás Frigyes utca 20.  
Tel.: +36 (1)465-22-00  
E-mail: info@ahid.hu  
WEB: www.ahid.hu



**44. ÉVFOLYAM 2017/3. szám**

**Szerkesztő:** Dombóvári Éva

**Szerkesztőbizottság:** Bakó Ferenc, Barta János, Danev György, Durkó Sándor, Lipót Attila, Magyar János, Orosz Károly, Szabó László, Varga Béla

**Címlapfotó:** Csécei Pál

**Korrektúra:** Varga Béla

**Nyomdai előkészítés:** Modul Art Bt.

**Grafikai előkészítés:** Köhler Ágnes



# M4-es autópálya Berettyóújfalu és Nagykereki közötti szakaszának első üteme

---











Az M4 gyorsforgalmi út Berettyóújfalú–Nagykereki (román országhatár) közötti szakasz – az M35 gyorsforgalmi út Debrecen–Berettyóújfalú közötti szakaszával egyetemben – a Via Carpatia nemzetközi TEN-T vonal része, amely csatlakozik az épülő Észak-erdélyi Autópályához. Az EU-s csatlakozási szerződés aláírásakor Magyarország elkötelezte magát, hogy megépíti a vonal magyar szakaszát. A két hálózati elem a Kassa – Miskolc – Debrecen – Nagyvárad, és a Rábfüzes – Dunaújváros – Szolnok – Nagyvárad folyosó.

**A** Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által kiírt „M4 autópálya Berettyóújfalú – Nagykereki (országhatár) közötti szakasz kivitelezési munkáinak elvégzése I. ütem” néven meghirdetett tendert a Hódút Kft. és a Duna Aszfalt Kft. nyerte. A projekt keretében megvalósuló 2,9 km-es autópálya épül meg, 2+550 és az 5+500 kilométerszelvények közötti útszakaszon. A beruházás fontos része még a berettyóújfalui üzemmérnökség, illetve egy autópálya rendőrség létrehozása, mely szintén az együttműködés keretében fog megtörténni. Továbbá megépül 1 db külön szintű csomópont, valamint 3 db műtárgy, a szükséges közműépítéssel és kiváltással együtt.

Az A-Híd Zrt. alvállalkozóként vesz részt az autópálya építés munkálataiban, melyben 3 db ösvér szerkezetű műtárgy kivitelezését kapta feladatul. A Hódút Kft. és a Duna Aszfalt Kft. által alkotott konzorciummal az A-híd Zrt. 2017. április 20-án kötött szerződést 1 692 968 450 Ft értékben, melyben vállalta az 1. jelű keresztező földút M4 autópálya feletti átvezetését a B027 jelű műtárggyal, illetve 2 db autópálya felüljáró építését a Kék-Kálló csatorna és a 47. számú főút felett B041, B047 jelű műtárgyakkal. A műtárgyak befejezési határidejét 2018. december 10-i (M35

autópálya Debrecen–Berettyóújfalú közötti szakasz forgalomba helyezés) részhatáridővel, illetve 2019. január 31-i befejezési határidővel vállalta el.

### A hidak főbb adatai

A B027 aluljáró 3 támaszú, 22,35+22,35 m szabad nyílással rendelkezik 47,70 m szerkezeti hosszban, mely négy nyitott szelvényű acél főtartóval együttműködő monolit vasbeton lemezes szerkezet.

A B041 felüljáró 4 támaszú 22,24+35,21 +22,54 m szabad nyílással rendelkező 83,68 szerkezeti hosszban, mely vasbeton pályalemezzel együttműködő, pályánként hat hosszartós acélszerkezet, azaz ösvérszerkezet.

Továbbiakban a szakasz végén elhelyezkedő B047 pályahíd 3 támaszú, 18,91+25,91 m szabad nyílással 48,07 m szerkezeti hosszban, mely monolit pályalemezzel együttműködő előre gyártott hídgerendás szerkezet.

A három darab műtárgy kiviteli terveinek előkészítésében és a tervezőkkel történő egyeztetésekben komoly feladatot vállalt az A-Híd Zrt. A nem ideálisnak tekinthető általaj esetében már a kiviteli tervek előkészítése kapcsán számunkra kiderült, hogy

az előzetesen felmért és megtervezett cölöp hosszak nem fogják megfelelni a híd alapozásának. Ismételt vizsgálatok következtek, illetve tervezői egyeztetéseket kezdeményeztünk, melynek számunkra többletköltséget jelentve 8,5 méteres cölöp hosszról 17, illetve 20 méterre változott. A próbateljesítések alkalmával továbbiakban sikerült a csatorna feletti B041 műtárgy hosszított cölöpök tenderterven szereplő CFA technológiáját megtartani a tervezők által preferált SoilMec helyett, illetve B047 műtárgy cölöpök hosszának rövidülését elérni, mely megtakarítást jelentett számunkra.

A kiviteli munkálatokat a szerződés aláírását követően a lehető legrövidebb időn belül megkezdjük, melyben a hidakkal kapcsolatos földmunkákat alvállalkozónként a G-Híd Zrt. vállalta. Közös munkánk eredménye, hogy a háttöltés építés 1 jelű földút B027 jelű műtárgynál, és a 47. számú fő út felett átívelő B047 jelű felüljárónál cölöpözési lavírsíkgig elkészültek. Ezeket követően szoros együttműködésben a Megrendelőnkkel, jelenleg a leterhelő töltések minden híd esetében elkészültek, és a Kék-Kálló csatorna felett átvezető B041 műtárgynál az általaj konszolidációja





le is zajlott. A munkálatok felgyorsítása érdekében, illetve a konszolidáció lezajlásával számolva az alapozási munkálatokat megkezdjük két híd esetében, a közbenső támaszok kialakításával, a csatornán átívelő B041 műtárgy esetében minden támasz cölöpözési munkálatai egyszerre elkészíthetők. A cölöpalapozást a HBM Kft. készíti a tőlük már megszokott jó szakmai színvonalon.

A K+F program keretében lehetőségünk adódott egy műtárgynál függőleges süllyedésmérő (Extenzométer) telepítését elvégezni, mellyel a már megszokott hidraulikus süllyedésmérővel együtt egy teljes cölöphosszban elhelyezett mérőkútban a leterhelő töltés alatt gyakorolt konszolidációját méterenként elhelyezett jeladókkal megfigyelhetjük.

2017. július 11-én egy nyitó ünnepség keretében az M4 II. szakasz indulásával egy időben lerakásra került az autópálya alapköve.

A kivitelezés jelenleg még a kezdeti szakaszában tart, de a Megrendelő Konzorciummal és jelenlegi vállalkozóinkkal kialakított jó kapcsolat biztosítja a szerződésünkben vállalt határidő betartását, illetve a projekt eredményességét.

*Gémes Bálint*





# Harsánylejtő lakópark

---

16 db 5 lakásos társasház  
építése 4 ütemben





## A Harsánylejtő lakópark Budapesten, a III. kerület zöldövezeti részében található, kertvárosi kialakítású Kocsis Sándor és a Borsmenta utcák találkozásánál.

A társasházakat a Budapest Ingatlan Hasznosító és Fejlesztő Nyrt., mint magánberuházó építteti. A beruházás célja saját tulajdonban lévő telkek telekalakítása, közművesítése, engedélyes és kiviteli tervezetése, a tervek alapján pedig az exkluzív társasházak építtetése, majd értékesítése. Beruházó a feladat összetettsége és a folyamatos piackutatás (értékesítési feltételek, vásárlói igények) feltételeinek biztosítása érdekében négy ütemben tervezi a projekt megvalósítását.

A társasházak magas színvonalú, prémium kategóriát képviselnek. Ennek megfelelően a látványterveken minimál stílusú, igényes épületeket láthatunk. A homlokzatok

vonalvezetése egyszerű, a sok és nagy üvegfelület és exkluzív díszítőelemek árulkodnak a Beruházó igényességéről, amit tükröz a lakásokba beépített anyagok minősége is. A lakások a kiválasztott elektromos és gépészeti rendszerek telepítését követően okosházként is üzemeltethetők lesznek. A társasházakhoz terepszint alatti parkolók és tárolók tartoznak. A majdani lakók 55-90 m<sup>2</sup> közötti lakások közül választhatnak, melyek megközelítése a pincszintől lifttel is történhet.

A projekt megvalósításának folyamatában az A-Híd Zrt. az I. ütemben készülő 4 db társasház építésében vesz részt, mint generálkivitelező. A szerződés aláírását követően 2017

júniusától folynak a kivitelezési munkák. A négy épület szerkezetkész állapota szeptember közepétől, két hetes ütemekben valósul meg. A házak bezárása, homlokzatok elkészítése, nyílászárók, külső terek kialakítása (pl. teraszok, zöldtető) mind a négy épület esetében idei feladat. 2018-ra tervezve csak a téli feladatot nem igénylő belső munkák, elektromos és gépészeti szerelési munkák valamint a kertészeti munkák vannak. A szerződéses véghatáridő 2018. március 31., ekkora mind a négy társasház esetében meg kell indítani a használatbavételi eljárásokat.

Az építési feladat szépségét a magasépítést jellemző összetettségen és a pörgős munkavégzésen felül a beépítendő anyagok beszállításának ütemezése és a területen belüli mozgatójának szervezése jelenti. A telkeken az épületek alapterületén felül ugyanis alig marad hely a felvonulás kiépítésére, a földdepók kialakítására, az anyagok raktározására és a betonozást végző gépek kiállítására. Ezt a feladatot tovább bonyolítja, hogy a teljes projekt mielőbbi megvalósítása érdekében a Beruházó megkezdte a további ütemek régészeti feltárásait, amely érinti a részünkre átadott munkaterületet is.

Kismértékű kockázatot jelent, hogy az általunk kivitelezett I. ütemben építendő társasházak közművesítését (aminek elkészülte feltétele a használatbavételi eljárások sikeres lezárásának) a beruházó a kivitelezési munkáinkkal párhuzamosan végezteti, mely hatással lehet a szerződésünk teljesítésére. A Beruházóval fennálló hatékony és gördülékeny együttműködés alapján természetesen, mindkét fél mindent megtesz annak érdekében, hogy a fejlesztés sikeresen és határidőben megvalósuljon.

A projekt sikeres megvalósításán felül, egyeztetünk a beruházóval a további ütemek megvalósításában való részvételünkről is.

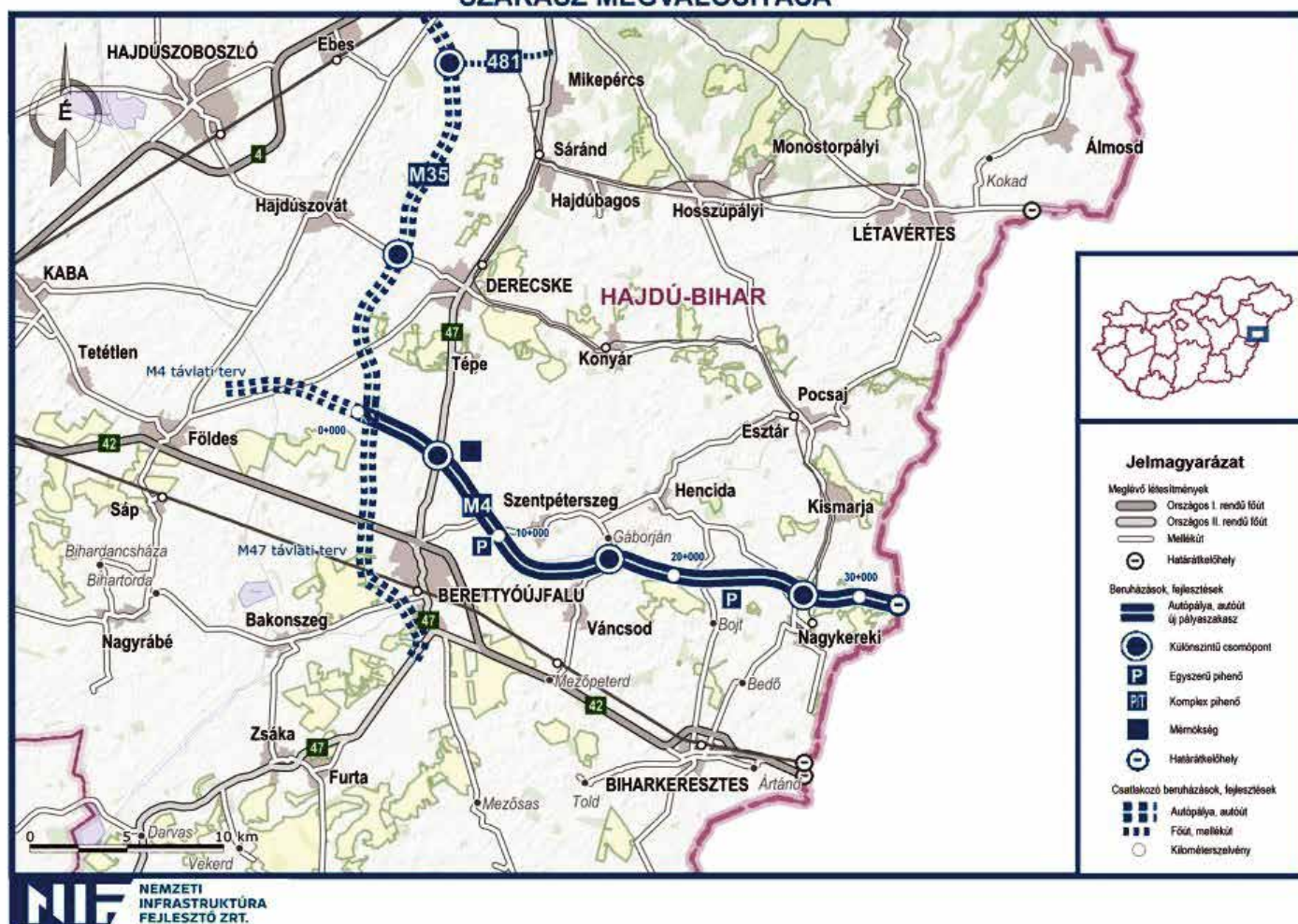
Gál István



**HARSÁNYLEJTŐ**  
KERTVÁROS



## M4 AUTÓPÁLYA BERETTYÓÚJFALU - NAGYKEREKI, ORSZÁGHATÁR KÖZÖTTI SZAKASZ MEGVALÓSÍTÁSA



# M4 autópálya

## Berettyóújfalu – Nagykeréki (Országhatár)

### közötti szakasz 2. építési ütem

### (5+500 – 32+038 km. sz. között) építése

A Hajdú-Bihar megyében jelenleg folyó autópálya fejlesztésekhez csatlakozó M4 autópálya Berettyóújfalu–Nagykeréki szakasz megépítését követően az M3–M35–M4 autópálya útvonalon Budapestről autópályán is elérhető lesz a román országhatár 2020 elejére.





**R**eményeink szerint addigra a román oldalon is kiépül a csatlakozó autópálya szakasz, és ezzel lehetővé válik az erdélyi területek és nagyvárosok mainál gyorsabb, kényelmesebb és biztonságosabb megközelítése, valamint jelentősen csökken a mára már túlszűfolt térségi főútvonal hálózat teherforgalma is.

Az M4 autópálya Berettyóújfalú–Nagykerekai szakasz megépítésére szóló szerződés 2017. május 22-én lépett hatályba a megbízó NIF Zrt. és a vállalkozó Hódút Kft. – Duna Aszfalt

Kft. – A-Híd Zrt. konzorciuma között. A megvalósítás időtartama 32 hónap, azaz 2020. január 31-ig kell lezárni a műszaki átadás átvételi eljárást. A generálszerződés nettó értéke 83 milliárd Ft, melyből az A-Híd Zrt. részaránya 18,2 milliárd Ft. A Mérnök feladatkörét a Főber Zrt. – Viköti Kft. – Oviber Kft. – Eurout Kft. konzorciuma látja el.

A konzorciumi megállapodás alapján az A-Híd Zrt. feladata az autópálya szakaszon építendő 20 db híd kivitelezése, a kiviteli tervek elkészíttetése. A húsz híd fele az autópályát átvezető aluljáró, míg a másik fele az autópályát keresztező felüljáró. A hidak közül 4 híd felszerkezete előregyártott előfeszített vasbeton gerendás felszerkezet, 1 híd acél felszerkezetű, és 16 híd acél–beton öszvér felszerkezetű.

A hidak közül a Berettyó folyót Szentpéterszeg–Váncsod térségében keresztező 118. jelű, és a Nagykerekai térségében épülő 293. jelű autópályát átvezető hidakat emelem ki. A Berettyó-híd a széles ártér, a csatlakozó árvédelmi töltés és a Berettyó gyors változásra képes vízállása miatt jelent kihívást. A Nagykerekai térségébe tervezett 293. jelű, 376 m hosszú ortotróp pályalemez acél felszerkezetű gerendahíd, tulajdonképpen egy ökológiai átjáró, mely Natura 2000 természetvédelmi területen, (többek között) az ott élő vöröshasú unka, európai vidra, kiséfészku aszat, elevenszülő gyík kedvéért épül.

A projektszervező csapat összeállt, a berettyóújfalui projektiroda felállítása is megtörtént.

Jelenleg az előkészítési munkák zajlanak, beleértve a kiviteli tervek készítését, engedélyeztetését, amelynek keretében folyamatban vannak az egyeztetések a Megrendelővel, a Mérnökkel és a partnerekkel. A munkaterületen a végéhez közeledik a lőszermentesítés, a geodéziai pontok kitűzése, a cserjeirtás, az előzetes állapotfelmérés, és hamarosan indulnak a régészeti munkák, valamint a szállító utak kialakítása.

*Kántor Ervin*

*Az áttekintő térkép forrása: nif.hu*



Elevenszülő gyík



Európai vidra



Kiséfészku aszat



Vöröshasú unka



# Kaland egy másik világban!

---

Hol volt, hogy nem volt, a meseszerű történet arról szólhatna, mi módon került bele, mi módon dolgozott az A-HÍD Zrt. a FINA 2017 Világ bajnokság keretén belül.





Nem lenne különösebb a történet, ha a pesti rakpart csatornaépítési, felújítási, a Duna Arénának átkeresztelt Dagály fürdő építési, illetve a Hajós Alfréd uszoda újjáépítési vagy a margitszigeti közműépítési, útépitési munkáiban veszünk részt.



### Talán kezdjük az elején...

2015 februárjában a 2017. évi vizes világbajnokság rendezési jogáról a mexikói Guadalajara, a város anyagi nehézségei miatt lemondott. A 2021. évi VB eredetileg kijelölt rendezője, Budapest – Magyarország – elvállalta, hogy ellátja a házigazda teendőit 2017-ben.

A feladathoz nagyszámú beruházásra, Budapesten és Balatonfüreden új és régi uszodák építésére, átépítésére, közmű- és infrastruktúrafejlesztésekre, mélygarázs, utak és sétányok elkészítésére volt szükség. A mai közbeszerzési eljárások rendszerben ezek ilyen rövid határidővel való megvalósítása is már nagy kihívásnak számított.

A vállalat kiemelten kezelte az országimázs javítását, ezért logikus döntés volt, hogy azokat a létesítményeket, amelyek csak ideiglenes jelleggel készültek, akár csak egy napra is, Budapest legszebb, leglátogatottabb, leghíresebb helyein kerüljenek kialakításra. Magyarországon nincs jelenleg 27 m magasságú ugrótorny, ezt a sportágat nálunk nem is úzik, így az ideiglenes ugrótornyot a Parlamenttel szemben megépíteni jó ötlet volt. Hasonlóképpen az ideiglenes szinkronúszó medence, lelátó,

edzőmedence a városligeti Vajdahunyad vár, a Műjégpálya, Hősök tere háttérrel, sokak érdeklődését felkeltheti Budapest iránt.

A 181 országot felvonultató rendezvény – melyet a világ legnagyobb sporteseményei (mint olimpia, labdarugó VB és atlétikai VB) között tartanak számon – megnyitó ünnepségét sem lehetett akárhol megrendezni.

A Dunán úszó színpad a Budai Várral, Várkert Bazárral, a kivilágított Lánchíddal... ennél szebb hely erre a célra nehezen volt elképzelhető.

Nagy, emlékezetes, látványos és különleges show-t álmodtak meg a rendezők.

### A kezdeti lépések...

Már 2015 nyarán indultak a szervezési, tervezési munkák. Természetesen ebben az időszakban az infrastruktúrafejlesztések, uszodaépítési munkák kezdődtek. A rendezvény közbeszerzési kiírásait és bonyolítását a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium ellenőrizte.

A megnyitó ünnepséggel kapcsolatos feladatok 2016 nyarán kezdtek kialakulni. A sokrétű feladatra több közbeszerzési eljárás indult. Külön pályáztatták a megnyitó ünnepségekhez tartozó egyes részfeladatokat. Miközben a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a FINA szervezőkkel egyeztetett, az előzetes tervezések megindultak.

A show látványelemeinek megálmodója a francia ECA2 Paris cég lett. A művészeti programot a MÜPA rendezőivel egyeztetették.

A 2017-es budapesti vizes világbajnokság nyitóünnepségeivel kapcsolatban a fellépőkkel, alkotókkal és más közreműködőkkel kapcsolatos produkciós és szervezési feladatok ellátására, a produkció lebonyolításának koordinációjára – beleértve a dunai úszószínpad és a hozzá tartozó technikai bárkák engedélyeztetését, szerelését, mozgatóját, bontását – kiírt projektet a Műpa Nonprofit Kft. nyerte el.

Az egyeztetések több szinten történtek. A franciák már az év elején rendelkeztek olyan tervekkel, amelyek alapján a Vízi színpad építésére, hozzá tartozó úszóművek biztosítására ajánlatokat kért be a Műpa Kft. Így kerültek kapcsolatba az A-HÍD Zrt-vel. A 2017 februári megkeresés után a Műszaki osztály egyből neki látott a színpadszerkezethez szükséges tervek, illetve az úszóművek méretezéséhez, a feladathoz szükséges adatok összeállításához.

### Belép az A-HÍD Zrt. ...

A Vállalkozási Igazgatóság ezek alapján az ajánlatot elkészítette. A Műpa Kft. vezérigazgatója ajánlatunkat személyesen igazolta vissza 2017. március 31-én. Itt kezdett kiderülni, hogy egy új szemléletű világba csöppentünk.

A beadott ajánlat egyeztetése után már tudtuk, hogy az úszóművek biztosítására a HSP Kft-vel, a színpad szerkezet tervezésére, építésére, az európai koncertek, rendezvények, a magyarországi fesztiválok, a Sziget, színpad építéseiben jártas BB STAGE, BB CREW cégekkel érdemes együtt dolgozni, gondolkodni.

A feladattal ekkor találkoztam először. Ekkor az előzetes megbeszélésekről már úgy kaptam tájékoztatást, hogy az álmodozó francia és magyar művészek a felegekben járnak, a feladat a rövid határidőre való tekintettel az, hogy minél biztonságosabbá, megépíthetővé kell tenni az elképzeléseket.

Nagy szerencsém volt, hogy munkatársnak Horváth-Czaun Mónikát kaptam, aki a gazdasági feladatok mellett nagy segítségemre volt a szerződések és levelezések intézésében.

Április 11-én vettem részt az első megbeszélésen, ahol kezdett körvonalazódni, hogy az ajánlatunkhoz képest, sok olyan feladat van, amit el kell végezni, melyekre nincs vállalkozó, ahhoz, hogy sikeres legyen a megnyitó. Ezen a héten nézték meg a francia tervezők, hogy a HSP által javasolt bárkák milyen átalakításokkal felelnek meg a show feladatainak.

A tervezési, majd engedélyezési feladatokat azonnal meg kellett kezdeni. Ekkor derült ki, hogy az engedélyezéshez mikre van szükség. A





bejáró hidak a színpadhoz nem voltak az ajánlatunk részei. Kiderült, a Mahart csak két 16×3,7 méteres, rég nem használt hidat tud biztosítani, de ezek tartozékait, fogadó szerkezeteit, támdorongjait meg kell tervezni, le kell gyártatni, illetve június 20-ra el kell helyezni. Jó döntés volt, hogy a festési munkákra a Mahart-tal és a HSP-vel is jó kapcsolatban lévő Madrigál Kft-t, az acélszerkezeti munkákra a rugalmas, de precíz munkát végző Acélhidak Kft-t választottuk.

A franciák által szállított szökőkúthoz, a fény és hangjátékhoz szükséges szerkezeteknek a technikai biztosítása, a színpad bárkákra való elhelyezése, illetve további bárkák, 200 tonnás daruzási munkák biztosítása is a mi feladatunk lett.

Július 14-e messzinek tűnhetett, de nekünk a színpad szerelési munkáit a bárkákon május 18-án kezdeni kellett a Dunai Nehézzrakodó csepeli kikötőjében. Addig a nagyméretű uszályok feketére festésének, acélszerkezeti javításainak, átalakításainak, víztartási próbáinak el kellett készülni. A színpad Layher típusú állványszerkezetből készült. Az akkor még magas tornyok nélküli színpadszerkezetet a 4 db 80×10 méteres bárkán úsztattuk fel június 20-ra a Lánchídhöz, itt kellett a további szerelési munkákhoz rendelkezésre állnia.

A pesti rakparton is ekkor kellett még állványtornyokat építenünk, a bejáróhidakat éjszakai lezárások mellett bedaruznunk. Itt volt szükség az A-HÍD Zrt. kivitelező egységének, a Speciális Hídépítési Technológiák csoport mérnökeinek, fizikai dolgozóinak kreativitására, tapasztalatára.

### ...és rácsodálkozom a világra!...

Nekem ekkor vált világossá, mennyire más tempóban, milyen különböző gondolkodásmóddal végezzük, végzik a munkájukat egyes szakmák képviselői.

A tervezők nagyon alaposan átgondolva, minden rizikófaktort felnagyítva, ezért nagy felelősséget érzően, a szokásos tempójukban végezték a tervezést. Egymástól, illetve tőlünk minden adatot többször kérve, a hatósági előírásokat, mint egy végleges, hosszútávra készülő műnél kívánták megtervezni, betartatni.

Mi, tudva, hogy a határidő a nyakunkon van, úgy dolgoztunk, dolgoztattunk nappal, éjjel és hétvégén, mint egy nagy építési projekten átadás előtt szokás.

A színpadépítők, a fesztivál rendezésben jártas műpás kollégák pontos időbeosztással, a megfelelő létszám – akár 30-40 ember – állványanyag, rakodógép biztosítását vagy korlátépítés, forgalomtechnikai feladatok, elektromos munkák percre való kivitelezését nagy nyugalommal, mint állandó megszokott munkastílussal végezték.

Fontosnak tartom, hogy sikerült ezeket az eltérő stílusú munkavégzéseket, a mindenki



fontosságának elfogadása mellett, egy hajóba, egy útra szervezni. Igaz, volt olyan kiviteli terv, ami a kivitelezés előtti napon érkezett, ezért a biztonság kedvéért segédszerkezeteket kellett alkalmaznunk. Szerencsére a Duna vízállása, a hatóság képviselőjének hozzáállása, segített abban, hogy minden rendben legyen.

### Show születik...

Június 20. után már a show és a látványtechnikát építők voltak a főszerep. Érdekes volt látni, ahogy a művészeti vezetők először nézték meg az elkészült színpadot. Fejben, illetve mérőszalaggal állították össze, hogy a már máshol gyakorolt jeleneteket, táncokat, elemeket miként tudják színre vinni.

Izgalmas volt, hogy a július eleji nagy, viharos szelek mit okoznak a 16 méter magas fénytornyokban, a bárkák mennyire maradnak stabilak, a színpad kibírja-e a mozgásokat, hullámzásokat. A tervezők is megnyugodhattak, a szerkezetek stabilan álltak.

A Széchenyi István tér, a Lánchíd, a pesti rakpart folyamatosan megtelt kíváncsiskodókkal, akik a technikai elemek, közöttük a vízsugarak, a LED-es tornyok, lézer játékok, illetve a színpadi műsor próbáit nagy érdeklődéssel nézték.

Ezalatt mi is csodáltk, ahol lehetett, segítettük a produkció munkáját. Mint meghívottak, örömmel vettünk részt a főpróbákban.

Most is igaz lett a mondás, ha nem sikerül a főpróba, akkor nagyszerű lesz az előadás.

A FINA 2017 VB Megnyitó Ünnepe az ígéreteknek megfelelően nagyon látványos, a show magas színvonalú volt. Büszke vagyok rá, hogy részesei lehettünk.

Bizonyítékképpen, hogy egy másik világban, egy más szellemiségű közegben, különleges emberekkel dolgoztunk együtt, a következő e-mailt kaptam Káel Csabától a Múpa vezérigazgatójától:

„Kedves András!

*Engedd meg, hogy tisztelettel megköszönjem az intenzív, nagy energiát igénylő munkád, amellyel hozzájárultál a 17. FINA Világbajnokság budapesti megnyitójának sikeréhez.*

*A rendezvény művészi megvalósításán túl az infrastrukturális elemek érvényesülésére, magas színvonalú biztosítására volt szükség. Ebben a Te munkádnak nagy szerepe volt.*

*Kérek tolmácsold köszönetem kollégáidnak, akik e monumentális rendezvény és próbái lebonyolításán kitartóan, fáradtságot nem kímélve dolgoztak."*

Üdvözlettel:  
Káel Csaba  
Vezérigazgató



Csepregi András



# Épül az Új Komáromi Duna-híd

---

2012-ben Magyarország Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya megállapodást kötött a két ország közös államhatárán, Komárom és Komárno városok között, a Dunán átívelő közúti híd építéséről.







**A** Komárom és Komárno között tervezett hídon átvezetett útszakasz a magyar oldali 1. sz. főutat köti össze a szlovák oldali 63. sz. főúttal. A tervezett új közúti Duna-híd a meglévő vasúti hídtól 170 m-rel feljebb (folyásiránnyal szemben nyugati irányban), a városközpontban lévő közúti Erzsébet Duna-hídtól 2,8 km-rel feljebb helyezkedik el.

A híd öt nyílású, egypilonos, ferdekábeles szerkezet. A csatlakozó utak mindkét oldalon

külön beruházásban épülnek, mely projektek befejezési időpontjai a híd építésével összhangban kerültek rögzítésre.

A két állam illetékes hatóságai az építési engedélyeket 2014-ben adták ki a Pont Terv – Dopravoprojekt a.s. Konzorcium tervei alapján.

2017. július 14-én a beruházók szerződést kötöttek a híd kivitelezésére a H-M Duna-híd

Konzorciummal. Vezető tagja a Hídépítő Zrt, tag a Mészáros és Mészáros Kft. Kiemelt alvállalkozó a Hódút Kft., Duna-Aszfalt Kft., HSP Kft.

A híd építése 2017 augusztusában kezdődik és 2019 decemberében zárul.

A híd az Európai Hálózatfejlesztési Eszköz (CEF) támogatásával épül.

*Varga Balázs*



# Elismerés

**H**agyományaink szerint 2017-ben is az Óbudai Egyetem Bánki Donát Gépész és Biztonságtechnikai Mérnöki Kar diplomaátadó ünnepségen került sor a Tiszteletbeli polgár kitüntető cím átadására.

*„A kar dékánja a Bánki Donát Gépész és Biztonságtechnikai Mérnöki Kar Tiszteletbeli polgára kitüntető címet adományozhat azon – az egyetemmel közalkalmazotti jogviszonyban nem álló – személynek, aki a hazai és/vagy nemzetközi közélet, az ország, a magyar gazdasági élet, a tudomány, művelődésügy, a felsőoktatás fejlesztése, a fejlődés érdekében végzett tevékenységével kiemelkedő eredményeket ért el, és tevékenységével segíti a Kar munkáját, sokat tesz annak elismertségéért. A kitüntető címet évente maximum 2 személy kaphatja.”*

**Az idén Dombóvári Éva részesült a Tiszteletbeli Polgár cím elismerésben.**

Indoklás:

Dombóvári Éva az A-HÍD Zrt. marketing- és PR vezetője, a HÍD-ÉPÍTŐK MAGAZIN szerkesztője.

Megalapítója és megalakulása óta főtáka a Hídépítők Egyesületének, melynek célja a szakma összefogása, az iskolákkal, egyetemekkel való szoros együttműködés.

**Megálmodója a Hidak és Hídépítők Napja rendezvényének.** Ez a közös ünnep, kiváló példája az összefogásnak, hiszen ahhoz, hogy hidak épüljenek, szükség van az elkötelezett tanárookra, oktatókra, tervezőkre, kivitelezőkre és a beruházókra is. A rendezvény a kezdetektől fogva a Bánki Karral közösen szerveződik, egyik legnépszerűbb programja a szakmai hídépítő verseny.

**A Bánki Karral való kapcsolata az Egyesület megalakulása óta töretlen,** az általa szervezett rendezvényeken állandó résztvevőt biztosít számunkra (híd-makett-építő verseny, kiállítások rendezése, szakmai előadások, konferenciák stb.).

**A RECCS téstahíd-építő világbajnokságon több éve nyújt segítséget.** Hathatós közreműködése révén, az A-HÍD Zrt. jóvoltából tudunk minden résztvevőnek és a kísérő tanároknak ajándécsomagot adni.

**Dombóvári Éva nevéhez fűződik továbbá az A-HÍD Zrt. HÍDKERTJE** létrehozásának ötlete, mely az utókornak őrzi és mutatja meg a hídépítés emlékeit.

**A kitüntető címhez ezúton is gratulálok!**

*Prof. dr. Rajnai Zoltán  
dékán*

*Óbudai Egyetem  
Bánki Donát Gépész és Biztonságtechnikai Mérnöki Kar*





# Felelősséggel a társadalmi folyamatokért

Az elmúlt egy év az irányítási rendszerünkben változásokat hozott. Ez önmagában persze nem nagyon bír hírértékkel, hiszen melyik az az (élő) irányítási rendszer, amelyikhez nem kell hozzányúlni legalább évente, még ha csak kismértékben is. Azonban esetünkben ennél többről volt szó idén. Az alábbiakban e három szó – felelősség, társadalom, folyamatok – körüljárásával vagy csak felvetésével szeretném bemutatni, mivel is foglalkozik az egyik támogató szervezet, természetesen más szervezetek aktív bevonása mellett.

Jól tudjuk, szervezet-menedzselés oktatóival foglalkozó iskolák erősen javasolják, hogy a szervezet és működési folyamatok fejlesztése folyamatos legyen, azaz nem állhat meg soha. Mindig van vele teendő, különösen a mai „rohanó világunkban”. Még akkor is, ha ez a változtatás csak egy apró kiigazítás. Jogszabályok születnek, tűnnek el, a szabványok és a követelmények is változnak. Miért lenne ez másképp a szervezeti struktúráinkban vagy magukban a folyamatainkban lévő fejlesztések esetében? Hiszen a cég, mint egy élő organizmus, fejlődésen megy keresztül. Hol jelentősebb, hol apróbb változáson, hol lokálisan, hol globálisan. De bármilyen is az erre való igény, ez egyben mindannyiunk felelőssége.

Hogy miért? Ma, amikor minduntalan halljuk, hogy minden mindennel összefügg, bizony ez a felelősség sem néhányak sajátja. De természetesen a siker sem. A Hídépítő Zrt. már sok éve sikeresen megfelel SA 8000 szabvány követelményeinek. Idén az A-Híd Zrt. és a Híd Zrt. is sikeres vizsgát tett a társadalmi felelősségvállalás előírásának teljesítéséből, ráadásul erre már évek óta felmerült az igény. Ez a siker köszönhető volt több szervezeti egység megfelelő és összehangolt munkájának. Az auditor a korábbi évekhez hasonlóan Bálint Attila volt, aki az EMT Zrt-t, mint tanúsító szervezetet képviselte a megújító tanúsításon (Hídépítő Zrt.) és az első, minősítő tanúsítás (A-Híd Zrt. és Híd Zrt.) során.

Most azt az időszakot éljük, amikor jelentősebb változásokat kell levezényelnünk, ráadásul a korábbiakhoz képest rövidebb idő alatt. Szokták mondani, a változás jó, mert magában hordozza a megújulás lehetőségét.

Nincs egy éve, hogy az energiai irányítási rendszerünk bevezetése okán az A-Híd Zrt. irányítási rendszer szabályozásának teljes felülvizsgálatára került sor. Erről részletesen is írtam a 2016. évi negyedik számban. Most pedig az SA 8000 társadalmi felelősségvállalás irányítási szabvány

szertinti kibővítés szolgáltatott okot a dokumentáció és a folyamataink felülvizsgálatra.

Idén, az irányítási rendszerszabványokra vonatkozó területen – vezetői döntés értelmében – nekiláttunk az A-Híd Zrt. és a Híd Zrt. SA 8000 társadalmi felelősségvállalás követelményrendszere szerinti rendszerfejlesztésnek és harmadik fél általi auditáltatásának. Persze egyik esetben sem az alapoktól kellett indulnunk. Mindkét cég esetében hagyománya volt az SA 8000, illetve az ISO 26000 követelményeinek megfelelő működésnek. Csak példaként emelném ki az Esélyegyenlőségi Terv meglétét, amely nem ebben az évben készült először, hanem már sok esztendeje létezett.

A szervezeti működés szükséges elemeit is meglévőnek tekinthettük. A teljesítményértékelés több éve sikeresen működik, a dolgozók számára biztosított az egyesületi életbe való bekapcsolódás, valamint a szakszervezeti tagság. A juttatási rendszer részletesen kidolgozott. Rendszeresek a csapaterősítő rendezvények, belső képzési rendszerünk összetett és részletesen kidolgozott. Kollégáink nemcsak képzéseken vesznek részt, de maguk is tartanak előadásokat. A kapcsolattartásra nemcsak formalizált módon, munkaidőben van lehetőség, de azon kívül is. A céges rendezvények a dolgozók részéről már hosszú ideje meghatározóak és népszerűségnek örvendenek. Már azt is elmondhatjuk, hogy nem is csak a dolgozók részéről, hiszen a szakma és más társadalmi csoportok felé is nyitottunk. A hozott intézkedések és folyamatok sora még tovább folytatható, de a további felsorolástól inkább eltekintek.

A felelősségünk tehát nem korlátozódik csupán a jogszabályi követelmények teljesítésére, az önként vállalt kötelezettségek legalább annyira fontosak.

Most, hogy előtűnt az új minőség- és környezetirányítási rendszerszabványokra való áttérés – melyről már részletesen is írtam a 2015. évi harmadik számban –, tudjuk, ez a változtatás

sem tekinthető befejezettnek. Ebben az évben további két apropója is van az irányítási rendszerünk, ezzel együtt belső szabályzataink módosításának. Már megcéloltuk a nukleáris követelményrendszer teljesítését a kivitelezési tevékenységre, illetve a NATO minőségirányítási normatívájának változása (AQAP 2110:2016) is indokoltá tette a szabályzataink felülvizsgálatát.

A változások cégcsoport-szinten is érvényesek, nem csupán a fentebb említett cégekre korlátozódnak.

És a POSZ legújabb kiadását akkor még meg sem említettem, amely az elmúlt egy évben teljesen felül lett vizsgálva. Hogy ez nem része az irányítási rendszerünknek? De igen, ahogy az irányítási rendszer sem önmagában, zárt egységként működik, hanem többedmagával a szervezeti működési rendnek és minden folyamatunknak a része, amelyek szorosan kapcsolódnak egymáshoz.

Elmondhatjuk, hogy szervezetünk nem küzd a szabadidő adta gondokkal. Persze most senki sem panaszkodhatna erre. Munka van bőven, és remélhetőleg egyre több is lesz. A tanúsításokkal és auditokkal ezek egy része már idén a minősítés része lesz, de a jövő év során is bizonyíthatjuk az új követelményeknek való megfelelésünket. Mindezt úgy, hogy a cég vezetése emelt szinten kíván megfelelni mind a társadalmi és jogszabályi, mind a munkavállalói, mind a saját maga által támasztott elvárásoknak. E munkában, a társadalmi felelősségvállalás területén többek mellett kiemelkedő szerepet vállalt a Marketing és PR, a Humán Erőforrás, valamint a Bér- és TB Csoport, de magától értetődő módon a Munkavédelem is komoly feladatokat lát el ebben.

És a végén e cikkemet hadd zárjam egy ősi bölcsességgel, mert mint tudjuk, csupán az egyetlen dolog, ami állandónak tekinthető, ez pedig maga a változás. És ha már itt tartok, azt említettem-e már, hogy hamarosan a munka- és egészségvédelmi irányítási rendszerszabvány is megújul, talán a jövő évben?

Varga Béla



# Aki fél - az fél marad

**A félelemmel mi magunk adunk az életünkbe behatolni kész negatívumok kezébe útlevelet és tartózkodási engedélyt. A szeretet tere ezeket hatálytalanítja. A félelem magához vonzza a negatív erőket. A szeretet pedig lehetetlenné teszi a megnyilvánulásukat. – Ara Rauch**

## 30 éve várt betörő

Valaki mesélte, hogy egy házaspár hölgy tagja állandóan attól rettegett, hogy egyszer betörnek hozzájuk. Egyik éjszaka családi házuk padlásán zörejt hallott, azonnal riasztotta a férjét, hogy menjen ki, és nézze meg, ki van-e nyitva a padlásajtó, és van-e valaki fent. A férj látta, hogy tárva nyitva az ajtó, ezért felkiáltott, hogy van-e ott valaki? Néma csönd. Aztán kéréllőre fogta, és azt kiáltotta a padlás felé: Kedves betörő úr, nyugodtan szedje össze, amire szüksége van, nem lesz bántódása. Csak arra kérném, hogy jöjjön le, mert szeretném bemutatni a feleségemnek. 30 éve már magát várja.

## Félelem, aggodás, szorongás

Van, aki évtizedekig retteg valamitől, ami aztán vagy bekövetkezik, vagy nem. De ha mégis, akkor meglegedetten mondhatja, hogy lám-lám, mégiscsak megtörtént, amittől féltem. Holott élhetett volna legalább addig nyugodtan és békeségben. És akkor

a vonzás törvényéről még nem is beszéltünk. És arról sem, hogy megtehető volna talán sok mindent azért, hogy csökkentse a várható esemény következményeit.

A Wikipédia szerint a félelem egy lehangoló érzés, amit egy általunk észlelt fenyegetés kelt bennünk. Egy alapvető mechanizmus, válasz egy bizonyos ingerre, mint például a fájdalom vagy veszély. A félelmet meg kell különböztetni a hozzá kapcsolódó érzelmi szorongás állapotától, ami általában bármilyen külső fenyegetés nélkül lép fel. Lehet halálfélelmünk, félelem az egyedülétől, folyamatosan aggodhatunk bármiért, félhetünk a betegségtől, szegénységtől, vagy attól is, hogy nem érdemljük meg azt, amire, vagy akire vágytunk, félhetünk mások véleményétől és félelmünk oka lehet még hitetlenségünk is.

## Legyünk küszöb

Szorongásunk oka egy másik megközelítésben, hogy nem az történik a világban, amit szeretnénk. Vagy valami olyat akarunk a világtól, ami nem lehetséges, vagy úgy érezzük, a világ rosszul bánik velünk. A szorongás és zaklatottság sok apró bosszúságból tevődhet össze, aminek csak az lehet a receptje, hogy meg kell szüntetni, meg kell előzni, ki kell védeni ezeket az apró bosszantásokat. Erre lehet jó recept a küszöb.

A küszöb rendes, udvarias, türelmes, kitartó, igazságos és arányos. Aki nem bántja,

azt ő sem. De ha valaki belerúg, akkor mindig ugyanakkora erővel áll ellen. Ha valaki a környezetünkben gátlástalanul át akar lépni egy határt, akkor mondhatjuk neki, hogy a határátlépéshez nem adtunk neki útlevelet.

## A háromarcú félelem

Az ősi keleten úgy tartották, a félelem, az emberrel együtt születő és felnövő tulajdonság, háromarcú. Az ember mindössze három dologtól fél: a múlttól, a jelentől és a jövőtől.

Félelem a múlttól. Az okai főleg a bennünket korábban ért igazságtalanságok, a szülői ház hatásai, a múlt életeseményei. Erre örök gyógyír a megbocsájtás.

Félelem a jelentől. Ósfélelem, mely először intenzív formában a 3-6 hónapos gyermeknél jelenik meg. Aztán, ha hagyjuk, akkor egész életünkre mellénk szegődik.

Félelem a jövőtől. A jövő, ami még nem következett be. Sokan úgy érzik, az életük értelmetlen. Nem találják az életcéljukat, de még azt a célt sem, amiért ma reggel érdemes volt felkelni az ágyukból. A céltalanság, az élet értelmetlenségének érzete minden embert elővehet időnként. Erre bizony a hit és a szeretet a legjobb orvosság.

Napjainkban sokan félnek az információ-robbanástól, de a valós robbantásoktól is, akár ehhez kapcsolódóan a menekültektől, migránsoktól. Naponta kaphatunk a médiából új ötleteket, hogy még mitől kell félnünk, ha még nem félünk eléggé.

Sokan vannak, akik az öregedéstől, éveik múlásától, majd a haláltól félnek. Minden-szentek és halottak napja ismét emlékezésre késztet. Emlékezünk és készülünk.





Van egy számomra igazi gyöngyszemnek számító leírás az időskorról a Bibliában, a Prédikátorok könyvében, a 12. részben. Igazán Károly Gáspár fordításában tetszik:

## ELJÖNEK AZ ESZTENDŐK...

„...melyekről azt mondod: nem szeretem ezeket!

A míg a nap meg nem setétedik, a világsággal, a holddal és csillagokkal egybe; és a sűrű felhők ismét visszatérnek az eső után.

Az időben, mikor megremegnek a háznak őrizői, és megrogynak az erős férfiak, és megállanak az őrlő leányok, mert megkevesbedtek, és meghomályosodnak az ablakon kinézők.

És az ajtók kívül bezáratnak, a mikor is a malom zúgása halkabbá lesz; és felkelnek a madár szóra, és halkabbakká lesznek minden éneklő leányok.

Minden halmocskától is félnek, és mindenféle ijedelmek vannak az úton, és a mandolafa megvirágzik, és a sáska nehezen vonszolja magát, és kipattan a kapor; mert elmegy az ember az ő örökös házába, és az utcán körül járnak a sírók.

Minekeltőtte elszakadna az ezüst kötél és megromolna az arany palackocská, és a veder eltörné a forrásnál, és beletörné a kerék a kútba,

És a por földde lenne, mint azelőtt volt; a lélek pedig megtérne Istenhez, a ki adta volt azt.”

## A túlrejt kapor kipattan

Már évezredekkel ezelőtt ilyen megkapó képet festett az időskorról a Prédikátor.

A nehéz napokról lám, ily megszépítő képekben is lehet beszélni. Olyan az idős ember élete, mint a közeledő eső, borús évszak, mint az alkonyat. A ház reszketeg őrizői a kezek, a táromlygó, egykor erős férfilábak. A megfogyatkozott őrlő leányok a fogak, hiányosak, nem örölnék már. Csak homályosan látnak az ablakon kinézők: a szemek. A fülek, az utcára nyíló ajtók bezáratnak, nem hallanak már. A malomzúgás, az idős beszéde nem a régi erővel történik. Az alvás olyan éber, hogy a madárcsipogás is felriasztja már. Az éneklő lányok elhallgatása arra utal, hogy se ereje, se kedve az énekléshez az öregnek, de talán türelme sincs már hallgatni azt. A legkisebb emelkedő is leküzdhetetlen akadály, eddig észre se vett veszedelmeket rejt az út. Haja ősz, mint a hullás előtt álló mandulavirág. Mozgása nehézkes, a jóllakott sáska vonszolja így magát. A túlrejt kapor kipattan, a vége felé jár már élete.

## Az élet drága ajándék

Annak megszakadásával a legdrágább, legnemesebb dolognak van vége. A hasonlat is

a legdrágább dolgokra vonatkozik: ezüst lánc, arany palackocská. Az élet egyszeri, megismételhetetlen. Nem lehet újrakezdeni, nem lehet visszahozni az elmúltakat.

Azoknak viszont, akik az élet alkonyán körülöttünk élnek, megszépíthetjük napjait, ha tudjuk, hogy a Prédikátor által leírtak mily nehézséget okoznak nekik. Merthogy eljönnek, vagy inkább eljöhhetnek az esztendők, amikor mi fogjuk mindezeket saját magunkon tapasztalni. És ahogy mi cselekszünk mással, úgy fognak velünk is cselekedni majd!

Nagyon nehezen, vagy egyáltalán nem tudjuk magunkat elképzelni halottnak, mert a halál nem tartozik az élet állapotai közé. Bennünk, emberekben különböző fajta energiák halmaza található, így az anyagban, hőben, elektromosságban rejlő energiák, valamint a szellemi energiák. Mi történhet ezekkel az energiákkal a halál után? A test szétesik és atomjai újabb kombinációhoz juthatnak. A szellemi energia megmarad ugyanannak. Aki ápolta azokat a dolgokat, amelyeknek értékük van, így a szeretetet, igazságot, hitet, reménységet, békességet, szelidséget, az saját elemébe juthat.

Az embrióból bárki, bármi lehet még, de az idősök homokórája lepörgött, őket már múltjuk követi. Fantasztikus élmény a múltat olvasni az arcokon, a ráncok barázdái között.

Az idősnek, akármilyen jól érzi is magát ezen a földön, előbb vagy utóbb el kell mennie a minden élők útján. A „hogyan tovább”-bal kapcsolatosan többféle teória is van, az előzőekben felvillantott csak egy a sok közül. Mindenkinek szíve joga, hogy hisz-e valamiben, Valakiben. Az viszont mindenkitől elvárható, hogy a másik nézetét, hitét vagy akár hitetlenségét tartsa tisztelőben.

Ami viszont bizonyos: aki megélte és ápolta azokat a lelki, szellemi dolgokat, melyeknek értékük van, az már e földön boldog lehet, és reményei, kilátásai is biztatóak.

## Jobb félni, mint megijedni?

Egyik nem zárja ki a másikat. Ez inkább az előrelátást, a korrekt felkészülést, egy esetleges vészhelyzet kivédését jelenti inkább. Azt a tudatot, hogy mindent megtettem, hogy ez vagy az ne következhesen be.

Így kell hozzáállnunk otthonunk és munkahelyünk kérdéseihez is. És a biztonság-hoz is. Ami rajtunk múlik, mindig tegyük meg.

Kapcsoljuk be mindig a biztonsági övet, ha autózunk. Vagy ha magasban kell dolgoznunk. Használjuk mindig az egyéni védőfelszereléseket, otthon még a takarítószerek használata során is. Minden helyzetben mérjük fel a kockázatokat, és azok kivédésének módjait gondoljuk át. Elektromos berendezéshez, kapcsolóhoz soha ne nyúljunk vizes kézzel. Lépcsőn menve fogjuk a korlátot. Nem leszünk attól korlátozottak, ha megfogjuk azt. És folytatható a sor saját területünkön, környezetünkben.

## Végezetül 21 jó tanács, amit érdemes megfogadnunk, hogy ne felel, hanem egészséges legyünk e földi életünkben:

- 1., Az élet túl rövid, hogy az idődet valaki gyűlöletére pazarold.
- 2., A munkád nem ápol majd, ha megbetegedsz. Ezt a családod, és a barátaid teszik majd, tartsd velük a kapcsolatot.
- 3., Nem kell, hogy mindig, minden vitát megnyerj, fogadd el, ha nem értettek veled egyet.
- 4., Békéld meg a múltaddal, hogy a jelent ne ronthassa el.
- 5., Ne hasonlítsd az életed másokéhoz, nem tudhatod, hogy az ő útjuk miről szól.
- 6., Bármi megváltozhat egy szempillantás alatt, de ne aggódj, Isten nem pislog.
- 7., Sosem késő, hogy boldog gyermekkorod legyen, de a második már csak tőled függ, és senki másától.
- 8., Amikor azért kell küzdeni, amire igazán vágyasz, soha ne add fel.
- 9., Minden csapást az alapján ítélj meg, hogy öt év múlva számítani fog-e.
- 10., Mindig az életet válaszd.
- 11., Mindenkinek mindent bocsáss meg.
- 13., Hogy más mit gondol rólad, az nem tartozik rád.
- 14., Az idő majdnem mindent meggyógyít, adj neki egy kis időt.
- 15., Bármilyen jó vagy rossz a helyzet, meg fog változni.
- 16., Nem kell magad túl komolyan venni, senki más sem teszi.
- 17., Hígy a csodákban.
- 18., Az öregedés még mindig jobb, mint fiatalon meghalni.
- 19., Végül csak az számít, hogy szerettél.
- 20., Az irigység időpazarlás, megvan minden, ami kell.
- 21., Az élet nem masnival jön, de mégis ajándék.



# CCC 2017 Tokaj

---

## Közép-Európai Konferencia a Kopasz-hegy tövében





Tokaj minden bizonnyal a külföldiek által leginkább ismert magyar településnevek egyike. Hírnevét a fölé magasodó Kopasz-hegy lankáin, illetve a 2002 óta az UNESCO Világörökségi listáján szereplő teljes, mintegy 5500 hektárnyi területű, 28 települést magában foglaló Hegyalja lejtőin termő szőlőnek, illetve az abból készített csodálatos boroknak köszönheti; elsősorban is a csak erre a területre jellemző, igen kedvező talaj-mikroklíma párosítás eredményeként készített és a pincék falán megjelenő nemespenész segítségével érlelt aszúnak. Tokaj egyébként azáltal vált a hegyaljai bor illetve az egész borvidék névadójává, hogy kitűnő földrajzi adottságai révén a középkortól kezdve ott volt a kereskedelmi központ, és a külhoni vásárlók is ott szerezték be a teljes Hegyaljáról származó, és oda szállított nedűt.



**N**em csoda hát, hogyha egy olyan vándorkonferencia, mint amilyen a CCC (Central European Congress on Concrete Engineering, vagyis Közép Európai Betonmérnöki Konferencia) szervezői ezt a települést választották magyarországi helyszínül, amikor harmadszor hozzánk került a stafétabot (az előző két alkalommal Visegrád, illetve Balatonfüred volt a házigazda, a CCC egyik alapelve ugyanis, hogy soha nem az adott ország fővárosában rendezik az eseményt). Az eredetileg négy közép-európai ország, Ausztria, Csehország, Horvátország és Magyarország betonos-vasbetonos szakmai szervezetei által létrehozott, utólag Lengyelország belépésével öttagúra nőtt CCC a szervező országokban körforgásszerűen rendezi a konferenciáit, eleinte évente, most már kétfévente. A harmadik körben most került ránk a sor, és némi megfontolt mérlegelés után Tokajra a választás, ami a konferencia résztvevőinek egyöntetű véleménye alapján jó döntésnek bizonyult.

Az A-HÍD Zrt., mint a magyar részről a CCC-ben résztvevő, a mostani konferenciát szervező fib Magyar Tagozatának a tagja, a vasbeton- és feszített vasbeton szerkezetek egyik legnagyobb magyarországi építője, örömmel vállalta el a konferencia Fő Támogatójának szerepét. Annál is inkább, mivel a rendezvény szakmai szempontból már jó előre hatalmas sikernek ígért: a kb. 40 szóbeli előadásra (ennyi fért bele a szigorú időkorlátok közé) közel háromszoros túljelentkezéssel, kb. 120 abstract érkezett a szervezőkhöz! Ebből kellett kiválasztani nagy küzdelmek árán az említett 40-et, majd újabb alkuk, kompromisszumok és összevonasok után másik 43-at, amelyekből poszter-előadás készülhetett. Jó aránynak számít, hogy az

utóbbiak közül 39 valóban el is készült, azokat kiállították, és 33-ról meg is tartották a készítő a kis előadásukat a zsűri előtt.

Az A-HÍD Zrt. részéről Magyar János műszaki igazgató, Barta János főmérnök (mindketten a fib Magyar Tagozatának tagjai, utóbbi a konferencia szervezésében is csekély mértékben, de szerepet vállalt), illetve Kovács Attila tervező mérnök vett részt a rendezvényen. Hogy csak a szűken értelmezett szakmai témákat említsük, érdekes előadások hangzottak el többek között lengyel ferdekábeles villamos-hídról; a leghosszabb osztrák integrált hídról; nagyszilárdágú betonból készített moduláris, előregyártott hidakról; repedésmentes osztrák kísérleti hídszerkezetekről; lengyel ferdekábeles híd monitoring rendszeréről, a VTR moduláris, előregyártott elemek segítségével, zsaluzat nélkül épített öszvérhidakról; illetve a Ferrobeton Zrt. által korábban kifejlesztett, 44 méteres nyílást áthidalni képes előregyártott előfeszített vasbeton hídgerendákról. A poszterek közül most csak kettőt említenék meg: Teiter Zoltán az Uvater Zrt. vezető tervezője az M44-es autópálya leendő Tisza-hídjának a tervezéséről, az elkészült, különböző variánsok összehasonlításáról, és végül a nyertes hídszerkezetnek a továbbtervezésre való kiválasztásáról, Paulik Péter, a Pozsonyi Műszaki Egyetem tanára pedig a jelenlegi Szlovákia legrégebb, még Magyarországon épült vasbeton hídjairól, azok állapotáról és lehetséges jövőjéről készített szemléletes posztert, és tartott róluk rövid ismertetést.

Természetesen egy ilyen esemény kísérőrendezvényei közül nem maradhatnak ki a kulináris élvezeteket biztosító momentumok, nem volt ez máshogy most sem. Első este Welcome drink – természetesen borkóstolás. Helyszín a



A konferencia helyszíne, a felújított zsinagóga, a Tokaji Kulturális és Konferenciaközpont

Hétszázöt birtok kezelésében lévő Rákóczi pince Tokaj központjában. A második estén Konferencia-vacsora – előtte borkóstolás. Helyszín Mád, a Holdvölgy pince, utána vacsora a Kúria Hotel dísztermében. Itt nemcsak kulináris, hanem kulturális élvezetekben is volt részünk: Szokolay Dongó Balázs művész úr mutatta be a Kárpát-medence különböző ősi fúvós hangszereit, az egészen kicsi, a kézben szinte eltűnőtől az ember-nagyságúig bezárólag.

A CCC konferenciák sajátossága, hogy az egyébként más rendezvényeken is megszokott szakmai kiállítók mellett az öt rendező ország egy-egy, ún. nemzeti standot állít föl, amelyekenél hazájukra jellemző ételeket, italokat kínálnak az érdeklődőknek, illetve az adott ország turisztikai és/vagy szakmai látványosságaira hívják föl a figyelmet. Az idén a magyar standon a helyszellemének megfelelően tokaji borokat lehetett kóstolni a száraztól az aszúig terjedő választék-ból, a Borostyán borászat kínálatából. Ezt tehát egy újabb, folyamatos, a konferencia egésze alatt zajló borkóstolásnak is tekinthetjük.

A konferenciát, mint hagyományosan lenni szokott, most is szakmai kirándulás zárta. Ezúttal Mádra látogattunk el, ahol a Sauska pincészet

új borászatának félig földbe süllyesztett vasbetonszerkezetének építését láttuk – volna. Ha az a „volna” ott nem volna... Történt ugyanis, hogy az érvényes építési engedéllyel, jóváhagyott kiviteli tervekkel rendelkező beruházást a megrendelő elhatározásából jóval később fogják elkezdni az eredetileg tervezettől, amely eredeti időpont a konferencia szervezésekor, a szakmai kirándulás céljának rögzítésekor is még érvényes volt. Így azonban a szerkezetkész műtárgy helyett csupán annak leendő helyét, egy lankás dombtetőt tudtunk megcsodálni (ja, és persze ki ne felejtsem: borkóstolás Sauskáéktól!). Azért hogy teljesen szakmai program nélkül ne maradjunk, a szerkezettervezők, a debreceni Hydrastat Mérnöki Iroda Kft. tervezőmérnökei, Dezső Zsigmond és csapata tartott egy illusztrációkkal színesített látványos előadást az építkezés leendő helyszínén. Látva a kész építményről készült építész látványterveket, megállapítható volt, hogy a szerkezet a most bemutatott 3D-s szerkezeti terveken mutat a leglátványosabban, amikor a mérnöki bravúrként majdan megépítendő két félgömb alakú lencse és a hozzájuk kapcsolódó egyéb szerkezetek tisztán látszanak az ábrákon. A valóságban ezek legnagyobb

része a föld alá kerül, illetve a belső terek java része a közönség elől elzárt üzemi tér lesz. Maga a szerkezet és a róla szóló bemutató mindenestre impozáns lesz, illetve volt. Csupán zárójeles megjegyzés: e sorok írójának elszorult a szíve, amikor konstataulta, hogy a kirándulás helyszínétől alig kétszáz méterre, a Tállyára vezető út túloldalán található az a kis szőlőtábla, ahova korábban vagy 15 éven keresztül járt napszámba szüretelni, egészen addig, amíg a gazda el nem adta azt. Szép, nosztalgikus emlékek jöttek elő, hozzájárulva a bő két nap alatt szerzett, javarészt pozitív élmények sorához.

Időben ugyan korábban, még a kirándulás előtt történt, de logikai sorrendben ide kívánkozik, hogy a konferencia záróeseményén a magyar szervezők részéről Dr. Balázs L. György professzor úr, a fib Magyar Tagozatának elnöke, a fib Nemzetközi Betonszövetség örökös tiszteletbeli elnöke ünnepélyes keretek között átadta a rendezés jogát szimbolizáló zászlót a következő CCC rendezőinek, Horvátország képviselőinek. Utóbbiak megfogadták, hogy legalább olyan színvonalas és sikeres konferenciát szerveznek, mint amilyen a mostani volt. Az időpontja valamikor 2019 szeptemberében lesz, az



országban belüli pontos helyszínről még tárgyalnak, de a legvalószínűbb valahol Dalmáciában, a tengerparton. Akárhon is lesz a CCC-2019, mi örömmel megyünk újra, és erre őszintén bízunk minden kedves olvasót.

Barta János



**The 12th Central European Congress on Concrete Engineering**

**Supported by:**



**Exhibitors:**

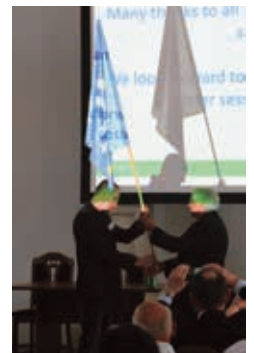




Szokolay Dongó Balázs művész úr fúvós bemutatója a galavacsorán



Szakmai bemutató és borkóstolás a szőlőhegyen az új Sauska pincészet helyén



Balázs L. György professzor úr átadja a rendezői zászlót Horvátország képviselőjének



Kedves Vezérigazgató Úr!  
 Kedves Laci!  
 Kedves Műszaki Igazgató Úr!  
 Kedves János!  
 Kedves Főmérnök Úr! Kedves János!

Engedjétek meg, hogy megragadjam ezt az alkalmat, hogy megköszönjem Nektek az A-HÍD Zrt részéről a 2017. évi Central European Congress on Concrete Engineering (CCC2017) lebonyolításához nyújtott támogatásokat.

A pénzügyi támogatáson túlmenően meg szeretném köszönni mind Magyar János, mind Barta János segítségét az előkészítő, ill. a helyszíni feladatok elvégzése során.

Nagy érdeklődés volt a CCC2017 Kongresszus iránt. 18 országból 181 résztvevő érkezett. A Proceedings közel 700 oldalas, Open Access formában szabadon letölthető a következő honlapról:  
[fib@eik.bme.hu](mailto:fib@eik.bme.hu)

A Szervezőbizottság nevében nagyon köszönjük a támogatást.

Üdvözlettel:

Prof. BALÁZS L. György,  
 tanszékvezető  
 Építőanyagok és Magasépítés Tanszék,  
 Építőmérnöki Kar  
 Budapesti Műszaki és  
 Gazdaságtudományi Egyetem  
 fib (Nemzetközi Betonszövetség)  
 tiszteletbeli elnöke

Egy bravúros ötlet - a konferencia-ajándék

# Adománygyűjtés a Lánchídjért

1947-ben, 70 éve indult meg a Lánchíd újjáépítése. A lerombolt hidak közül elsőként a Ferencz József híd épült újjá Szabadág híd néven, majd a háború előtti legnagyobb kapacitású híd, a Margit híd. A forgalmi szempontok szerint a következő a Boráros téri híd lett volna, de azt megelőzte – érzelmi okokból a Lánchíd, illetve politikai döntés nyomán az Árpád híd.

A nagy kapacitású hidak mellett a Lánchídra nem jutott elég pénz, ezért az akkori döntéshozók a lakossághoz fordultak. Ezen adománygyűjtést a korabeli újságcikkek keresztül szeretném bemutatni.

A híd pusztulása senkit sem hagyott hidegen, szinte azonnal megindultak a civil kezdeményezések a híd újjáépítésére, nem csak itthon, hanem a külföldi magyarság körében is.

Gerő Ernő a Szabadság híd avatásán, 1946. augusztus 20-án (Szabad Nép, 1946. szeptember 15.) említette meg azt az ötletet, hogy közadakozásból épüljön újjá a híd. Ezt a felvetést erősítette, hogy külföldön, az USA-ban élő magyarok körében már elindult egy gyűjtés, Nagy Ferenc miniszterelnök amerikai útján már át is vett 1000 dollárt, amit a híd újjáépítésre szántak az amerikai magyarok.

Felmerült az a javaslat is, hogy amerikai magyar adományokból építsék újra a hidat, ennek nagy szószólója Kaffka Péter miniszteri tanácsos volt (Szabad Nép, 1945. október 26.). Kaffka később kormány megbízásból járta Amerikát, népszerűsítette a hidak újjáépítését és az adakozást. A Világ című lapnak Kaffka 1947. április 20-án így nyilatkozott: *„A Lánchíd-mozgalom tulajdonképpen azzal indult meg Amerikában, hogy felszólalásomra és Székely Izsó javaslatára az Amerikai Magyar Szövetség megalapította az 1848 tagból álló Lánchíd-bizottságot. Rövid idő alatt 20.000 dollár gyűlt össze, ami elég eredmény arra, hogy a nagy propaganda amerikai méretekben is megindítható legyen. Ha sikerül a terv, akkor 1949. március 15-én boldogan fogunk végig sétálni az újjáépített Lánchídon.”*

A márciusi dátummal azonban a hivatalos szervek, konkrétan a Közlekedésügyi Minisztérium nem értett egyet, és a gyakorlatilag azonnal (Szabad Nép 1947. április 20.) el is határolódtak Kaffka nyilatkozatától.

A híd közadakozásból való újjáépítését, és a centenáriumi, 1949. november 20-i dátumot Gerő Ernő április 26-án jelentette be, amikor Tildy Zoltán köztársasági elnök fővédnökségével megalakult a Lánchíd újjáépítésének 48-as bizottsága.



A lerombolt Lánchíd (Közlekedési Múzeum fotótára)

A bizottság titkára természetesen Gerő lett, aki ekkor még 30 millióban határozta meg az újjáépítés költségét, és felvetette a közadakozás lehetőségét. (Szabad Nép, 1947. április 27.)

A hivatalos, szervezett gyűjtési akció 1947 szeptemberében indult meg. Gerő Ernő a Világ című lap 1947. szeptember 11-i számában úgy nyilatkozott, hogy *„végső fórumként a magyar társadalomhoz fordulunk”*. Ekkor is még úgy számoltak, hogy az építkezés több mint 30 millió forintba fog kerülni.

Szeptember 14-én arról számolt be a Szabad Nép, hogy *„Hétfőn reggel 8 órakor Gerő Ernő elvtárs, a 48-as Lánchíd Bizottság főtitkára a Kereskedelmi Bank előtt felállított gyűjtősátorban ünnepélyesen megnyitja a Lánchíd újjáépítéséért indított gyűjtést. Ennél a sátornál gyűjt Rajk Lászlóné, az MND Sz főtitkára. A Nemzeti Színház előtt lesz Gerő Ernőné sátra. Részt vesz a gyűjtésben Molnár Erikné, Dinnyés Lajosné, Mihályfy Ernőné, Gobbi Hilda, Makay Margit, Zilahy Lajosné, Fischer Anni, Orosz Julia, Mezei Mária, Dajka Margit is.”*

Hihetetlen mozgalom indult meg, gyakorlatilag mindenki adakozott. Egy olyan országban, ahol

az életszínvonal a háború előttinek a felére esett vissza, és a legtöbb alapélelmiszert jegyre adták.

Egy hét múlva a Szabad Nép már a következőről számolhatott be:

*„Egymillió forintot gyűjtöttek a Lánchídra Most folyik a Lánchíd-gyűjtés eredményeinek feldolgozása. A rengeteg adomány pontos feldolgozása még néhány hetet vesz igénybe. Az első nyers eredmények szerint, amely szombat reggelre készült el, egy millió 13.706 forint az összegyűlt összeg. A nagyobb adományokat a Lánchíd-bizottság hírlapok útján fogja nyugtázni.”* (Szabad Nép, 1947. szeptember 21.)

Persze ma már nehéz megállapítani, hogy mennyi volt az önkéntes és a kevésbé önkéntes felajánlás, de tény, hogy az újságok egyre másra számoltak be az 50-100-500 vagy 1000 forintos adományokról.

De más módon is lehetett támogatni a hídépítést. Emelt árú képeslapok, cigaretták jelentek meg, piacra dobtak külön e célra gyártott csokoládét, lehetett (kellett) venni kitűzött, vagy két forintért az ajtóra szelgelhető bilétát a ház mestertől. (Vö: A Szabad Nép vagy a Népszava ára 40 fillér volt.)





Lánchíd jelvény hirdetés (Szabad Nép, 1948. január 4.)

A híd végleges formájáról – ugyanis felmerült az igény a híd szélesítésére – 1947 decemberében döntöttek, és ekkor már a pénzügyi fedezet is biztosabbnak látszott:

„Értekezlet a Lánchíd újjáépítése ügyében

Gerő Ernő elvtárs közlekedésügyi miniszter elnökletével hétfőn értekezletet tartott az úgynevezett Lánchíd bizottság. Gerő elvtárs bemutatta a Lánchíd újjáépítési tervét, apró műszaki részleteit. A forgalom megjavítása céljából ki fogják szélesíteni a régi pilérkapuzatokat. Az értekezletet megelőzte egy szűkebb esztétikai bizottsági tanácskozás: biztosítják, hogy a híd a szükséges változtatások ellenére meg fogja őrizni régi szép formáját. Végül Gerő elvtárs beszélt az újjáépítés pénzügyi kérdéseiről, amelyeket a nehézségek ellenére megoldottak. Az állami hozzájárulást a gyufabélyeg nagyrészt biztosítja s a főváros a maga részéről elvállalta a költségek jelentős részét. Ilyen módon minden remény megvan arra, hogy 1949. november 20-án, az első megnyitás századik évfordulóján megnyílik a Lánchíd.” (Szabad Nép, 1947. december 23.)

Mindemellett a gyűjtés is folytatódott. 1947 szilveszter éjszakáján pedig országos gyűjtést rendeztek:

„A Lánchíd-bizottság felhívása Budapest és a vidék népéhez

A Lánchíd-bizottság 1947 utolsó napján kérelemmel fordult azokhoz, akik vidám Szilveszter estén köszöntik az újesztendőt. Arra kéri őket, ezen az estén ne feledkezzenek meg az ország első hídjáról, Széchenyi Lánchídjáról. A nyilvános helyeken a főpincérek, színházakban és mozikban a pénztárosok közvetítik a Lánchíd-bizottság kérését. Kérelemmel fordul azokhoz is, akik magán társaságokban, vagy testületi Szilveszter-estéken várják az újesztendőt, adjanak ők is tehetségük szerint a Lánchíd újjáépítésére és az összegyűjtött adományokat juttassák el az újjáépítési alap 159.130. számú postatakarékpénztári csekkzámlára.” (Szabad Nép, 1948. január 1.)

Sokan a munkájukat ajánlották fel, vagy egy brigád egy napos rohammunkát vállalt, vagy egyéb módon vett részt a társadalmi kezdeményezésben.

„A XIII. KERÜLETI HÁZ- ÉS TÖMBMEGBÍTOTT TESTÜLET szombaton este 7 órai kezdettel az Elzett-gyár kultúrtermében (XIII. ker. Bence utca 1-5) zászlóavató ünnepséget és utána reggelig tartó táncmulatságot rendez. Az ünnepi beszédet Lakatos Miklós államtitkár elvtárs tartja. A bevétel 50 százalékát a Lánchíd-alap javára fordítják.” (Szabad Nép, 1948. április 16.)

A Stühmer gyár Lánchíd szeletet hozott forgalomba, és ebből is csak februárban több, mint 13 ezer forint folyt be a híd újjáépítésére. (Szabad Nép 1948. március 23.)

A híd újjáépítési költségeit 1948 januárjában 44 millió forintban állapították meg. (Világ, 1948. január 21.). Később is ez szerepelt a tudósításokban.

1948-ban is folyamatosan érkeztek az adományok, nemcsak itthonról, hanem külföldről is, gyűjtöttek az Egyiptomban élő magyarok (Népszava, 1948. szeptember 10.) és a Belgiumban élők is. (Népszava, 1948. február 22.) Májusban híres emberek arcképét ábrázoló légipostai bélyegeket vezettek be, a Lánchíd alapnak szánt felárral. (Szabad Nép, 1948. május 1.)

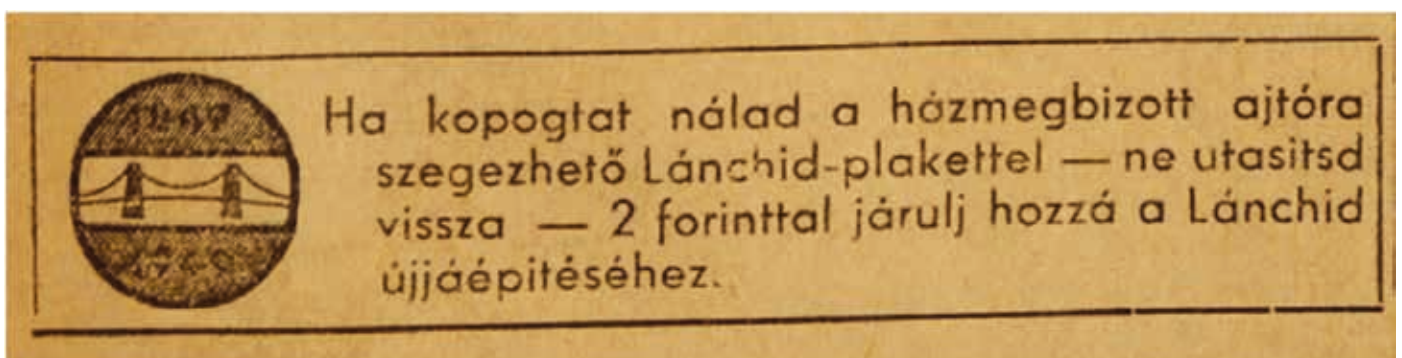
A Lánchídat határidőre felépítették. Ünneplyes átadására az eredeti híd avatásának 100. évfordulóján, 1949. november 20-án került sor. A 44 millió forintos építési költség jelentős része, 36 millió forint származott az adakozásból. (Szabad Nép, 1949. november 20.)

A híd elkészült, néhány apróbb módosítással. A 2018-as felújításkor még inkább az eredeti, azaz 1944 előtti külsőt kapja vissza a híd, és remélhetőleg a kapuzatok felett a címer soha többet nem változik...

Domonkos Csaba

Felhasznált irodalom:

- Cikkek forrása: Arcanum Digitális Tudástár
- Páll Gábor: A budapesti Duna-hidak története, Lánchíd füzetek 6. (Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ - Első Lánchíd Bt.) 2007
- Széchy Károly: Magyarország közúti hídjainak újjáépítése, in: Magyar Technika 1948/3.k 8. sz p. 125-147

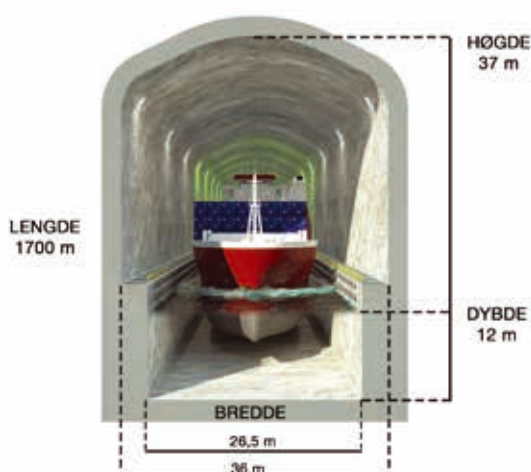


Lánchíd plakett hirdetés (Szabad Nép, 1948. január 6.)

# Stad Skipstunnel

Ha megkerülni nem lehet,  
keresztül kell menni rajta!

Néha úgy tűnik, északon, azon belül is Norvégiában semmi nem történik. A világ egyik leggazdagabb államában az emberek élnek, mint hal a vízben, és jóformán csak akkor hallunk felőlük, ha téli olimpiát rendeznek, ha fehérre meszelt arcú black metal harcosaik felgyújtanak néhány templomot, vagy ha éppen magányos ámokfutó rendez tömeggyilkosságot az ország fővárosában.





Igy volt ez egészen mostanáig, néhány hónapja viszont grandiózus terv elkészültét jelentették be az illetékes norvég hatóságok. Jól tudjuk, hogy mérnöki invenció terén eddig sem kellett szégyenkeznie a skandináv népek, elég csak lélegzetelállító hídjaikra, vagy éppen az Atlanterhavsveien (Atlanti út) elnevezésű vonalas létesítményre gondolni, amely gyakorlatilag nem más, mint a 64-es számú főút tengeri szakasza, a most nyilvánosságra hozott projekt volumene mellett viszont alighanem az atlanti panorámaút, a Hardanger-híd, és a 25 kilométeres hosszával világrekorder Lærdal-alagút is eltörpül. Ilyet ugyanis még senki nem csinált. Fjordok közötti átkötést, hegybe vajt alagúttal - tengerjáró hajók számára...

A Stad Skipstunnel ambíciózus terve mára kézzelfoghatóvá vált, a vállalkozás relevanciája pedig elsősorban a hajózás biztonságosabbá tételében ölt testet. A Bergen városától 300 kilométerre északra fekvő Stadlandet félsziget Moldefjorden és Kjodepollen elnevezésű fjordjait a maga 1,7 kilométerével összekötő Stad Skipstunnel mind a Bergen - Kirkenes vonalon közlekedő menetrendszerű tengerjáró hajók, mind a környék teherhajó-forgalma számára menedéket nyújt majd a közép európai ésszel felfoghatatlanul barátságatlan Norvég-tenger extrém erejű szél korbácsolta megzabolázhatatlan hullámaintól. Az északnyugati irányba nagyjából 38 kilométer hosszan elnyúló Stadlandet vizein az 1945 óta eltelt 72 évben 46 hajótörést regisztráltak, melyek jórészt az egész évben szélsőségesen vad időjárás számlájára írhatóak.



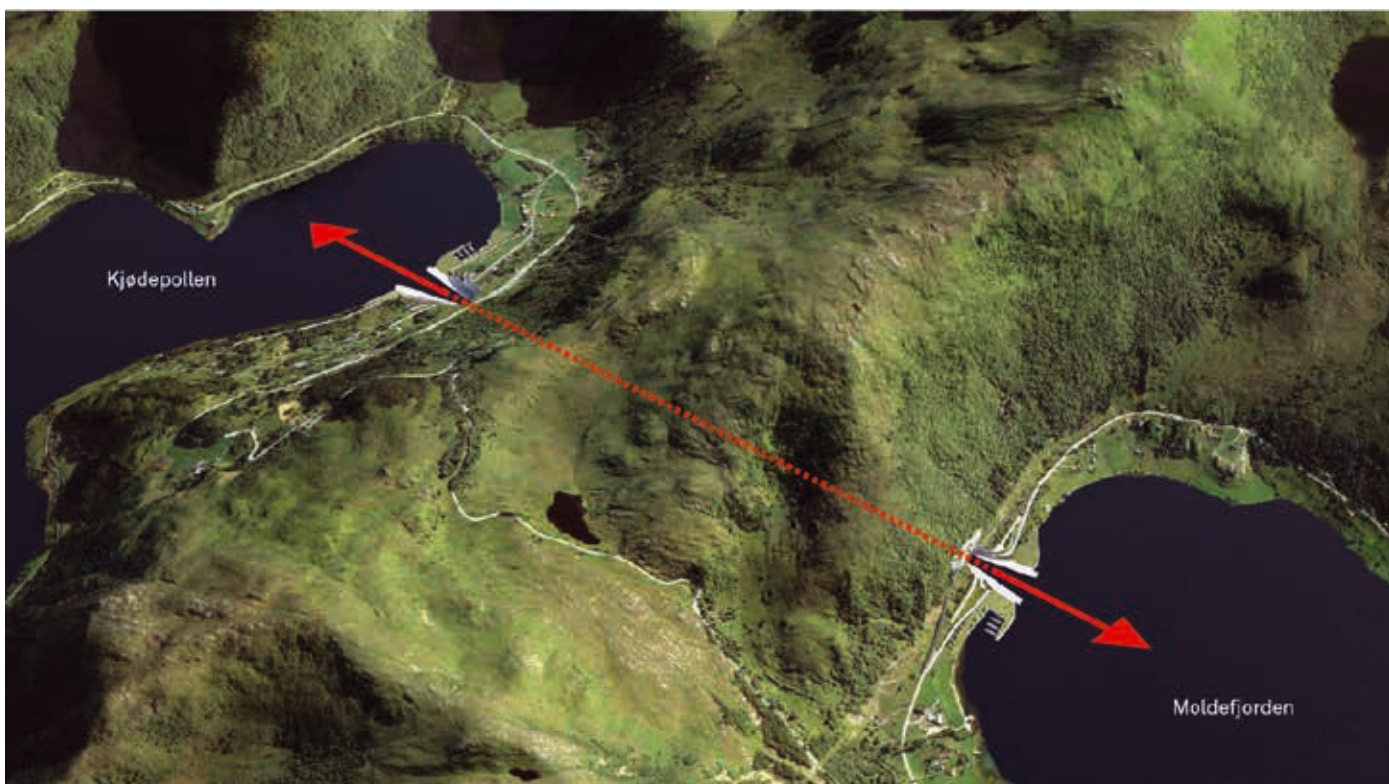
A félsziget legkeskenyebb részén létesülő vízi alagút kialakításához a mérnököknek több mint 8 millió tonna sziklát kell eltávolítaniuk a félszigetet uraló hegy, a durván 500 méter magas Tarvaldsegga gyomrából. A létesítmény keresztmetszeti kialakítását úgy tervezték meg, hogy akár 16 ezer tonnát meghaladó vízkiszorítású járművek is átkelhessenek rajta. Az alagút fenékszélessége 26,5 méter, magassága 37 méter, vízszintjét pedig 12 méterben határozták meg. Kapacitását 5 hajó per órára tervezik, a forgalmat jelzőlámpák segítségével irányítják majd. A tervezők állítják, teljességgel kizárt lesz egyszerre két oldalról behajózni az átkelőbe.

Ketil Solvik-Olsen norvég közlekedési miniszter szerint a hajóalagút tervét az elmúlt években többször is elnapolták, mára azonban

valósággá vált az elképzelés, hiszen az állam által finanszírozott beruházás megvalósulásához szükséges 2,7 milliárd norvég korona (kb. 315 millió dollár) elkülönítése megtörtént. Solvik-Olsen hozzátette, hogy a létesítmény megépítésével nemcsak könnyebbé válik a hajózás az ország ezen részén, hanem az útvonalak lerövidülésével időt és pénzt egyaránt megtakarítanak majd a hajózási társaságok. Reményeik szerint ez még úgy is igaz lesz, hogy az átkelés jelen állás szerint csak a 70 méternél rövidebb hajók számára lesz ingyenes.

A monstre létesítmény kivitelezése 2019-ben veszi kezdetét, tervezett műszaki átadása 2023-ban lesz esedékes.

További információ: [skipstunnel.no](http://skipstunnel.no)  
Danev György





# Az „élő” Komárom

évszázadok eseményei és technikái



1.



2.



3.



Hamarosan elindulhat az új komáromi közúti híd építése. Ez alkalmat ad arra, hogy – követve az Erzsébet híd 100 éves, majd 110 éves születésnapja alkalmából rendezett időszakos kiállításokat (1992., Közlekedési Múzeum és 2002., Klapka György Múzeum) – válogassunk az elmúlt évszázadok eseményeiből, dokumentumaiból.

A „központ” természetesen Komárom (illetve a korábban itt állt települések, katonai és polgári létesítmények) szerepe és működése saját korukban, majd jövőjük – azaz ami feltárható, bemutatható belőlük.

Szabó László, mérnök, nyug. muzeológus



4.

**A legfontosabb források (ebben és a terv szerint következő cikkekben, rendre):**

- A komáromi Klapka György Múzeum Könyvtára – Számadó Emese igazgató asszony támogatásával;
- A Ripa Pannonica Magyarországon / The Ripa Pannonica in Hungary – Dr. Visy Zsolt, Akadémia Kiadó, 2000-2003.;
- Térképek a Félhold árnyékából / Maps from under the Shadw of the Crescent Moon – Dr. Deák Antal András, Duna Múzeum, 2006.;
- Az első, a második és a harmadik katonai felmérések szelvényei – 1763-87., 1806-69., 1869-87.;
- További dokumentumok (egyeztetés alatt) a tervezett (épülő) új hídról – a Tervező, a Beruházó, a Mérnök, a Kivitelező és a majdani Üzemeltető cégek szíves segítségével;

**Ábrajegyzék:**

1. al Idriszi világtérképének Európát ábrázoló kivágata, eredeti forgatásban, 1154-ből;
2. Komárom a török megszállás idején, követjárás, 1500 körül;

3. Houfnagel színezett metszete, a török megszállás alatti Komárom városáról és a „kis erődíró”;
4. Komárom még mindig harc közben, 1594-ben;
5. Kereskedőhajók forgalma, F. B. Werner metszetén, 1612.;
6. Luigi Ferdinando Marsigli rajza alapján készült metszet a Csallóközről, 1726.;
7. Komárom és környéke az első katonai felmérés lapján (1763-87.);
8. Jacob Alt rajza egy komáromi kereskedőhajóról, XIX. század eleje, Domanovszky: Magyarország Művelődéstörténete c. könyvből;
9. Komárom és környéke a második katonai felmérés szelvényén (1806-69.);
10. Komárom és környéke a harmadik katonai felmérés adatai szerint (1869-87.);
11. A hajógyár és a hajóhid 1890-ben, korabeli nyomtat;
12. A komáromi téli kikötő 1898-99-ben;
13. Az első vasúti híd építés alatt, MÁVAG Archívum, Dr. Domanovszky Sándor rebrója;
14. A világháború után újjáépült vasúti híd, Gyukics Péter fotója;
15. Az Erzsébet közúti híd naplementekor.



5.





6.



7.



8.



9.



10.





11.



12.



13.



14.

15.





# Függőviszony

---

Újabb és újabb  
rekordok a világ  
függőhíd-építésében



Ismét nagyot mert valaki álmodni hazánkban: nemrég röppent föl a hír, hogy Sátoraljaújhely mellett tervezik megépíteni a világ leghosszabb gyalogos függőhídját. De vajon tényleg a legnagyobb lenne ez a híd, ha megépülne? Ennek járunk utána rövid cikkünkkel.





Sátoraljaújhely, függőhíd látványterve, 700m



Grabengufér, Europabrücke függőhíd, 494m

**H**a megpróbálunk utánanézni, mondjuk korunk vívmánya, az internet segítségével, hogy jelenleg melyik is a világ leghosszabb gyalogos függőhídja, első pillantásra könnyen zavarba jöhetünk. Az még rendben is lenne, hogy eltérő, de egymáshoz közeli időpontokban több hírcsatorna is beszámol ugyanarról az eseményről, de több hónapos eltérés esetében a mai villámgyor

világban már gyanússá válik a dolog. Aztán a következő meglepetés akkor éri a kutakodót, amikor észreveszi, hogy nem is ugyanarról a műtárgyról szólnak a különböző híradások. Hogy is van ez?

Persze nem nehéz rájönni az igazságra: a megjelenés időpontjában mindegyik hír igaz volt, de valamely rejtélyes oknál fogva az utóbbi időben egymást túllícitálva, egyre hosszabb és hosszabb gyaloghidakat építenek a világban az erre késztetést érző, és persze elegendő anyagi forrással rendelkező beruházók. Ilyetén módon volt, hogy egy rekord csak néhány hónapig állt fenn, már meg is döntötték. Más szavakkal: amikor a korábbi átadták, már régen épült az azt is túlszárnyaló következő rekorder.

Nézzünk hát meg néhány olyan gyalogos függőhidat, amely a megnyitása pillanatában és még utána rövidebb-hosszabb ideig a világ leghosszabbjának mondhatta magát a maga műfajában. Haladjunk időrendben visszafelé, hosszúság szerint csökkenő sorrendben, vagyis kezdjük a jelenlegi csúcstartóval.

Az aktuális rekorder az idén nyáron, július végén felavatott Charles Kuonen híd a svájci Randa községben (ezúttal az ismert latin mondatot megfordítva: Nomen NON est omen, vagyis a település neve sem a környező táj, sem a híd jellemzésére nem lehetne alkalmas). A híd 494 méter hosszú, 85 méterrel a Grabengufér szakadék felett húzódik, az ország déli részén egy hegyi turistautat, az ún. Európa-utat vezet át a völgy fölött. Építéséhez 8 tonnányi kábelt használtak föl, és gondoskodtak a híd lengéscsillapításáról is. A Swiss-ropé svájci függőhídgyártó- és építő cég újdonságnak számító lengéscsillapítójának alkalmazásával sikerült elérniük, hogy az új függőhídnek alig van kilengése. A beruházás költsége 750 000 svájci frank volt, a kivitelezés pedig

viszonylag rövid idő, mindössze két és fél hónap alatt lezajlott, vagyis körülbelül akkor kezdődött, amikor az előző rekordert éppen átadták: idén május elején.

Az így pünkösdi királlyá vált híd nem más, mint a németországi Harz-hegységben, a Rappbode folyó fölött átívelő Titan-RT nevű gyaloghíd. Fesztávja 458 méter, 100 méterrel a folyó szintje fölött keresztezi a völgyet, teljes tömege 118 tonna. Osztrák cég építette, az előzőekben leírt hídéhoz képest jóval hosszabb kivitelezési idő, mintegy 10 hónap alatt. Építési költsége nem publikus, beruházójának neve egy szójáték: Harzdrenalin (Harz + adrenalin). A híd egy völgyzáró gát közelében épült, és bizony nem is ingyenesen használható, 6 euró hídpénzt kell fizetnie annak, aki a rajta való átkeléssel szándékozik az adrenalin-szintjét emelni. A tartókábelekben jelentkező 947 tonnányi húzóerőt a két hídfőnél sziklába fűrt 27 méteres horgonyokkal vették föl. Látogatóközpontot is terveznek építeni a hídhoz, valamint a későbbiekben annak is megteremtik a lehetőségét, hogy a 75 méternyi mélységbe bungee jumping ugrásokat hajthassanak végre azok, akiknek még a hídon való átkelés sem elég a kellő adrenalin-szint eléréséhez.

Az eddig ismertett két híd Európa szívében épült. A németországi híd viszont egy sokkal keletebbre, Európa dél-keleti szegletében épült műtárgyat taszított le a képzeletbeli dobogó tetejéről. Ráadásul ez a híd sokkal tovább volt csúcstartó, mint közvetlen utódja: a Fekete-tenger partján található orosz üdülő- (és téli olimpia-rendező) városban, Szocsi-ban 2014. közepén adták át, vagyis közel három évig viselhetette a büszke címet. Hossza 439 méter, a tereptől mért magassága viszont elképesztően szédítő: közel 300 méter! Új-zélandi segítséggel épült fel (mind mérnöki,



Grabengufér, Europabrücke függőhíd, 494m



mind finánciális értelemben), viszont amolyan jó oroszos tempóban, két év alatt. Felhasználtak hozzá mintegy 740 tonna acélt és 2000 köbméter betont. Ennek megfelelően a Szocsi Skyparkban található létesítményen egyszerre akár 3000 (!) ember is tartózkodhat, és az építők szerint egy 9-es erősségű földrengésnek is ellenáll! Bungee jumpingolni erről is lehet, ráadásul a leghosszabb ugrókötél nem kevesebb, mint 207 méter hosszú. A függőhid szerkezete egyébként azért is érdekes és egyedi, mert a szokásos elrendezéstől eltérően, amikor a járófelület a kábeleken vezet végig, ennek a hídnak a kábelein lóg a járófelület (mint a közúti függesztett kábelhidak esetében), azzal a különbséggel, hogy a gyaloghídhoz hasonlóan még lépcsőt is (!) tudtak építeni a két végénél, ahol a kábelek szöge miatt túl meredek lett volna a járószík.

Még egy műtárgyról mindenképpen szólnunk kell, ugyanis lenyűgöző látvány és alkotás a Tirolban felépített Reutte függőhid. Végül nem lett egy percig sem csúcstartó (habár az átadásáról szóló hírek egy része megtévesztőleg azt is a világ aktuálisan leghosszabbjának titulálta), ugyanis bármennyire hosszú ideig készült is a szocsi híd, végül néhány hónappal csak megelőzte osztrák rokonát. A Nyugat-Ausztriában található építmény az Ehrenberg hegyszoros fölött ível át, és két szomszédos hegyen található várromot (Burg Ehrenberg és Fort Klaudia) köt össze. 2014. novemberében avatták föl, kevesebb mint 7 hónap kivitelezési idő után. Nevét a szorosban alatta elhaladó B179 jelű útról kapta: Highline 179. Hossza 406 méter, 110 méteres magasságban keresztezi a völgyet. Maximális terheléskor a belógásból adódó legnagyobb hosszúsága 12%. Ezt a maximális terhelést viszont csupán 500 ember súlya adja, ugyanis összesen legfeljebb ennyien mehetnek föl a hídra (ezt a híd mindkét végén felállított, számlálóval ellátott forgó sorompó szabályozza), vagyis ebből a szempontból sokkal nagyobb mértékben elmarad orosz rokonától, mint az a hosszak arányából következne. Ugyanakkor viszont csupán 77 tonna az össztömege – így már talán jobban érthető a csekélyebb terhelhetősége. Költsége 1,8 millió euró volt, és ennek a használatáért is 6 eurónyi hídpénzt kell fizetni.

És akkor nézzük a bevezetőben beharangozott magyar tervet, a Sátoraljaújhelyre megálmodott gyalogos függőhidat. A feltett kérdésre pillanatnyilag az a válasz, hogy igen, világcsúcs lenne (természetesen abban az esetben, ha addig valahol a világon nem



Szocsi, Skypark függőhid, 439m



Szocsi, Skypark függőhid, 439m

adnak át egy még nálánál is hosszabb műtárgyat), még hozzá nem is akármekkora mértékben: az előzőekben leírt 406-494 méter hosszú hidak után az új helyi híd 700 méter fesztávú lesz, szélessége 1,2 méter, négy helyen pedig kilátó-kiállókat is terveznek rá, amelyeknek üveg lesz a járófelülete! Két hegy, a Szár-hegy és a Vár-hegy közé tervezik kifejteni a tartókábeleket. Jelenleg a Magyar Turisztikai Ügynökség által a tervezési munkára kiírt tendereljárás folyamata zajlik. A beruházás teljes tervezett költsége 2,5 milliárd forint, de ebben a hídon kívül a megközelítő utak, hozzátartozó közművek építésének az ára is benne foglaltatik, sőt, még az egyik végpontnál, a Vár-hegyen lévő vár turisztikai fejlesztése is. A helyiek, élükön a polgármesterrel, abban bíznak, hogy a látványosság megépítésével megnő erre a közel száz éve igazságtalanul kettészakított, ezáltal a határszélre taszított településre és környékére ellátogató vendégek száma, így növelve a turisztikai bevételeket. Mi, hidászok, vagy legalábbis







Harz-hegység, Rappbode függőhíd, 458m



Harz-hegység, Rappbode függőhíd, 458m

a hidak iránt rajongók, pedig egy új, különleges, a maga nemében páratlan műtárgy elkészültének reményében tekintünk a leendő beruházásra.

Bízunk hát benne, hogy valóban megépül a sátoraljaújhelyi híd, és akkor talán (legalábbis ideig-óráig) elmondhatjuk majd, hogy nálunk található a világ leghosszabb gyalogos függőhídja! Hajrá újhelyiek, hajrá magyarok!

*Barta János*



Tirol, Reutte függőhíd, 406m



Tirol, Reutte függőhíd, 406m



# Egyszer volt, hol nem volt, volt egyszer egy sárkányhajó csapat avagy...





# EURÓPA-BAJNOKSÁG SÁRKÁNYFÖLDÖN





Történetünk 2010-ben kezdődött, amikor húsz lelkes kollega vette a bátorságot, és beült egy sárkányhajóba. A lendület már akkor is nagy volt, hiszen három edzés után lemerészkedtünk a Balatonfüreden rendezett Roadshow versenyre, ahol ki tudja hogyan, de 3. helyezést értünk el. Ezzel az eredménnyel jogot szereztünk a 2010-ben Szegeden megrendezett Világbajnokság céges futamain való indulásra. A mesénk itt nagy fordulatot vett, mert a „buli evezésből” verseny felkészítés lett.

**K**özben már eltelt majdnem nyolc év és az A-HíDragon csapata már profi versenyzőként szeli a habokat és már a nemzetközi mezőnyben is helytáll. Így volt ez idén is...

Kilenc nemzet részvételével került sor a 2017-es ECA Nemzetközi és Klub Sárkányhajó Európa-Bajnokság megrendezésére, melynek ismét a Szegedi Olimpiai Központ adott otthont, július 6. és 9. között.



Csapatunk már decemberben eldöntötte, hogy indul ezen a rangos megmérettetésen, mert mint már említettük, történetünk itt kezdődött, és fontos volt, hogy itt folytatódjon is.

A téli és a nyíltvízi edzéseket ennek a versenynek rendeltük alá. A csapat becsületesen fel is készült a nagy versenyre.

Július 5-én, szerdán, a délelőtti órákban indultunk el Szegedre, hogy







még az esti ünnepélyes megnyitó előtt elfoglalhassuk szállásainkat. Az első versenynapon már reggel 7-kor a pályán kellett lennünk, kora délutánig összesen kilenc futamot teljesítettünk, tízfős hajókban, kétszáz méteren, különböző kategóriákban (korhatár nélküli, 40 év feletti, 50 év feletti, női, férfi és mix). Nem sikerült érmet szereznünk, egyik hajónk sem jutott tovább a középdöntőnél.

Pénteken csak délután voltak futamaink, ezen a napon a kétezer méteres távval kellett megküzdenünk, szintén több kategóriában. A tízfős senior (korhatár nélküli) mix hajónk volt a legeredményesebb: negyedik helyen végeztünk, kevesebb mint két másodperccel lecsúszva a dobogóról.

Szombaton következtek az ötszáz méteres, ismét korán reggel kezdtünk. A senior mix csapat megint remekelt: az előfutamot megnyertük, és bár a középdöntőben harmincnégy századmásodperccel gyorsabbak voltunk, ott ez már csak a negyedik helyre volt elég, így nem jutottunk tovább. Enyhe csalódottságunkat félretéve, este nagy evés-ivást rendeztünk a Kiskőrössi Halászcsermákban,

Juhai Sanyi csapattársunk hetvenedik születésnapja alkalmából.

Vasárnap nem kellett kapkodnunk, csak dél körül volt jelenésünk a versenypályán. Erre a napra csupán két futam maradt: a tízfős masters 40+ női és a tízfős masters 40+ férfi hajó, kétezer méteres távon.

Ekkor már nagyon-nagyon vágytunk arra, hogy felállhassunk a dobogóra, és ez volt az utolsó esélyünk. Bevallom, én nem fűztem nagy reményeket ehhez a versenyszámhoz, mert tízfős hajóban evezni keményebb, mint húsfősben, ráadásul csak lányok, és mindez kétezer méter hosszan, ötszáz méterenként fordulóval megspékelve, de úgy látszik, hogy minden lehetséges, csak nagyon kell akarni, és mi nagyon akartuk!

Másodikként futottunk be a lengyel csapat mögött, legyőzve egy német és négy magyar csapatot. Persze ezt abban a pillanatban, mikor beértünk a célba, még nem lehetett tudni, csak éreztük, hogy nagyon ment a hajó, hogy nagyon odatettük magunkat. Határtalan volt az örömmünk, amikor elhangzott a hivatalos végeredmény, ugrándoztunk és

sikoltoztunk, mint a gyerekek. Az volt a legszebb az egészben, ahogy a csapattagok, akik a lelátóról szurkolnak nekünk, odajöttek gratulálni, és ugyanúgy tudtak örülni a sikerünknek, mint mi magunk.

Végül egy kis statisztika: harmincegy klub versenyzett az Európa Bajnokságon, a szegediek végeztek az éremtáblázat első helyén, lengyel csapaté lett a második és ukráné a harmadik hely. Az A-HídDragon csapata a tizenhetedik helyet vívta ki magának ezzel az ezüstéremmel.

A nemzetek közötti versenyben külön rangsorolták a senior és a masters (40 év feletti) csapatokat: az előbbieknél az oroszok lettek a legeredményesebbek, a magyar válogatott (melynek edzőnk is tagja volt) a harmadik helyen végzett az ukránok mögött, míg a masterseknél a magyarok kerültek az éremtáblázat első helyére, az ukrán válogatott itt is második lett, a harmadik hely pedig az orosz csapaté lett. Jó volt szurkolni a nemzetközi mezőnynek, színvonalas, izgalmas futamoknak lehettünk szemtanúi.

*Endródi Mónika*



# Kétszeres bajnok a Hídépítők focicsapata



A 2017-es év kezdete a téli bajnokság kellős közepén ért bennünket, amely a Budapest XI. kerület Mérnök utcai ELTE pályán 2016. november 30 – 2017. február 16. között az Újbuda SE szervezésében került megrendezésre. Az erős mezőnyben, egyenletes jó teljesítménnyel az első helyen végeztünk. Február 25 – április 21. között szintén az ELTE pályán, a tavaszi bajnokságban szerepeltünk, ahol hétről hétre egyre jobb formát mutattunk, és megvédtük bajnoki címünket. Veretlenül az első helyen végeztünk.

## Újbudai Téli Kupa 2016-2017.

### VÉGEREDMÉNY

HELY	CSAPAT	PONT	AG	KG
I.	HÍDÉPÍTŐ	19	37	19
II.	CR TEAM	18	46	27
III.	B F C	18	30	19
IV.	FURIK	13	24	19
V.	A – HÍD	10	26	19
VI.	FILODORO	10	30	28
VII.	BRUKLÍNI FIÚK	9	27	30
VIII.	GEOMETRIA 9	9	17	30
IX.	REAL MARGIT	0	7	51

## Újbudai Téli- Tavaszi Kupa 2017.

### VÉGEREDMÉNY

HELY	CSAPAT	PONT	AG	KG
I.	HÍDÉPÍTŐ	20	37	15
II.	A – HÍD	17	32	15
III.	FILODORO	16	32	17
IV.	PIFU	16	27	16
V.	PROTOS	12	27	27
VI.	BRUKLÍNI FIÚK	10	26	29
VII.	B F C	8	22	28
VIII.	GEOMETRIA	4	18	35
IX.	REAL MARGIT	0	11	49

## A CSAPAT TAGJAI:

Kecskeméti Kristóf  
 Kelemen Kálmán  
 Polenyák András  
 Polenyák Roland  
 Nagy József  
 Gálfalvi Levente  
 Bujáki János  
 Komlósi Mihály  
 Fritz Balázs  
 Csepregi András  
 Anatolij Pizenka (Tolik)  
 Szacsók Zoltán  
 Gábor Zoltán  
 Csepregi Balázs  
 Munkácsi Richárd  
 Lugosi Márk



Közben az Arany Ászok futballarénában (Fehérvári út 128.) is folytatódott az őszi-tavaszi rendszerben zajló bajnokság, amely Budapest legnívósabb amatőr bajnoksága, ahol a bombaerős 14 csapatos mezőnyben, a véghajrában a keresztbe verések miatt hét csapatnak volt lehetősége dobogóra kerülni. Csapatunkból több játékos kidőlt sérülés miatt, így nagy fegyverténynek tartjuk, hogy sikerült felállni a dobogó harmadik fokára.

Készülünk az őszi bajnokságokra, tornákra, sportnapokra. Sérültjeinket pótolni kell. Kecskeméti Kristóf pótlása nem lesz könnyű, aki gyorsaságának, robbanékonyságának köszönheti, hogy megbecsült, elismert labdarúgója a Hídépítők együttesének. Neki nem kell öt helyzet egy gólhoz, hanem odamegy és belövi. Az elsődleges most a sérülésből való teljes felépülés, hogy újra a csapat hasznára lehessen.

Szerencsére erős kerettel rendelkezünk. Játék közben a sikeréhség és megfontoltság keveredik. Valamennyien tudjuk, az érmekért igenis meg kell küzdeni. Van úgy, hogy fáradt a csapat, és nem megy úgy a játék. Ha ki is kapunk, mindig felemelt fejjel jövünk le a pályáról, annak tudatában, hogy mindent megtettünk a győzelemért. Sikereinket három szóban fogalmaznám meg: vidámság, odafigyelés, fegyelem.

Elmondhatjuk, nagyszerű eredményekkel zárja a 2017 első felét a Hídépítők focicsapata. Köszönet érte a támogatóknak – az A-Híd Zrt-nek, a Hídépítő Zrt-nek, a Hídépítők Egyesületének – valamint a játékosoknak.

Polenyák András  
 Hídépítők csapatvezető





## Vogalonga - az újoncok szemszögéből

Az A-Híd Dragon csapata idén 5. alkalommal vett részt ezen a nemzetközi versenyen vagy inkább fesztiválon. Mi újoncok csak azt tudtuk, hogy végtelen evezés vár ránk, melyre nem is lehet elég jól felkészülni. Amikor kérdeztük, hogy mire számíthatunk a tapasztaltabbak csak annyit mondtak útravalónak, hogy amikor a holtponton vagy, a hangulat fog továbbvinni.

A verseny napján a csapat korán reggel indult el Velencébe, ahol egy kis „labirintus játék” után a sikátorokban megtaláltuk a hajónkat, és csatlakoztunk a Szent Márk Tér előtt gyülekező evezős rajhoz. Egynek lenni a több mint ezer hajó közül leírhatatlan élmény volt. 9 órakor ágyúdörejre indult el a verseny, amely 32 km-en keresztüli evezést jelentett. A megmérettetés tulajdonképpen egy látványos felvonulás, melyen sok nemzet képviselteti magát. Többben különböző jelmezekben, akár feldíszített

hajókkal állnak rajthoz. A hangulat a teljes távon emelkedett és valóban a fáradtság kevésbé érezhető ilyen körülmények között. Az egyik legnagyobb élményt a közönség tapsa és éljenzése adta, akik Velencében fogadták a hajókat a hatalmas táv leküzdése után. Egyébként ritkán van lehetőség Velencét ebből a szemszögből látni, de akinek lehetősége nyílt evezni a sikátorok közt, neki biztosan életre szóló élményként megmarad. Kitartás és nagy tűrőképesség kellett főleg kezdőknek, hogy ezt a távot teljesítsék, de teljes mértékben

megérte. Az elégedettség és az öröm, amit a táv teljesítése adott, ellensúlyozta a fáradtságot, az izomlázatot, és a lila foltokat.

A Vogalonga mellett a kirándulás minden perce nagyon jó hangulatban telt, a csapattagok sokszínűségének és összetartásának köszönhetően. Az edzések alkalmával már kiderült, hogy nagyon jó egységben van a csapat, és ez a vélemény huzamosabb közös idő eltöltésével csak erősödött.

*Rofrics Alíz  
Végh Renáta*





# 10 éves a Kőröshegyi Völgyhíd!

## Rendhagyó termelési értekezlet Kőröshegyen



**Többször írtunk már a híd, a hidak összekötő szerepéről, alkalmasint ennek több aspektusáról is. Az évforduló kapcsán az A-HÍD Zrt. támogatásával a Hídépítők Egyesülete rendhagyó „TERMELÉSI ÉRTEKEZLETET” hívott össze mindazoknak, akik a híd megálmodásától a megépítés befejezéséig részesei voltak a folyamatnak.**

A tanácskozás vendége volt Witzmann Mihály Somogy megye országgyűlési képviselője, valamint Marczali Tamás Kőröshegy polgármestere is.

A vendégeket Dombóvári Éva, a Hídépítők Egyesületének főttkára köszöntötte, idézve a Hídépítő története c. könyv előszavából Apáthy Endre akkori vezérigazgató egyik gondolatát.

*„A híd nem csak partokat, földrészeket, tájakat köt össze, hanem embereket is összekapcsol. A hidat az emberek sokasága építi, csapatmunkával készül a mű. Minden hidász mégis büszkén vallja, hogy »én építettem ezt a hidat« és mindegyiknek igaza van.*

*A hídépítésben nem lehet tévedni, a műszaki igényesség és a pontosság alapkövetelmény. A mérnöki munka számtalan érdekes és izgalmas feladatot jelent. Aki a hídépítésben*

*tanulta meg a szakmát, egy olyan alapra épít, amiből kiindulva más területeken is jó munkát képes végezni.”*

A polgármester ünnepi köszöntője után egy oklevelet és egy fényképmontázst nyújtott át az A-HÍD Zrt. műszaki igazgatójának, Magyar Jánosnak.

Ezek után vette kezdetét a „hivatalos” Termelési Értekezlet, melyet Takács László felszerkezeti főmérnök kollégánk vezetett riportternek is beillő rutinnal. Az emlékek sorra jöttek elő, úgy ahogyan a résztvevők a mikrofont egymásnak átadták. A beszélgetést 13 órakor félbe kellett szakítani, mert a Közút engedélyével rendkívüli hídlátogatáson vehettek részt az érdeklődők Hanák Tímea hídmester vezetésével. Jó volt hallani a rengeteg élményt, anekdotát a legkülönbözőbb szemzőgből, az évek elmúltával is.

Többen is emléket állítottak hozzászólásukban mindazoknak, akik már nincsenek közöttünk.

Az A-HÍD Zrt. évek óta támogatja a kőröshegyi falunapokat, ahol a hidasok rendszeresen részesei különféle programoknak. Idén a focibajnokságban második helyezést ért el a Polenyák András által vezetett HÍDÉPÍTŐ foci csapatunk. A főtversenyen pedig az induló hét csapat közül harmadik lett az A-HÍD Zrt. csapata a 200 főre készített pörköltjével. A csapat tagjai: Nyisztor Anita, Medgyesiné Buncsak Mária, Lajkó Katalin, valamint Varga Zoltán. Ezúton is gratulálunk a győzteseknek!

Ezen a kedves, felemelően szép napon szomjas sem maradhatott senki, erről a rendezvényünket támogató Regőczy László, a PRIMUS víz tulajdonosa által biztosított, ünnepi nyakcímkével ellátott ásványvizek gondoskodtak.

Dombóvári Éva



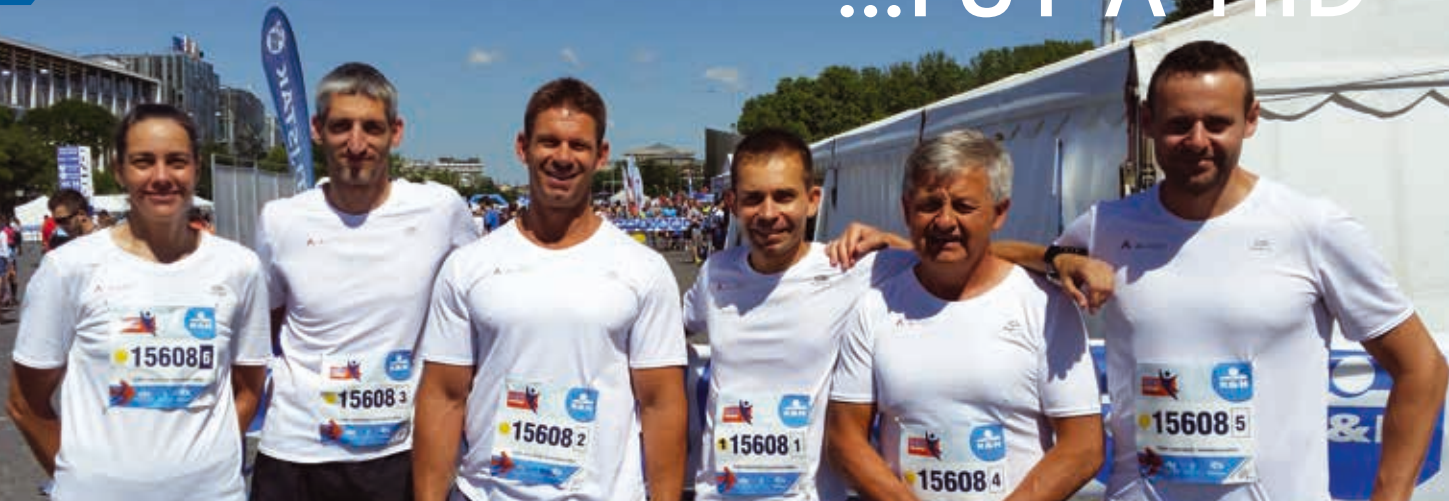


# Émlékek

Kötődés,  
büszkeség,  
szeretet!







K&H Maraton Váltón a FUT-A-HÍD csapata remekül teljesített: a váltó tagja Endródi Mónika, Klincsek Géza, Dr. Csohány András, Szöllős András, Csepregi András és Lóczy Attila

**Napjainkban a napi rendszerességgel végzett futás, illetve kocogás népszerűsége növekvő tendenciát mutat, amely főleg praktikusságának köszönhető: szinte semmi felszerelést nem igényel, csak egy jó futócipőt, nem kötött életkorhoz és nagyon sokféle szinten élvezetes lehet. Ehhez szeretném most a kedvet meghozni, még akkor is, ha úgy érzed, hogy iskolás korod óta a futás gondolatától is irtózol, és egyébként is elhagytad már a 30-as, 40-es éveidet.**

**M**indannyian így vagyunk (voltunk) ezzel, de aki egyszer ráérez a futás valódi ízére, és a kezdeti nehézségek ellenére sem adja fel, hamarosan úgy fogja érezni, hogy a futás élvezetes, örömfórást nyújtó mozgás (legális drog), amely nélkül nem lehet élni. Érdemes kipróbálni és talán legegyszerűbb, ha gyorsan be is nevezél egy futóversenyre, mert maga a versenyélmény és a többi „sorstárs” – aki bizonyosan elismeréssel lesz irántad – lelkiileg olyannyira felpannol, hogy azt érzed, bármire képes leszel, elérhetővé és teljesíthetővé válik egy félmaratoni, utána akár még egy maratoni táv is. Ezért is érdemes futni!

A cégünkönél többen is így állunk ezzel, mindennek tetejébe az idén először Csepregi András csapatvezetőnknek köszönhetően még egy váltót is benevezünk a cég munkatársaiból – az A-HÍD színeit képviselve – az ország legnagyobb váltó-futóversenyére, a K&H Mozdulj! Maraton Váltóra. Hiszen hatan azért mégis csak könnyebb teljesíteni a 42 km-t, mint egyedül.

A csapatunk fantáziadús névválasztással állt rajt-hoz: FUT-A-HÍD!

Mindannyiunk által várva-várt nagy nap végül 2017. június 11-én jött el. A Városligetben a nyári meleg ellenére mintegy 8300 futó jelent meg, hogy vagy egyéniben, vagy váltóban teljesítse a kitűzött távot. A szervezők a helyszínen valamilyen 23°C-ot mértek, mely nekem az Ötvenhatosok terének macskakövéén, a rajtvonalon állva minimum 30 foknak tűnt, mindez a lelkesedésünket és a jókedvünket egyáltalán nem törte meg. A szervezők természetesen maguk is megtettek mindent ezért, a versenyeken szokásos frissítópontok, párapapok és slagok mellett az útvonal mentén szamba- és sámbándob zenekarok játéka diktálta a tempót, sokat enyhítve

a kihívás nehézségein, amikor már az erőnk fogytán volt a tűző napon.

Első futóként nekem még a városligeti fák terebélyes árnyékából is jutott, a többiek viszont árnyékot már keresve sem találtak, kivéve csapatvezetőnket, aki hihetetlen lelkesedéssel, de szerintem a napszűrőből és a kimerültségtől még egy hatalmas hegyet is vélt látni és megfutni a Városligetben. A váltónk végül messze a várakozásaink felett teljesítve a 25. helyet szerezte meg az 561 csapat közül, és a cégek kö-



zötti versenyben a kiváló 10. helyen zárt, az építőipari cégek váltói között nem talált legyőzőre. Szerintem ez a szép eredmény annak köszönhető, hogy mindenki maximálisan azt nyújtotta, ami tőle telt, mindenki elhitte magáról, hogy képes lesz az általa kitűzött szintidőn belül is teljesíteni a 7 km-es távot, és annak, hogy a csapattagok és Hencsei Judit – aki sportbalesete miatt az idén még ki kellett, hogy hagyja a megmérettetést – egymást folyamatosan lelkesítették.

Visszatérve a kezdő gondolatomra, mondhatnánk, hogy én könnyen beszélek, hiszen a futással már 10

éves koromban találkoztam, tájfutóként és atlétaként 25 éves koromig versenyszerűen sportoltam, de megnyugtatom mindazokat, akik hozzám hasonlóan „későn érő típusok”, hogy 15 évvel ezelőtt, amikor idekerültem a Hídépítőhöz, a napi rendszerességű futást magam is abbahagytam. Szépen teltek, múltak az évek, és bár hetente egyszer-kétszer futogattam, 35 éves koromra a cégnél nem csak szakmai tapasztalatra, de 12 kg feleslegre is szert tettem. Szerencsére a gyermekeim éppen ez idő tájt kezdtek el aktívan sportolni – bár ők a sífutást és biatlont választották –, ezzel a rendszeres futáshoz nekem is újra meghozták a kedvem. Azóta szinte napi rendszerességgel futok 10-12 km-t, sőt, az elmúlt év nyarára sikerült olyan formába lendülnöm, hogy a hegyifutó országos bajnokságon a 40-45 év közöttiek kategóriáját nyerve, a felnőtt férfiak abszolút mezőnyében is a 8. helyen értem célba. Az igazi elismerést nem is ez jelentette számomra, hanem az, amikor pár hónappal később, 40 évesen, a magyar válogatott tagjaként részt vehettem a felnőtt hegyifutó világbajnokságon – mely éppen 15 éve debütált először az atlétikai szövetség hivatalos versenyszámaként –, mert sérülés miatt ketten a versenyt nem tudták vállalni. Mivel a futásra, így a hegyifutásra is igaz az, hogy a magamfajta korosodó fehér ember számára ritkán terem babér, különösebb eredményre nem számítottam, de azt gondolom, hogy a Bulgáriában megrendezett vb-n, ahol 14 km-es távot kellett 1390 m szintkülönbséggel teljesíteni, a 150 fős mezőnyből elért 115. hellyel a fiatalok között sem vallottam szégyent.

Öszintén bízom benne, hogy a fentiek sokakban felkeltenek a még szunnyadó érdeklődést a futás iránt, és az A-HÍD évről-évre több fővel és csapattal vesz részt futórendezvényeken.

Szóllós András



