

48. évfolyam 2021/1

HÍDÉPÍTŐK

A-HÍD ZRT. MAGAZINJA



Minden kedves olvasónknak
kellemes húsvéti ünnepeket kívánunk!





TARTALOM

ÉPÍTJÜK

- 2 Sopron is elérhető már gyorsforgalmi úton
- 4 Így halad a tokaji Tisza-híd átépítése és modernizálása
- 6 M4 Tisza-híd kivitelezése
- 10 Megújult Heves város szennyvíztisztítója
- 12 Háromból kettő
- 16 Forgalomba helyeztük

MUNKAVÉDELEM

- 20 Álom, álom, édes álom...

KÖRKÉP

- 22 Hamarosan indulhat a Széchenyi Lánchíd felújítása
- 24 Innovatív megoldások a hídépítés problémáira
- 26 A XXII. Magyar Ingatlanfejlesztési Nívódíj Pályázat eredménye
- 28 Megújul a székházunk
- 30 Korai tárgyalások a Lánchíd állami megváltásáról
- 32 Az A-Híddal újra régi fényében a Vasas-vízilabda!

- 34 Ahol generációkon átível a hídépítés szeretete
- 36 Beszámoló az A-Híd Zrt. SCC/VCA tanúsításáról

KITEKINTŐ

- 38 Világépítők - Dr. Nagy Zsolt

HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

- 44 Bajnokság megnyerésével ünnepel a 25 éves Hídépítők focicsapata
- 48 A 2020. évi életműdíj átadása
- 49 Virtuális futás
- 50 Keresztretjévény

AMIKOR ÉPPEM NEM ÉPÍTÜNK...

- 51 Irány a vadon

ÉLETMÓD MAGAZIN

- 54 Diétázz Kovács Bencével

 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



48. ÉVFOLYAM 2021/1. szám

Szerkesztő: Dombóvári Éva

Szerkesztőbizottság: Barta János, Durkó Sándor, Lipót Attila, Magyar János, Orosz Károly, Szabó László, Varga Béla

Korrektúra: Varga Béla

Nyomdai előkészítés: Modul Art Bt.

Grafikai előkészítés: Köhler Ágnes

Címlapfotó: Magyar Építők

Sopron is elérhető már gyorsforgalmi úton

A közelmúltban fejeződött be az M85 gyorsforgalmi út Csorna – Sopron közötti, mintegy 51 km-es szakaszának kivitelezése, és az elkészült 2x2 sávós új útszakasz forgalomba helyezése 2020. december 16-án megtörtént. A fejlesztésnek köszönhetően egy újabb megyei jogú városunk, Sopron és a Csorna-Sopron közötti térség települései kapcsolódtak be a magyarországi gyorsforgalmi úthálózatba. A beruházásnak köszönhetően Sopron–Győr menetidő 40 percre csökkent és 17 település mentesült az átmenő forgalomtól.

Érdeklődés:

Napra pontosan 99 évvel a forgalomba helyezés előtt történt: a velencei jegyzőkönyv értelmében, 1921. december 16-án Sopron és környékének lakossága népszavazáson döntötte el, hogy a térség mintegy 257 km²-es területe Magyarországhoz vagy Ausztriához tartozzon-e.

A kivitelezés az alábbi vállalatok munkájával valósult meg:

- az I. szakaszon Csorna és a Fertőd közötti a Strabag Építő Kft., a Strabag AG és a Belfry PE Kft. konzorciuma kivitelezett 20,05 kilométeren;
- a II. szakaszon Fertőd és Nagylózs közötti az EuroAszfalt Kft., a Swietelsky Magyarország Kft. és a Betonútépítő Zrt. dolgozott 15,6 kilométeren;
- míg a III. szakaszon Nagylózs és Sopron-kelet között a Dömper Kft. és a Subterra-Raab Kft. építkezett 15,4 kilométeren.

A főpályán kívül az alábbi létesítmények épültek a beruházás keretében:

- 3+1 forgalmi csomópont,

- két pihenőhely,
- 4 külön szintű közút átvezetés,
- mintegy 30 kilométer mezőgazdasági úthálózat,
- és több mint 20 különböző méretű híd műtárgy létesült.

II. szakasz megvalósításában alvállalkozóként részt vett az A-Híd Zrt. is. Kivitelezésünkben készült el 9 db műtárgy, melyből 4 db osztott pályás híd, 4 db keresztező utat átvezető alujáró és 1 db vasbeton kerethíd. Érdeklődés, hogy a műtárgyak kivitelezése szinte teljes egészében saját erőforrásokkal történt, csak speciális részfeladatok elvégzésére vontunk be alvállalkozókat.

Szintén az A-Híd Zrt. kivitelezésében készült el a 8622 sz. keresztező országos közút korrekció, valamint a 554 sz. keresztező út is, ahol a mintegy 150 000 m³ töltés építését és a kapcsolódó egyéb földmunkákat G-Híd Kft. végezte.

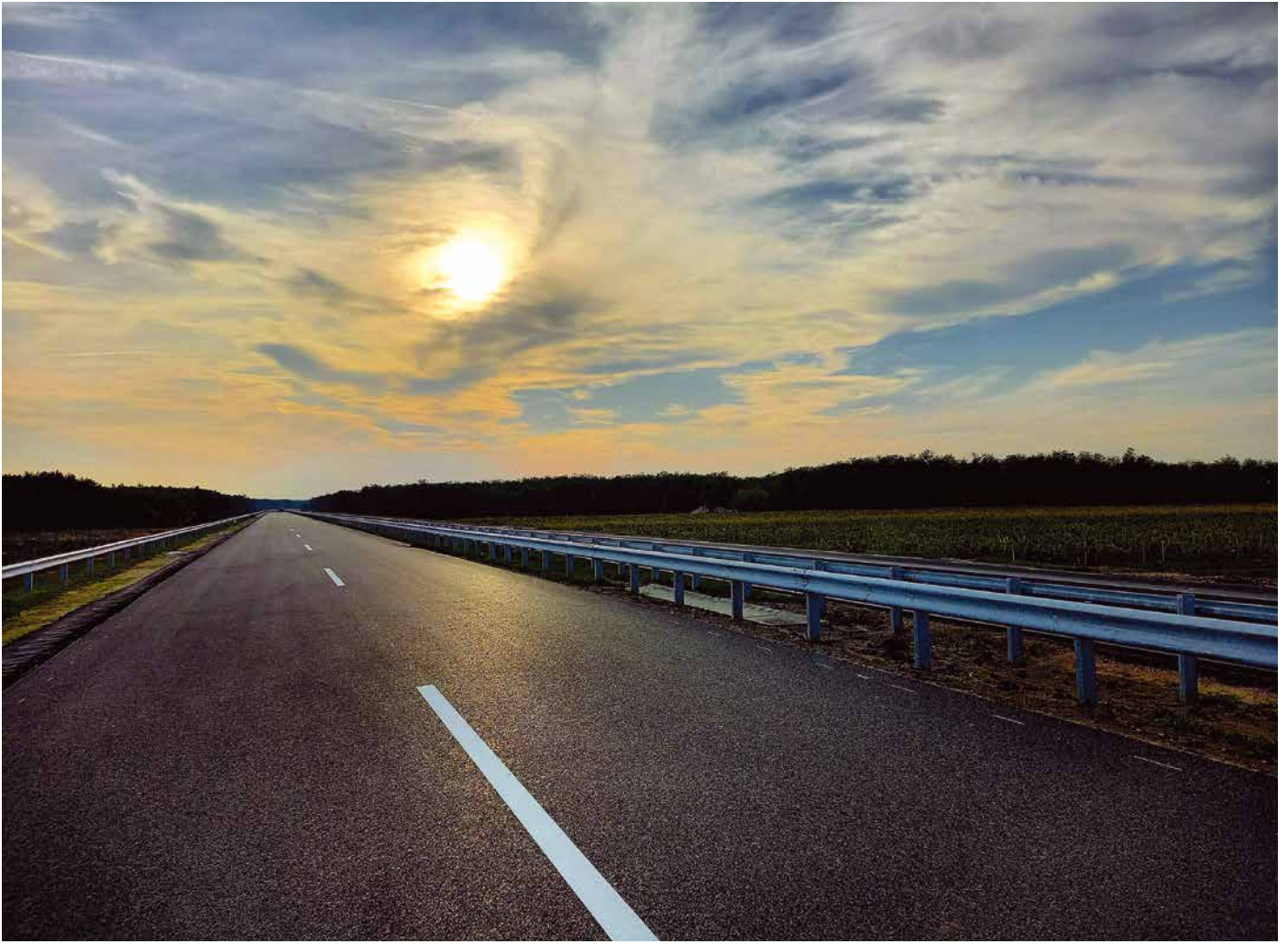
Folyamatban van a Sopron-kelet és az országhatár közötti szakasz kivitelezése. A fertőrákosi csomópont és az országhatár

közötti szakaszon épülő alagútnál a bal oldali járatban november hónapban folyamatos, 24 órás munkavégzés mellett megkezdődött a fejtés. A projekt befejezési határideje 2024. június vége.

Az elkészült út jelentős fejlődést hozott és hozhat a jövőben a térségnek. Nyugati irányban – ha az osztrák oldalon is elkészül a még hiányzó gyorsforgalmi útszakasz – egy újabb teljesértékű gyorsforgalmi határátkelőhely érhető el. A térségben élők számára az út egyik fontos előnye lehet, hogy az Ausztria irányába történő napi ingázás gyorsabban, és biztonságosabb módon lesz bonyolítható.

*Nagy Péter
projektvezető*





M85 gyorsforgalmi út, 55+800 km szelvényben A-Híd Zrt. - (Euroaszfalt Zrt.)





Így halad a tokaji Tisza-híd átépítésével és modernizálásával az A-Híd

Az 1961-ben elkészült átkelőt megújító projektben újabb részt adnak át hétfőtől a gyalogos forgalomnak.



Többször is beszámoltunk a Tisza felett átívelő, tokaji Erzsébet-híd munkálatairól, mely a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF) beruházásában rekonstrukciót és felújítást kap. Az A-Híd Zrt. fejlesztésében zajló projektről (a cégről legutóbb a napokban írtunk, annak kapcsán, hogy a hídépítő vállalat végzi el a fővárosi Lánchíd rekonstrukcióját), most a beruházó újabb információkat tett közzé.

Folyamatos a forgalom az átfogó munkálatok mellett is

Eszerint a folyamatos közúti forgalom fenntartása érdekében több ütemben megújuló híd **első üteme** véget ért: az átkelő rakamazi oldalának északi részét újították fel ennek során.

A gépjárműforgalom december 22-től kezdődően használhatja a hídszakaszt korlátozások nélkül, január 25-én pedig a gyalogosok is birtokba vehették.

Az előző ütemhez hasonlóan haladnak a **most aktuális munkálatokkal**

is: a híd déli részén építik újjá az elhasználódott vasbeton pályalemez két szélső 1-1,5 m széles sávját a konzolszerkezetekkel együtt, a megmaradó középső sávhoz csatlakozva.

2021-ben elkészül a projekt

A **harmadik ütem** keretében, előreláthatóan 2021. április második felétől elbontják és újjáépítik a tokaji körforgalmat, ezért itt is félépítési forgalmkorlátozást vezetnek majd be. A híd és a körforgalom környezetében a munkálatok teljes befejezéséig, várhatóan **2021. utolsó negyedévéig** folyamatosan forgalmkorlátozószakkal kell számolniuk a közlekedőknek.

Számos különböző Tisza-híd állt Tokajban az évszázadok alatt

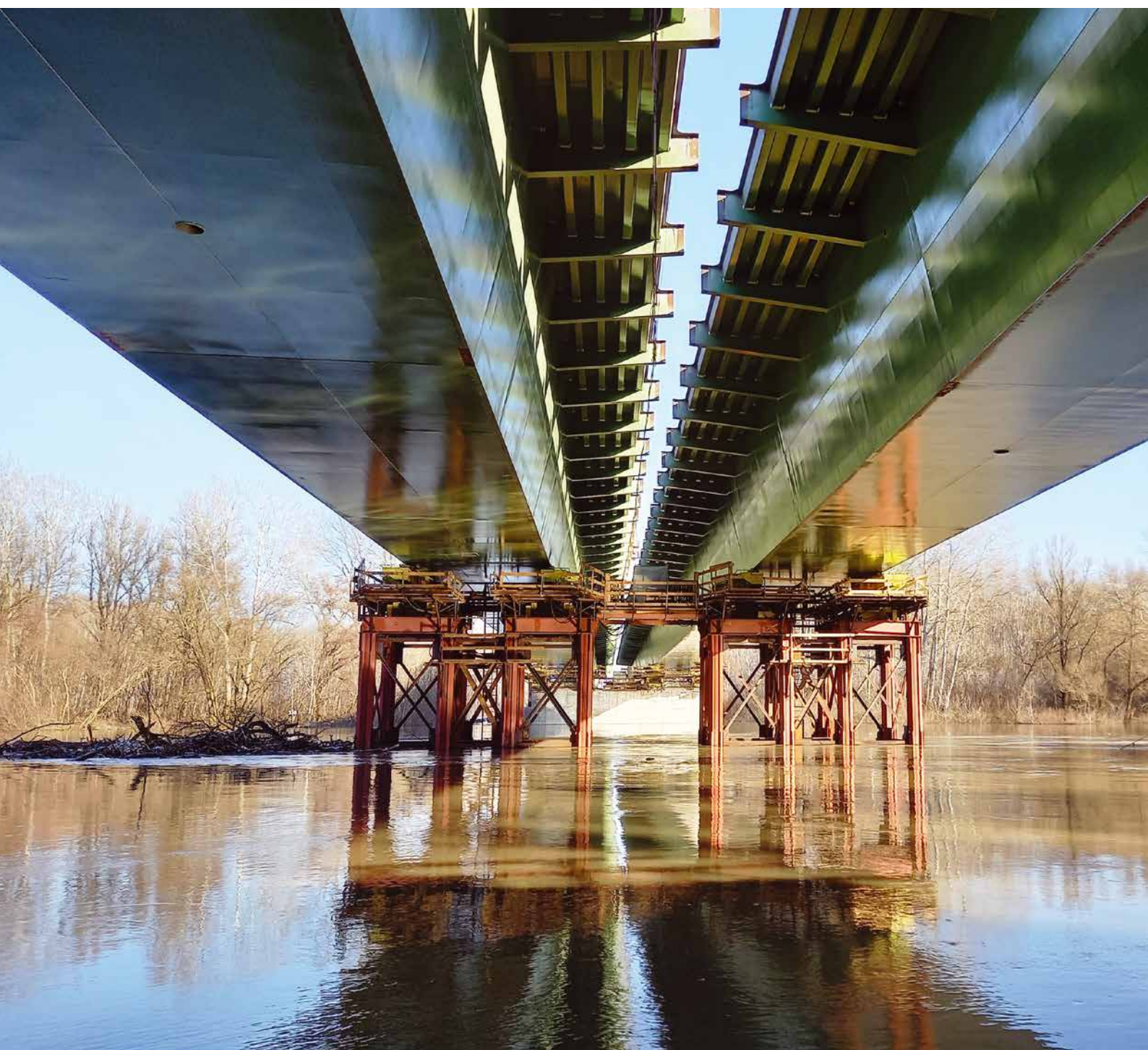
Az átkelő története a XVI. században kezdődött el, korábban egy rév működött a területen. Az első **fahidat** az 1500-as években építették meg, azonban ez a három részre szakadt Magyarország korában nem volt hosszú életű, és 1565-ben el is pusztult a harcok során. Ezután **Mária Terézia** emeltetett hidat, amely az 1848-49-es forradalomban vált használhatatlanná. Ezt követte az első **vashíd**, amely már viselte az **Erzsébet királynő** nevet. A ma látható, a Tisza és a Bodrog összefolyásánál található hidat 1961-ben vették használatba.



M4 Tisza-híd kivitelezése

Azért a víz az úr...

Legutóbbi, augusztusi jelentkezésünk óta az utolsó harmadába fordult a Tisza-híd kivitelezése.



A „hídgyár” folyamatosan üzemelt és a jelentős erőfeszítéseknek, átszervezéseknek, valamint technológiai kiegészítéseknek köszönhetően összeállt egy feszes heti program, mely alapján az egyes részfeladatok, a szerkezetek térbeli összeállítási munkái, a keresztmetszet illesztések megvalósulnak.

A korábban elkészült, jobb- és baloldali öt-öt hídszakaszhoz csatlakozóan további 32-32 szakasz illesztése történt meg, így jelenleg a teljes felszerkezet mintegy 75-80 %-a készült el. Ez idáig 23 alkalommal hajtottunk végre tolási műveletet, mellyel a körülbelül 580 m hosszú hídszerkezet a jelenlegi pozícióba került.

A szerelés előrehaladásának és az adott fázisnak megfelelően elkészültek a további segédjármok, a Tisza mederben létesült vízi járom (J3-4), valamint a J4-5 jelű parti járom, és megkezdődtek

a J7-8 jelű parti járom alapozási munkái. A jármokon és a pilléreken elhelyezésre kerültek a tolópadok a szükséges munkaszintekkel.

A korábbi kivitelezési időszakban bizonyos hídfő és pillérépítési munkák nem készültek el, így a jelen projekt keretében kellett elvégezni a 8. jelű hídfő alapozási, valamint a 8. jelű hídfő és 6. jelű pillér felmenő szerkezetének kivitelezési munkáit.

A 8. jelű hídfő alapozásaként 12 db, d120 átmérőjű, 34,8m átlagos hosszúságú, furatmegtámasztásos cölöp készült, a cölöpösszefogó mérete 6,0×28,6×2,0 méter. A hídfő felmenőfal, illetve térfal biztosítja a hídfő mögötti háttöltés megtámasztását. Oldalirányban párhuzamos síkú szárnyfalak épülnek. A hídszerkezet és a hídfő közötti tér lezárására takarófal épül. A tervek szerint a hídfő teljes szerkezete, illetve a háttöltés is megépül a híd beérkezése előtt, ugyanis a hídpályára történő felhajtást, anyagbeszállítást ebből az irányból tervezzük.

Az ártéri pilléreknél, így a 6. jelű pillérnél is külön szerkezet épült a jobb-, illetve baloldali hídfél számára. A felmenő falazat 2×7,5 m, a szerkezeti gerendánál 2,6×8,1 m, köríves kialakítású. A falazat jelenleg a tolópadok elhelyezhetősége miatt az 1. ütem magasságáig készült. Az ütemek közötti vasalás kialakítása érdekében Lenton toldóelemek kerültek beépítésre.

A teljes acél felszerkezet összeállítása, betolása a végleges alaprajzi helyzetbe – mintegy húsz hónap átfutási idejű folyamat – a tervek szerint 2021. április közepére befejeződik. A jelen időszak kihívása a híd betolását követő feladatok előkészítése, tervezése mind műszaki-technológiai, mind organizációs és ütemezési szempontból.

A hídbetolás utolsó fázisában történik az árbóc szerkezet és a csőr elbontása, valamint a súlycsökkentés miatt elhagyott konzolok elhelyezése.

A hídszerkezet betolása (tolóvonal) a végleges szint közelében – pillérenként eltérően 0, illetve 170 mm-rel magasabban – történik. A tolási segédszerkezetek, tolópadok helyigénye miatt a pillérek első ütemben körülbelül két méterrel alacsonyabban épültek meg, és a híd beérkezését követően kell megépíteni a szerkezeteket a teljes magassáig, a sáruzsámolyokkal együtt. A híd beérkezésekor a szerkezet még a pillérek helyén telepített tolópadokon támaszkodik. A hídszerkezetet ideiglenes, közbenső támaszokra kell átterhelni, így lesz lehetséges a pillérek második ütemének megépítése. Az ideiglenes támaszok kialakítása részben meglévő, korábban már használt (önemelő máglya), részben újonnan gyártott (ingaoszlop) szerkezetekkel történik. Az átterheléseket a tervező által előírt fázisterv alapján, megfelelő sorrendben lehet végezni.

Az átterhelést követően van lehetőség a tolópadok elbontására, a mintegy nyolctonnanás szerkezetek kiemelésére a hídszerkezet alól, a pillérépítés második ütemű munkáinak megkezdésére.

A hídbeérkezést követően, a II. ütemű pillérépítéssel párhuzamosan meg kell kezdeni az acélszerkezetű szegélyelemek elhelyezését, a szigetelési, szigetelési védelmi munkákat. A korrózióvédelmi munkákat követően lehetséges a hídtartozékok – például az üzemi korlátok, a vezető korlátok, a csapadékvíz elvezető rendszer – szerelése.



A Tisza-híd kivitelezésének árnyékában készül egy kisebb műtárgy is, egy, az autópályát keresztező kezelőhíd a Tisza-híd hídfőtől körülbelül 60 méterre. A műtárgy egy keretszerűen kialakított monolit vasbeton szerkezet 80 cm falvastagsággal, melyre előregyártott vasbeton híderendákkal együtdolgozó vasbeton pályalemez kerül. Külön kihívást jelent a két műtárgy munkáinak, valamint az autópálya töltésépítési munkáinak összehangolása, szervezése a műtárgyak közelsége miatt.

A téli időszakban folyamatos munkavégzést terveztünk, mely ütemezési szempontból is indokolt volt.

Sajnos nem várt körülmények olykor befolyásolják a kivitelezési munkákat. A rendkívüli hideg időjárás miatt hegesztéssel járó munkákat csak korlátozottan tudunk végezni, és a betonozási munkákat is át kellett ütemezni. Jelenleg, a cikk írásakor, a januári átlag feletti csapadék következtében árhullám vonul le a Tiszán, ami a munkaterületen I. fokú árvízszintet jelent és a következő időszakban további emelkedő vízállást jósolnak. El kellett szállítanunk a területről az anyagokat, felvonnulási létesítményeket. Az ártéri pillérek megközelítése ellehetetlenült, illetve ideiglenesen

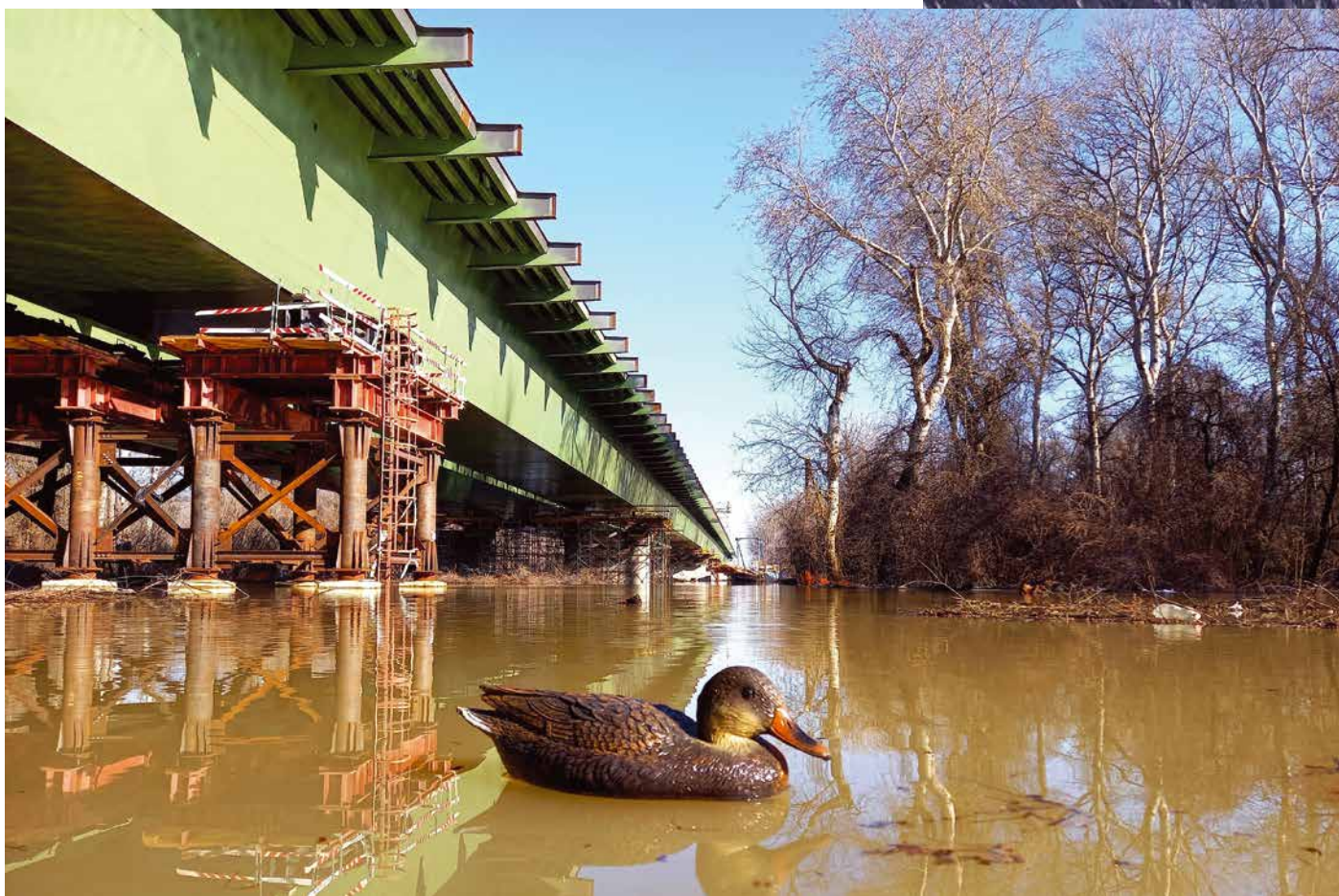


áramtalanítani kellett az ártéren levő elosztó szekrényeket. Az ártéren belül jelenleg munkavégzés nem lehetséges.

Mindezek mellett várjuk a tavaszt és készülünk a befejező időszak kihívásaira.

*Gonda Ildikó
projektvezető*

*Kiss Gábor, Lipót Ádám,
Takács Zalán Ákos*





Az A–G Híd Konzorcium munkájának köszönhetően megújult Heves város szennyvíztisztítása

Heves város hosszú idő óta rendelkezik vezetékes ivóvíz ellátó rendszerrel és a településen élők jelentős hányadának szennyvizét elvezető csatornarendszerrel. Az elvezetett szennyvíz rendkívül szakszerűen üzemeltetett, de a mai előírások teljesítésére nem alkalmas oxidációs árkos szennyvíztisztító telep 1971-ben épült, mely a későbbiekben kétszer került bővítésre.



Régi szennyvíztelep oxidációs árkok és előmechanika (dobrács)

A városi szennyvíztisztító telep korszerűsítésére Heves Város Önkormányzata sikerrel pályázott, melynek eredményeként az Európai Unió és Magyarország Kormányának támogatásával (KEHOP 2.2.1-15-2015-00024) 2017. november 14-én elindulhattak a tervezési és kivitelezési munkálatok. A projekt megvalósítását a Híd csoporthoz tartozó vállalatok alkotta A-G Híd Konzorcium (A-Híd Zrt., G-Híd Zrt./Z-Híd Zrt., Híd Zrt.) nyerte el nettó 900 311 342 Ft értékben. A szerződést követően rögtön neki is láttunk a munkáknak, mivel vállalásunk a tervezést (hatósági engedélyezést), a kivitelezést és a próbaüzem lefolytatását is

tartalmazta, melyre 1095 nap ált rendelkezésünkre.

A fejlesztést, illetve korszerűsítést követően az elfolyó tisztított szennyvíz megfelelő minőségét a telep a régi műtárgyainak, berendezéseinek átalakításával, részben új műtárgyak építésével biztosítja. Az elkészült szennyvíztisztító telep egy folyamatos üzemű, rugalmasan a terhelés változásához igazítható anaerob, anoxikus, oxikus kombinációban üzemelő eleveniszapos biológiai szennyvíztisztító. A berendezés mechanikai tisztítóegységei megszabadítják a szennyvizet a durva szennyeződésektől. A biológiai tisztítómu elvégzi a szerves vegyületek és tápanyagok eltávolítását.

Az új technológiai sor megvalósításához első lépésben több új segédépületet, illetve vasbeton műtárgyat kellett megépíteni. Az épületek és műtárgyak megépítéséhez körülbelül 2000 m³ beton és körülbelül 190 t betonacél került felhasználásra. Ezt követően kezdődhetett meg a technológiai gépszet és elektromos rendszerek szerelése, illetve a szennyvíztechnológiai gépek és berendezések telepítése.

Új telep főbb paraméterei:

- Hidraulikai kapacitás: $Q = 1400 \text{ m}^3/\text{nap}$,
- Biológiai kapacitás: 10812 LE

Új létesítmények:

- 32 m átmérőjű 6 m mélységű összes térfogata 4300 m³ osztott medence (biológiai tisztító)
- 700 m² fedett iszaptároló
- 330 m² szociális és technológiai épület
- 72 m² erőgéptároló
- 40 m² iszapvíztelenítő gépház
- körülbelül 1800 m² telepi út megújítása
- 700 fm udvartéri vezeték D25 – D400 átmérő között

A vállalásunk részét képezte egy hathónapos próbaüzem lefolytatása is, melynek időtartama alatt bizonyítanunk kellett, hogy a tervezett és kivitelezett technológiai alkalmas a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Katasztrófavédelmi igazgatóság által meghatározott, igen szigorú határértékek teljesítésére. A kezdeti nehézségeket leszámítva, az új technológiai sorban gyorsan felépült a megfelelő biológia, és a laboreredmények is kielégítő paramétereket jeleztek. Így a próbaüzem első egy-két hónapját követően megnyugodhattunk,

hogy a telep biztosítani fogja a megfelelő tisztítási hatékonyságot, és a projekt végén tiszta vizet juttathatunk a Császi-árok és

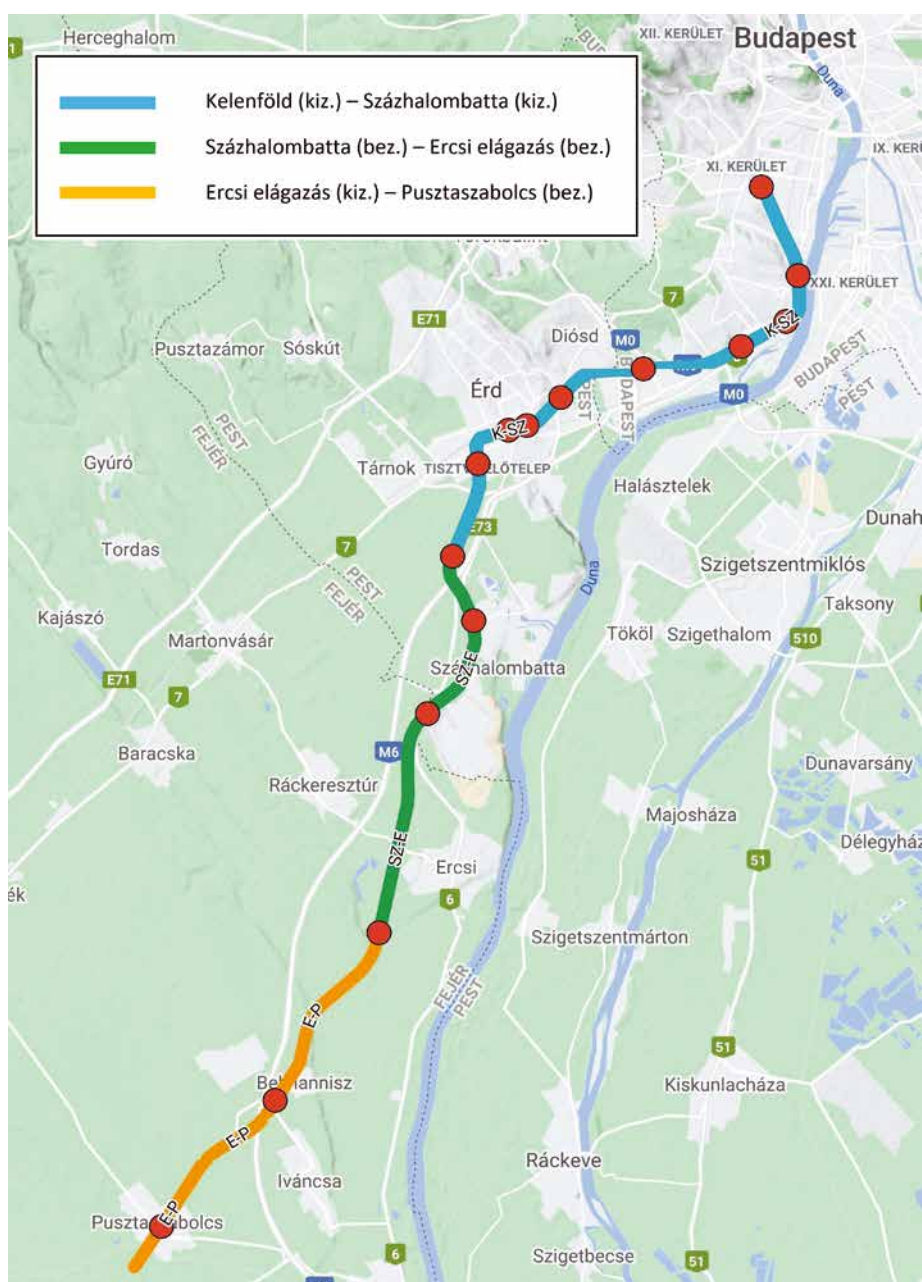
annak befogadóiba, így hozzájárulva mi és gyermekeink egyezsége jövőjéhez.

*Lengyel Dávid
projektvezető*



Háromból kettő

Fényképes beszámoló a Kelenföld–Százhalombatta és Ercsi elágazás – Pusztaszabolcs vasútvonal felújítások sikeres műszaki átadásáról



1. kép: A képen láthatók a 40a jelű, Budapest–Pusztaszabolcs vasútvonal felújított és felújítás alatt álló szakaszai. A decemberi műszaki átadások a Kelenföld – Százhalombatta és az Ercsi elágazás – Pusztaszabolcs szakaszon történtek meg. A középső, Százhalombatta – Ercsi elágazás szakasz átadása nyár elején várható (forrás: Google)

A Kelenföld–Százhalombatta projekten konzorciumi tagként feladatunk volt a szakasz összes műtárgya, felső vezetőke, váltófűtése, elektromos kiváltása, a vasúti alépítmény és vízépítés egy része, kábelalépítmény egy állomáson, valamint a közvilágítási létesítmények. Az Ercsi elágazás – Pusztaszabolcs szakaszon a Mészáros és Mészáros Kft. alvállalkozójaként feladatunk a szakasz összes műtárgyának kivitelezése volt. A kelenföldi szakasz munkái 2017 telén kezdődtek, így egy négyéves munkát zártunk le számtalan vágányzári ütemmel, technológiával és helyszínnel. Csatunk az alábbi munkarészek megvalósítását vezényelte le sikeresen a tervezéstől az átadásig: összesen 47 kisebb-nagyobb műtárgy, Háros állomás vasúti alépítmény és kábelalépítmény, Érd–Százhalombatta vasúti alépítmény és vízépítés, 64,7 km vasúti felsővezeték, a szakasz összes nem vasúti elektromos köz-műépítése és közvilágítása.

A további részletekről már Gál Marcell kollégám és én is írtunk a Hídépítők magazinban, az alábbiakban inkább egy virtuális túrára hívom meg az olvasókat, amelyen a kész állapot látható, Kelenföldről Pusztaszabolcs irányába haladva. A képek elkészítésében többen is közreműködtek, ezúton is köszönöm a segítségüket, a „kölsönvett” képeknél a nevüket feltüntettem.

A 40a jelű, Budapest–Pusztaszabolcs vasútvonalon a négy folyamatban lévő vasút korszerűsítési munkánk közül 2020 decemberében kettő is sikeresen lezárult. A Kelenföld–Százhalombatta, valamint az Ercsi elágazás – Pusztaszabolcs vonalszakaszon a szerződéses munkáinkat sikeresen befejeztük, és átadtuk a beruházó NIF Zrt-nek, valamint az üzemeltető MÁV Zrt-nek (1. kép).



2. kép

2. kép: Budafok megállóhely felújított peronalujjárója: cégünk feladata volt az aluljáró részleges visszabontása, meghosszabbítása, a benne található felvonó átalakítása két megállóhelyesről három megállóhelyesre.

3. kép: Budafokot elhagyva látható egy kép a Kelenföld–Háros nyíltvonal szakaszról. A baloldali két vágány tartozik a Kelenföld–Pusztaszabolcs vasútvonalhoz, a jobboldali két vágány a Kelenföld–Székesfehérvár vasútvonal része. Cégünk feladata itt a meglévő felsővezeték beszabályozása volt a hatályos szabványoknak, előírásoknak megfelelően (az oszlopok és a hosszláncok a Kelenföld–Székesfehérvár vasútvonal átépítés keretében készültek el, 2012-ben).



3. kép



4. kép

4. kép: Megérkezve Háros állomásra, itt található első hidátépítésünk: a Vágóhíd utca felett a régi, a híd alatt 1x1 sávot biztosító, rossz állapotú szerkezetet építettük át egy tartóbetétes vasbeton felszerkeztű műtárgyra, amely alatt így már két forgalmi sávon tud haladni a közúti forgalom. A munkát a vasúti forgalom folyamatos, egyvágányú fenntartása közben végeztük, vasúti provizórium védelmében. (fotó: Kispéter Zoltán, A-Híd Zrt.)

5. kép: Háros állomás lát képe a műszaki átadást követően. Cégünk feladata volt az állomás vasúti alépítménye, kábelalépítménye, és felsővezeték átépítése, valamint az állomáson megvalósuló peronalujjáró műtárgy kivitelezése is. A munka jelentős részét vágányzárban végeztük, az itt található Lesaffre élesztőgyár iparvágány forgalmának szinte folyamatos biztosítása mellett.



5. kép



6. kép

6. kép: Háros állomás után található a szakasz legnagyobb műtárgy-átépítésének eredménye, a Növény utcai aluljáró. A régi, szegecselt acél-híd alatt 2x1 forgalmi sáv haladhatott át, a mostani, acél tartóbetétes, résfalakon támaszkodó szerkezet biztosítja a megszűnő Nagytétényi úti útátjáró forgalmának átvezetését 2x2 sávon. A kivitelezést itt teljes vágányzárban végezhetjük. (fotó: Kispéter Zoltán, A-Híd Zrt.)

7. kép: A szakasz következő állomása Nagytétény-Diósd, itt is létesítettünk egy új peronaluljárót, háttérben látható a másik projekt keretein belül felújított felvételi épület. A vágánymunkákat itt a Brenntag Kft. vasúti kiszolgálásának folyamatos biztosítása mellett, vasúti provizórium védelmében végeztük. (fotó: Kispéter Zoltán, A-Híd Zrt.)



7. kép

8. kép: A Nagytétény-Diósd–Érd állomások közötti szakaszon található a 7. sz. főút feletti felüljáró, amelyet a közút forgalmának folyamatos biztosítása mellett kellett átépítenünk (ezt a töltés részleges megbontásával, terelőút építésével oldottuk meg). A kész hídfőkön a Magyarországon elérhető legnagyobb, P26 jelű (26 m támaszközű) provizóriumot építettünk be elsőként a felszerkezet helyett, hogy először egy, majd az acél tartóbetétes felszerkezet elkészülte után két vágányon is folyamatosan biztosítani tudjuk a vonatforgalmat.



8. kép

9. kép: Kelenföldtől Pusztaszabolcsig összesen 25 db, előregyártott vasbeton keretműtárgyat építettünk, részben a vasúti forgalom egyvágányú, folyamatos fenntartása mellett, részben teljes vágányzárban. A képen látható műtárgy Nagytétény-Diósd és Érd között található, és gyalogos aluljáróként működik, lehetővé téve a közeli, szintbeli vasúti átjáró megszüntetését (fotó: Somogyvári Péter, A-Híd Zrt.).



9. kép

10. kép: A képen látható híd Érd területén található, ez biztosítja a Kelenföld–Pusztaszabolcs vasútvonal átvezetését a Kelenföld–Székesfehérvár vasútvonal felett. Mindkettő vasútvonal villamosított, kétvágányú, és az ország legforgalmasabb vonalai közé tartozik. Ebből sejthető, hogy ez a műtárgy volt talán a legnagyobb kihívást jelentő feladatunk, mivel a forgalmat a híd alatt két, a hídon egy vágányon folyamatosan biztosítani kellett az átépítés során. Teljes vágányzár (mind a négy érintett vágányra) egy-egy éjszakára, a régi híd le- és az új híd beemelésének idejére volt lehetőségünk igényelni.



10. kép

11. kép: Közvetlenül Érd állomás előtt található a vonal régi Balatoni út (most Fehérvári út) feletti átvezetése. Feladatunk itt a vasúti forgalom egyvágányú és a közút kétirányú forgalmának folyamatos fenntartása mellett a régi, szegecselt acél felszerkezetek leemlése, elszállítása, felújítása és visszaépítése a tervezett vágánygeometriához igazodva. A képen a háttérben látható a bevezetőben hivatkozott negyedik munkánk, az Érd–Érd-alsó összekötő vágány hídja, amely egy Magyarországon eddig egyedülálló, részben előre gyártott, részben helyszínen betonozott feszített öszvérszerkezet. Különlegesen fest egymás mellett egy több mint száz éves, valamint egy korszerű, napjainkban fejlesztett konstrukció. (fotó: Kispéter Zoltán, A-Híd Zrt.)



11. kép



12. kép

12. kép: Az érintett szakaszokon összesen hét kisebb-nagyobb peronaluljárót építettünk. A képen az Érd állomáson készült aluljáró folyosója látható. Sajnos az emberi vandalizmus általában nem kíméli ezeket a létesítményeket, a képen látható állapot ennek eredményeképpen nem sokáig szokott fennállni. A csatlakozó, biztosítóberendezés és kapcsolódó létesítmények felújítását végző projekt keretein belül kamerarendszert építettek ki az összes aluljáróban, ez remélhetőleg segít majd a most elkészült állapot minél tovább tartó megóvásában.

13. kép: Pusztaszabolcs állomás a szakasz legjelentősebb forgalmi csomópontja. Három vasútvonal találkozik itt, valamint a Stadler Kft. ide telepítette az ország személyszállításának jelentős részét bonyolító Flirt típusú motorvonatok magyarországi karbantartó üzemét is. Korábban az egész vonalon jellemző módon ezen az állomáson is a keresztaljakból és betonlapokból épített, nem túl biztonságos peronok voltak megtalálhatók, szintbeli megközelítéssel. A korszerű, akadálymentes, biztonságos, szél-, nap- és esővédett közlekedést itt is peronaluljáró, perontetők és magasperonok biztosítják, a képen az elkészült állapot látható. Cégünk feladata az aluljáró építése volt, amely a legnagyobb peronaluljáró a most felújított vonalszakaszon (öt lépcsőkar, három felvonó és több mint ötven méteres folyosó építése). Kivitelezése (bár teljes vágányzárban épült) a sok kis helyen, egyidőben dolgozó társvállalkozó okán, valamint a magas talajvízszint miatt, bőségesen tartogatott kihívásokat. Az alapozást és a munkatér talajvíz elleni védelmét részfallal oldtuk meg. (fotó: Kispéter Zoltán, A-Híd Zrt.)



13. kép



14. kép

14. kép: A vonalszakaszon található egyik, Budapesttől legtávolabb eső feladatunk, a Székesfehérvár–Pusztaszabolcs egyvágányú, „dízelvontatású vasútvonal” átvezetése volt az egyik helyi vízfolyás, a Dohányosvölgyi árok felett. Itt teljes vágányzár állt a rendelkezésünkre, mivel néhány kilométeren teljesen új nyomvonalon halad a vasút, viszont a műtárgyat így egy lápos, vizenyős területre kellett építeni, a szokásoshoz képest jelentős mértékben megerősített alapozással és építés közbeni víztelenítési igénnyel.

*Hegyessy Gergely
építésvezető*

Forgalomba helyeztük

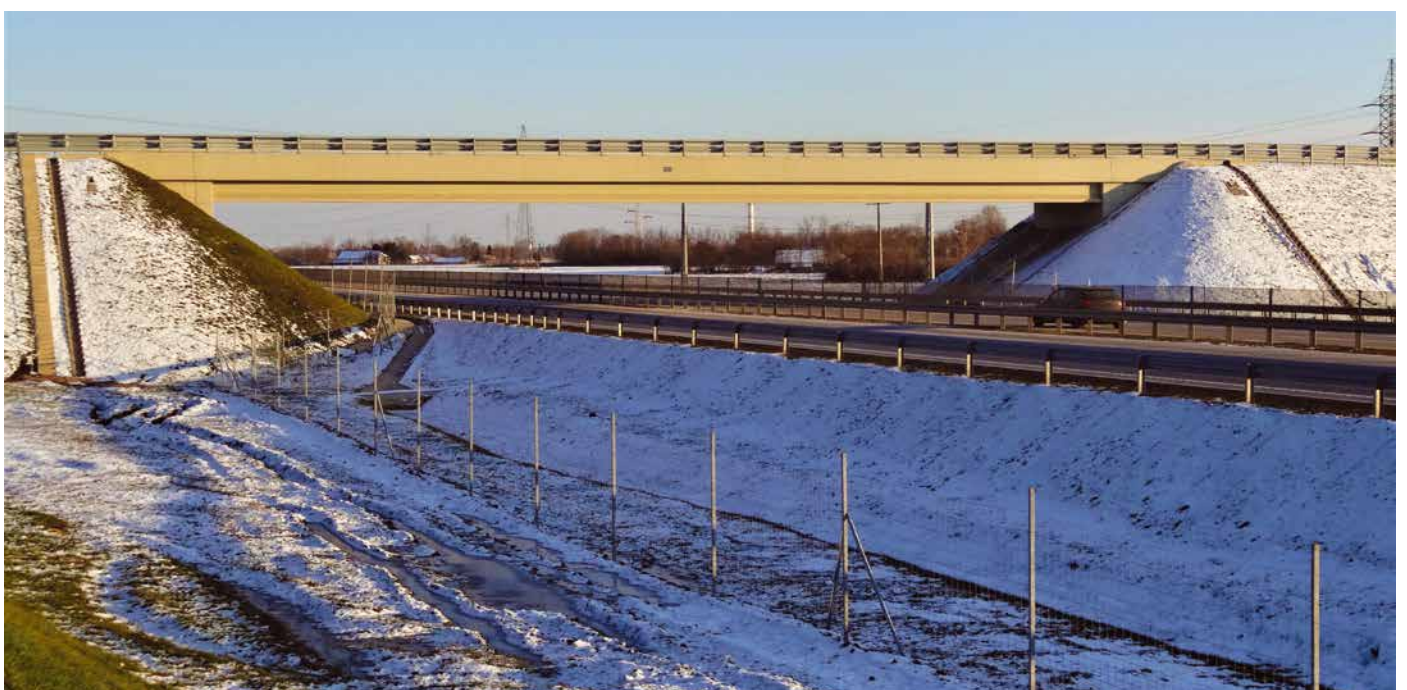
az M44 Gyorsforgalmi út Kondoros – Békéscsaba közötti szakasz műtárgyait

Az M44 gyorsforgalmi út délkeleti végéhez tartozó szakasz (III. ütem) műtárgyainak építése 2020. október közepére elkészült, és november közepén a fővállalkozó Duna Aszfalt Zrt-vel a kivitelezést lezártuk.





B1041j aluljáró a 4644. sz. út alatt



B1141j aluljáró a KF4 j. földút alatt

A szakaszon található kilenc műtárgyból hat – egy felüljáró és öt aluljáró – cégünk kivitelezésében készült.

Korábbi, közel egy évvel előtti cikkünkben leírtuk, hogy a Fűrjesi csomóponti híd (B1135 j. aluljáró) építését – munkaterületi és kiviteli tervek hiánya miatt – jelentős késéssel, 2020. február közepén tudtuk megkezdeni. Ezen tény ismeretében külön örömmünkre szolgált, hogy a tervezett időpontra mind a hat műtárgy kivitelezése a több mint egy hónappal előbbre hozott befejezési határidőre megvalósult.

A szakasz 2020. december 11-i forgalomba helyezésével Magyarország gyorsforgalmi úthálózata elérte Békéscsabát, ezáltal a megyeszékhelyről biztonságosabban és gyorsabban lehet autóval eljutni a fővárosba, valamint a Közép-magyarországi településekre.

*Nagy Viktor és Thuryné Szabó Ágnes
munkahelyi mérnökök*



B116j felüljáró a Csabai csatorna felett





B1135j aluljáró csomóponti ág felett

B1070j aluljáró a KF2 j. földút alatt



Álom, álom, édes álom...

A Csárdáskirálynő operett boldogság szólójában hallhatunk az édes álomról, melynek folytatása az is, hogy az angyalok lenézve azt suttogják, lám a földön is van égi boldogság!

A mi bizonyosan így is van, legalábbis néha, de engem inkább az foglalkoztatott mostanság, hogy ebben a világban az elmúlt évben olyan dolgok történtek, amikről álunkban sem gondoltunk.

Sci-fi lett a valóság

Persze sci-fi regényekben és filmekben olvashattunk vagy nézhettünk már elrettentő filmeket vírusokról, pandémiáról és a lakosság ritkításáról. De ki gondolta volna, hogy ez pillanatokon belül valósággá is válik, és ami a legrosszabb, hogy szinte semmit sem tehetünk ellene. Persze ez nem teljesen van így, a korlátozások és a szabadságjogok megnyirbálása terén talán igen, az oltások terén már nem biztos, de ott is: ki tudja. A legrosszabb az egészben az, hogy jön a hírdömping, igazi és álhírekkel, és senki nem segít ezeket szétválogatni, mindenkinek saját magának kell ezt tennie. És ezzel bárki is áll az egész mögött, elérte, hogy abszolút bizonytalanság uralkodott el a világban, semmi nem biztos, és senki nem lehet bízni. Adaptálható egyik aranymondásom erre a helyzetre is, mely szerint minden ember irigy, ha valaki valami csoda folytán nem, akkor kellemesen csalódtam.

Mi is a meztelen igazság

Sokszor úgy érezzük, ez csak egy rossz álom, és ha felébredünk, minden ugyanúgy fog továbbmenni, mint ahogyan előtte. Sajnos nem így lesz, mert ez a meztelen valóság.

Egy történet szerint igazság és hamisság együtt mentek fürödni. A hamisság előbb jött ki a vízből, ellopta az igazság ruháját, magára vette, a sajátját pedig otthagyta a parton. Szegény igazság nagyon elszomorodott, amikor nem lelta a ruháját, de így szólt magában: inkább járok meztelenül, sem hogy magamra vegyem a hamisság köntösét. Azóta meztelen az igazság, a hamisság

viszont a mai napig az igazság köntösében jár-kel az emberek között.

Wikipédia és az álom

De mi is az álom valójában? Ennek megválaszolására kedvenc helyemet, a Wikipédiát választottam most is.

Az álom, képek, gondolatok, hangok és érzelmek összessége, amely az agyon fut át alvás közben. Az álmok létrejöttének oka, módja és az álmok jelentése még nem tisztázott, bár mindig is érdekelt az embereket.

Többen is



foglalkoznak álmofejtéssel, számos álmoskönyv létezik; az álmokutatással foglalkozó tudomány az onirológia. Sigmund Freud szerint az álmok szoros kapcsolatban állnak az álmodó személy aznapi tevékenységével, és szimbólumokat rejtenek, ami miatt gyakran abszurdnak vagy hihetetlennek tűnnek.

Az álmok lehetnek csupán néhány másodpercesek, de tarthatnak 20-30 percen keresztül is. Átlagosan 3-5 alkalommal álmodunk egy alvásciklusban.

Az álmodó ritkán tudja befolyásolni az álom cselekményét, kivétel ez alól a tudatos álmodás.

Sokféle álom létezik: ijesztő, izgalmas, misztikus, lehangoló, kalandos vagy szexuális témájú. Néhány álom inspiráló hatású, vagy kreatív ötletet közvetít. Egyesek úgy tartják, hogy az álmok egy másik világba engednek betekinteni, a lélek pedig a testet elhagyva ellátogathat ezekre a helyekre, és találkozhat más emberekkel vagy lényekkel.

5000 éves álom

Az álmok legkorábbi említése 5000 évvel ezelőtől származik (i. e. 3100), mezopotámiai agyagtáblákon megőrizve. Az ókori görögök és rómaiak úgy vélték, hogy az álmok istenek és elhunytak közvetlen üzenetei, vagy előrevetítenek jövőbeli eseményeket. Más népeknél is megjelenik az álmok profetikus természete, a suméroké és egyiptomiaké például, mint a magyar őstörténeti regékben, például Emese álmában.

Emese Álmosról álmodott

Álmos első magyar nagyfejedelem turultól jövendőlt születését latin megszövegezésben örököltette ránk a középkori magyar íráshagyomány.

Emese Ügyek vezér felesége 819-től. Ő lett Álmos vezér anyja. A monda szerint a turulmadár álmot sugallt neki, amiben Emese méhéből folyó ered, mely idegen földön terebélyesedik ki. Az álmofejtők szerint ez azt jelentette, hogy fiút szül, aki kivezeti népét hazájából, Levédiából, s utódai dicső királyok lesznek.

Isteni álmok

Maguk a zsidók is nagy jelentőséget tulajdonítottak az álomban megjelenő képeknek, látomásoknak. Azonban a Biblia szerint Isten az ő népétől megkívánja, hogy az álmokkal szemben kellő kritikai magatartást tanúsítson, vagyis nem minden álom emelhető a kinyilatkoztatás rangjára. A Bibliában olvashatunk felületes, semmitmondó álomról, de emberi érzések, törekvések, remények által motivált vágyálmokról is, melyektől óv

minket. Miközben a hamis álmokkal, másokat szándékosan félrevezetni akaróknak kemény ítéletet hirdet. Isten az álmot különböző formában használja a kinyilatkoztatás eszközeként. Így lesz az álom egyszerű jóslat, a jövőnek képekben történő meghirdetése, valamilyen titkoknak a megfejtése. De lehet Istentől jövő intés, figyelmeztetés, isteni parancsadás. Isten a maga szabadságánál és szuverenitásánál fogva, a kinyilatkoztatás eszközeként használja az álmot ott és akkor, ahol és amikor csak akarja.

Ettől aztán nem lettem okosabb, mondhatja, aki eddig jutott az olvasásban. Igen, ettől nem, hisz jogos a kérdés, akkor melyik álmunkat vegyük komolyan, és melyiket ne. De lehet tudatos álmunk is, és ha ezt megtanuljuk, akkor már nem hiába volt ez a cikk.

Alvás közben kicsit meghalunk

A görög mitológiában Hüpnosz az alvás és álom istene, ikertestvére pedig Thanatosz, a halál megtestesítője, az Éj istennőjének apa nélkül született fia. Közeli rokonságuk értelmezhető akképpen, hogy alvás közben mindannyian „meghalunk” egy kis időre a külvilág számára, de mindeközben mégis nagyon intenzív munka zajlik bennünk. A legtöbb ember álmainak csak egy töredékére emlékszik vissza, pedig Freud 1900-ban megjelent „Álomfejtés” című könyve szerint nagyon sok információt nyerhetnénk belőlük az egyén személyiségéről, elfojtott vágyairól, átélt traumáiról.

Az álmodás és kreativitás jó testvérek

Simor Pétertől, a BME Kognitív Tudományi Tanszékének egyetemi adjunktusától érdekes dolgokat tudhatunk meg az álommal, így a tudatos álommal kapcsolatban is.

Álomszerű élmények ébredésünk során is vannak, csak ekkor a külső ingerekre irányuló figyelem miatt ezek háttérbe szorulnak. Viszont, ha épp nincs semmi tennivalónk, és az elménket hagyjuk szabadozni kóborolni, akkor nappal is lehetnek egészen irracionális, furcsa gondolataink, amik egy álmovilágba is beillenek. Ha tudjuk, hogy vár ránk egy feladat, amit majd el kell végeznünk, vagy egy probléma foglalkoztat minket, akkor nagyon sokszor ezeket a helyzeteket előre megéljük az álmainkban.

Az álmodás és a kreativitás között is feltételezhető egyfajta kapocs. Vannak, akik lefekvés előtt maguk mellé tesznek egy jegyzetfüzetet és íróeszközt. És amikor éjjel jönnek a világot megváltó ötletek, akkor ezeket lejegyzik, és így reggel, amikor felkelnek, lehet, ott van leírva saját kézírásukkal a problémájukra a megoldás.

A tudatos álmodás megtanulásával könnyebbé válhat a nappal szerzett információk tudattalanba való áttemelése, így lehetővé válik

egy másik, módosult tudatállapotban való információfeldolgozás.

Tudatos álmodás

A tudatos álmodás tanulásához célszerű bevezetni valamilyen egyszerűbb napi rutint, ami képes mélyen meggyökerezni. Ilyen lehet például a karórán az idő rendszeres ellenőrzése. Ugyanis álmainkra jellemző az, hogy nagyon gyorsan elvész az előzőleg megálmodott információ, például az egyik pillanatban még fél ketőt mutat az óránk, a másik pillanatban meg kilenc órát. Továbbá érdemes feltenni magunknak napközben is a kérdést, hogy ébren vagyunk-e vagy pedig álmodunk. Akinek visszatérő álmai vannak, az valamivel könnyebb helyzetben van, hiszen nagyobb eséllyel veszi észre azt, hogy álmodik. Az extrém álomszituációk, mint például a lebegés, repülés szintén egy kiváló jelzőkaró a tudatos álmodáshoz vezető úton. Próbáljuk éber állapotban is beleképzelni magunkat ezekben a helyzetekbe, és eközben intenzíven gondoljunk arra, hogy most álmodunk.

Álmaink a játszóterünk

Lefekvés előtt pedig legyen egy erős elhatározás bennünk arról, hogy álmunk tudatos lesz. Így nagyobb eséllyel fognak megjelenni ezek a furcsa, irrális helyzetek is álmaink során, ahol, ha rákérdezzük magunkban arra, hogy most vajon álmodunk-e, máris átléptük a tudatos álmodás küszöbét, és beléphetünk felnőttkorunk legnagyobb játszóterére. Fontos a rendszeres, kitartó gyakorlás, de nem szabad görcsösen akarni.

Mindenkinek más az álomkezelése. Napjaimat sokáig befolyásolta, amit éjjel álmodtam. Ezért nekem az a módszerem, hogy reggel tudatosan elfelejtem az álmaimat. Így csak az érzés marad meg, ami sokkal jobb, mint egy rémálom után egész nap lehangoltnak lenni.

Álmodás előtti bárányszámolás

Vannak, akik azt mondják, de jó is lenne lefekvés után mielőbb álmodni, de még elaludni sem tudnak, nemhogy álmodni. Egyik alvásszakértőtől megkérdeztek, hogy jó ötlet-e annak, aki nem tud elaludni, hogy bárányokat számoljon. Azt mondta, ez nem jó ötlet. Próbáljunk ellazulni, vagy amit a tudatos alvásról már tudunk, azt gyakorolni. Ha nem sikerül, akkor ne számoljunk, hanem keljünk fel, és csináljunk valami unalmasat. Aki tud kötni az kössön, vagy kézimunkázzon. Jó altató lehet egy unalmas könyv is, amit olvasva pár perc után leragad a szemünk. Na ekkor uszgyi az ágyba, és már durmolhatunk is.

Ébren bebólintani veszélyes

Ébren is álmodozhatunk, álmunkban pedig előre vagy akár utólag is megélhetjük a valóságot. Az álmodozást lehetőleg ne veszélyes tevékenység során, netán vezetés közben

gyakoroljuk. Sok baleset eredendő oka volt már az is, hogy az illető elmélázott, elgondolkodott, elábrándozott. Ha pedig elbóbiskolt, netán akár pár másodpercre el is elaludt, akkor abból nagy bajok történtek már és történhetnek ezután is. De hogy ez ne következhesen be, ahhoz nagyon fontos, hogy kipihenjük, kialudjunk, netán kiálmodjuk magunkat.

Bartha Sándor bácsi verse az előző lapszámában megadta az ünnep spirituális töltetét. Ennek folytatását éreztem, amikor az alábbi versét olvastam.

HÍD ÉPÜLT A VÉGTELENBE

Messze van az ÉG a FÖLDTŐL,
Közöttük csak a Lélek jár.
Tudjuk, ez így volt kezdetlől,
Nem járt itt ember, sem madár.

Az „idők végén” HÍD épült,
Kapocs lett a kettő között.
Nagykapu csak egy létesült,
Ez stabil, mindenek fölött!

Az építmény Szegletköve
A túloldalról érkezett,
A jöttét csillag jelezte,
Mely ragyogott Betlehem felett.

A HÍD bizonyonnan lassan készült,
A célját sokan vitatták,
De végül mégis megépült,
Bár építőit bántották.

Hozzá diadalív készült,
Az alakja egy fakereszt,
Durva ácsolattal épült,
Felírata: ELVÉGEZTETETT!

Dicső híd és dicső sztráda,
Az ember számára készült,
Jelzőtáblák sokasága
Jelzi: ÉG s a FÖLD egyesült.

Testvér! Ismerd meg a „HIDAT”!
Keskeny bár, de életre visz!
Áldja Lelkünk Őt. Az Urat!
Ki FELTÁMADT és üdvözít.

Bartha Sándor

Ne csak álmodjunk az újjászületést, a tavaszt, hanem éljük is meg.

*Durkó Sándor László
szakújságíró*

Aláírták a szerződést: hamarosan indulhat a Széchenyi Lánchíd felújítása

A patinás fővárosi híd az A-Híd munkájával újul meg, a cég a lehető legmagasabb színvonalú munkát vállalta a 380 méter hosszú, 172 éve átadott történelmi műtárgy munkálatain.



dr. Walter Katalin és Sal László (Fotó: Nagy Mihály/magyarepitok.hu)

Kedden reggel aláírták a Széchenyi Lánchíd felújításáról szóló szerződést a fővárost képviselő BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. és a kivitelező A-Híd Zrt. vezetői. Mint korábban a magyarepitok.hu internetes hírportál megírta, a legnagyobb hazai hídépítő múlttal bíró vállalat nettó 18,8 milliárd forintért nyerte el a projektre kiírt közbeszerzést.

A Duna első állandó hídja, Budapest fontos jelképe újul meg

A járványhelyzetet figyelembe véve visszafogott eseményen részt vett többek között Dr. Walter Katalin BKK-vezérigazgató és Sal László, az A-Híd Zrt. vezérigazgatója (aki lapunk kérdéseire röviden reagált is nemrég a Lánchíd projektjének elvállalása kapcsán, és elmondta: a lehető legmagasabb színvonalú kivitelezésre törekednek).



A kivitelezés a tervek szerint márciusban indulhat el, majd pedig az ütemezés alapján a munkálatok 2023 őszén fejeződhetnek be.

A Lánchíd 172 éve készült el, az 1848-49-es forradalom idején, és a Duna első állandó, illetve egyik legszebb hídjaként is ismert. Mindemellett a fővárosi közlekedés kulcsfontosságú része is, melynek felújítása kiemelt jelentőségű. Összesen kicsivel több mint 380 méter hosszú, szélessége 14,5 méteres.

Teljes körű munkával újul meg a Lánchíd

Mint korábban összegeztük, a felújítás során a BKK oldalán elérhető adatok szerint

- az eddig használt közúti pályalemezt teljesen elbontják és újjáépítik,
- a megmaradó acélszerkezeteket szükség szerint javítják és korrózióvédelemmel látják el,
- valamint felújítják a műemlék gyalogoskorlátokat.

Továbbá többek között megújulnak még a hídtartozékok (hídsaruk, dilatációs elemek, kezelőjárdák). A budai oldali szellőző felépítményeket modernizálják, mind a budai, mind a pesti lánchorgonyzó kamrák szigetelését megújítják, valamint megépül a kamrák árvízi védekezési rendszere is.

A szükség szerinti mederrendezést is elvégzik, miközben egy műemléket megillető gondossággal dolgoznak

Ezen felül, a Duna-meder szükség szerinti rendezésén és a hajózási jelzések korszerűsítésén (aktív radar kiépítése) kívül

- átépítik és kiszélesítik a hídfőkben lévő gyalogos-aluljárókat,
- átépítik a hídfők lépcsőit,
- valamint felújítják a hídfők helyiségeit, és – lehetőség szerint – hasznosítják is őket.

A kőoroszlánok, a kőcímerek, a kőfeliratok és a kőfelületek restaurációt kapnak. A jelenleg egyágú közvilágítási kandeláberek helyett



– korhű képek alapján – gondosan rekonstruált háromágú kandelábreket szerelnek fel a láncszerkezetekre. Emellett még több elem is megújulhat, a teljes lista a magyarepitok.hu internetes hírportálon érhető el.

Szabó Ákos
magyarepitok.hu

Innovatív megoldások a hídépítés problémáira

Régi kérdések, új válaszok a hídépítésben címmel tartott előadást Orosz Károly, az A-Híd ügyvezető igazgatója a MAÚT konferenciáján.

Online tartották meg a MAÚT Magyar Út-és Vasútügyi Társaság innovációs konferenciáját: a szakmai tájékoztató fórumot 2020 tavaszán hívták életre a modern technológiák és módszerek szélesebb ágazati közvéleménnyel történő megismertetése céljából. A rendezvényeken az előzetesen érdeklődésüket jelző jelentkezők köréből kiválasztott előadások hangzottak el a szakmai hallgatóság (tervezők, kivitelezők, üzemeltetők, szakértők) előtt. A lehetséges alkalmazások feltételeit, lehetőségeit,

előnyeit, hátrányait mindig több oldalról is megvilágították.

A 2014-ben az Év Hidászának választott Orosz Károly a legújabb megoldásokat mutatta be az A-Híd Zrt. képviseletében felszólalva.

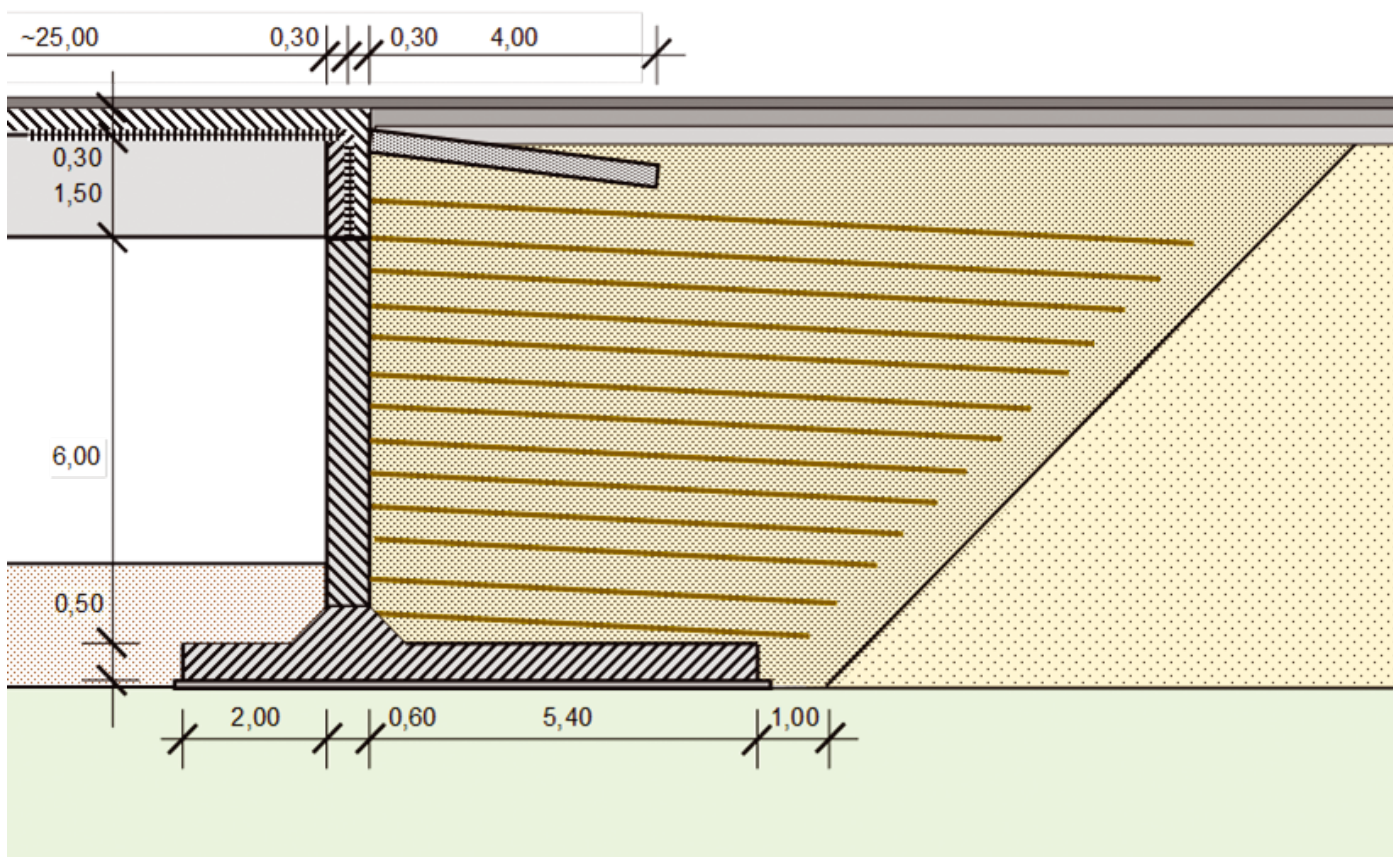
Kihívások a hídépítésben

Az első két nagy sikerű online eseményt követően a harmadik konferencia témájául a hidak és szerkezetek szolgáltak. Orosz Károly előadásának témáját már felszólalása elején definiálta: a hídépítők munkája során felmerülő nehézségekről, illetve azok megoldásairól beszélt.

Elmondta, hogy egy együttműködési program keretében az A-Híd a győri Széchenyi István Egyetemmel közösen három főbb hídépítési problémát vizsgál meg. Az alábbi kihívásokra keresik a megoldásokat:

- bukkanó a hídfőknél,
- öszvérhíd építése,
- vonalkódos hídszegélyek.

A hídfő mögötti bukkanó kialakulásának okai többek között a nem megfelelő tömörségű háttöltés, amely egyre magasabb minőségű alapanyagok





A technológia korlátainak egyike ugyanakkor, hogy az nem minden esetben alkalmazható, és a háttöltés építését nagy gonddal kell kezelni.

Megoldás a repedések ellen

A vonalkódos hídszegélyekkel kapcsolatos kihívások kapcsán a hídszegélyek tipikus károsodásaival kezdte előadását a szakember. Ilyen fő tipikus károsodás a repedés, melynek oka lehet a támaszsüllyedés vagy a zsugorodás. Megoldás lehet a repedések elhárítására a szegély szétszabása, vagyis előregyártott H-hídszegélyek felhasználása.

Jelenleg az alkalmazás elején tartanak, és egy kísérleti elemet készítettek, amelynek viselkedését folyamatosan vizsgálják. A terhelési kísérletek megtörténtek az elem több pontján is, és a szerkezet semmilyen káros elváltozást nem mutatott 100 kN vagy 200 kN terhelés mellett sem.

felhasználásával próbálnak küzdeni. A konzolidációs idő hosszabbítására nincs lehetőség, hiszen az azzal járna, hogy évekig kell várni, mielőtt a műtárgyat átadnák a forgalomnak. A Széchenyi István Egyetemmel közösen a Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP) támogatású K+F+I projekt keretében a hídfő hátrakötésére kidolgoztak egy eddig még nem alkalmazott megoldást, amely kéttámaszú hídnál vagy olyan hídnál alkalmazható, ahol a szélső nyílás kéttámaszú.

A technológia lényege, hogy a töltés végét egy „dobozba” befogják, ezen fekszik a töltés, és erre ültetik a híd felszerkezetét. Fontos, hogy ne bukjon előre a szerkezet, ezért a lemezt meghosszabbítják.

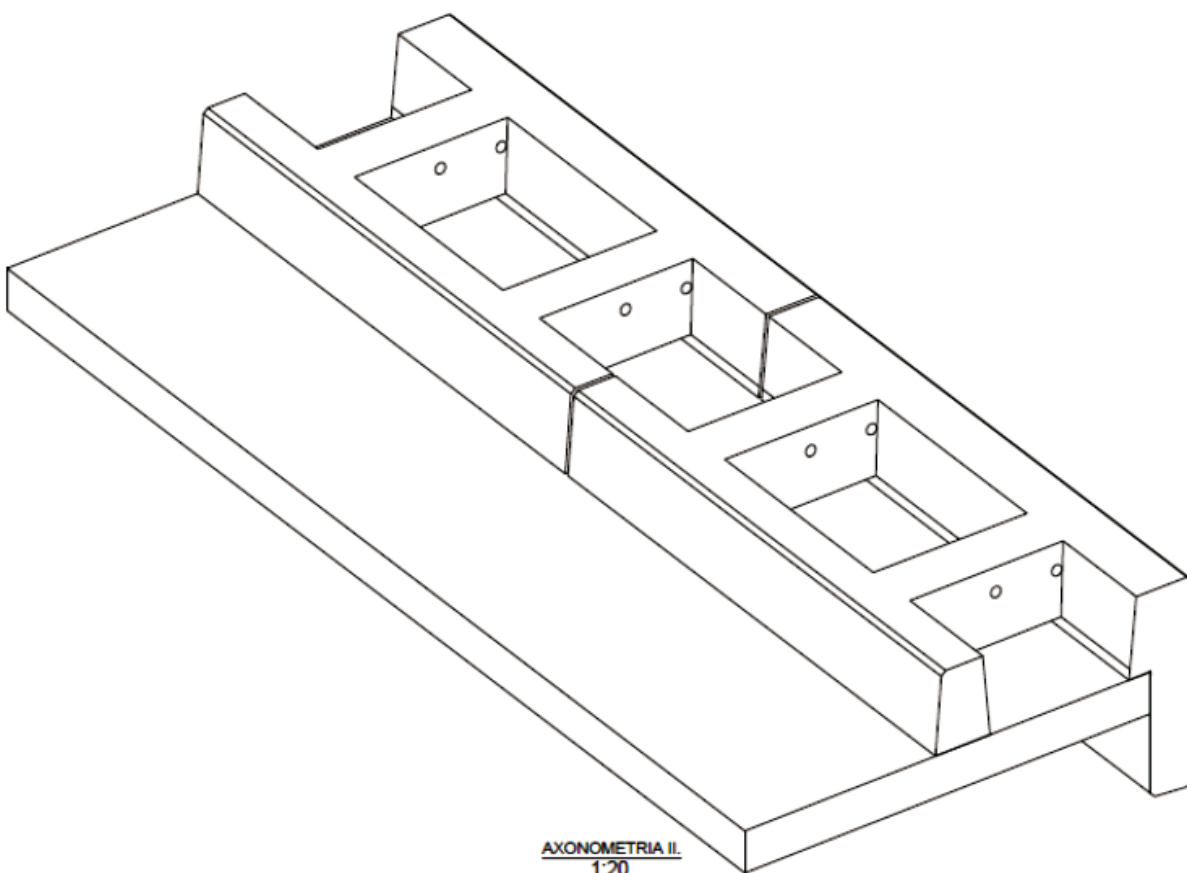
Az eljárás előnyei:

- jelentősen gyorsabb építés a hagyományos mélyalapozáshoz képest,
- olcsóbb kivitelezés,
- megtakarítható a homlokrézsű,
- így több forgalmi sáv helyezhető el,
- valamint minimálisra csökkenthető a háttöltés és a szerkezet közötti süllyedés különbség

Az M8-as völgyhídban már használják

Orosz Károly azzal zárta előadását, hogy köszönetet mondott a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt-nek (NIF) és Duna Aszalt Zrt-nek, hogy támogatják az innovációt, és hozzájárulásukat adták, hogy néhány ilyen H-szegélyt már el is helyezzenek az M8-as út völgyhídján.

*Kolinek Nóra
magyarepitok.hu*



XXII. MAGYAR INGATLANFEJLESZTÉSI NÍVÓDÍJ

2020



FIABCI-HUNGARY
INTERNATIONAL REAL ESTATE FEDERATION

Megszületett a XXII. Magyar Ingatlanfejlesztési Nívódíj Pályázat eredménye

A győztesek között szerepel számos nagynevű hazai építőipari vállalat munkája is. A világ legnagyobb ingatlanszakmai szövetsége, az 1951-ben alakult, párizsi székhelyű FIABCI Magyar Tagozata idén huszonkettedszer rendezte meg a Magyar Ingatlanfejlesztési Nívódíj Pályázatot.

Az idei pályázat sok szempontból rendhagyónak bizonyult. A koronavírus járványra tekintettel a FIABCI Magyar Tagozata a pályázat elindítása előtt kikérte a támogató szervezetek véleményét, és ők egyöntetűen a szervezés elindítására szavaztak, sőt, időközben a Magyar Építőművészek Szövetsége és a Magyar Tárjépítésszek Szövetsége is csatlakozott a támogató szakmai szervezetekhez.

Az ingatlanfejlesztők, a kivitelezők és a tervezők a rendkívüli helyzetben is kiemelt aktivitást mutattak, így a pályázat történetének legnagyobb létszámú mezőnye indult idén.

Indiába is eljutottak a magyar szakemberek

A 41 létesítmény nevezése lehetővé tette, hogy nyolc funkcionális, valamint az Örökségvédelem és a Környezettudatos Építés minőségi kategóriában is díjazhatták a kategória legjobbját. Emellett a támogató szervezetek is adtak különdíjakat.

A hagyományoknak megfelelően idén is megszületett a pályázók szavazata alapján kiválasztott létesítmény különdíja. A pályázók titkos szavazáson ismét a zsűri által kiválasztott legjobb három projekt egyikét tartották legjobbnak.

Idén is több lakóépülettel neveztek, és ismét szerepelt olyan fejlesztés, amelyet

magyar cég külföldön valósított meg. Ezúttal a KÉSZ Csoport indult a kolozsvári Hexagon irodaházával.

A legkülönlegesebb projektnek a Zangla Solar iskola bizonyult, amely magyar tervek alapján, magyarok munkájával létesült Indiában, 4000 méter magasságban a Himaláján.

Szoros verseny alakult ki

A pályaművek között a magánberuházások mellett megtalálhatók a kiemelt állami beruházások és a helyi önkormányzatok által kezdeményezett fejlesztések is.

A benevezett művek színvonala bizonyítja, hogy a magyarországi fejlesztők jó elképzeléseit

a tervezők, a kivitelezők és az összes közreműködő igényesen valósította meg. A szoros versenyben a díjazottak mögött végző létesítmények is magas minőséget képviselnek, amelyek hozzájárultak a települések megújulásához.

Az idei pályázaton a zsűri ismét nehéz helyzetben volt, hiszen a mezőny egészében és ezen belül minden kategóriában nagyon szoros verseny alakult ki, így komoly elemzés után választották ki a nyerteseket. A www.fiabcimagyarorszag.hu weboldalon minden pályaművet bemutatnak.

A XXII. Magyar Ingatlanfejlesztési Nívódíj Pályázat eredménye

I. DÍJAT NYERT, AZ ÖRÖKSÉGVÉDELEM KATEGÓRIA I. DÍJÁT ÉS A SZÁLLODA KATEGÓRIA I. DÍJÁT KAPTA: a Párizs Property Kft., a *Párisi Udvar ötcsillagos szálloda rekonstrukció, Budapest* pályaműért. Az épület

a Market Építő Zrt. generálkivitelezésében született újjá, és az Óbuda Group a projekt és költségmenedzmentet, valamint a műszaki ellenőrzési feladatokat látta el.

II. DÍJAT NYERT, ÉS AZ OKTATÁS KATEGÓRIA I. DÍJÁT KAPTA: BFK Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt. a *Moholy-Nagy Művészeti Egyetem Campusfejlesztés Kreatív Innovációs Központ és Tudáspark kialakítása, Budapest* pályaműért. A beruházás a Market kivitelezésében zárult le.

III. DÍJAT NYERT, A MAGYAR URBANISZTIKAI TÁRSASÁG KÜLÖNDÍJÁT, A LAKÁSVÁSÁR MÉDIA CSOPORT KÜLÖNDÍJÁT, A MAGYAR TÁJÉPÍTÉSZEK SZÖVETSÉGE KÜLÖNDÍJÁT NYERTE ÉS A LEGJOBB PROJEKT A PÁLYÁZÓK SZAVAZATA ALAPJÁN: az Arkt Építész Stúdió Kft., a *Treehouses Noszvaj* pályaműért.

AZ IRODA KATEGÓRIA ÉS A KÖRNYEZETTUDATOS ÉPÍTÉS KATEGÓRIA I. DÍJÁT KAPTA: a Futureal-csoport a *Corvin Technology Park, Budapest* pályaműért.

A LAKÓÉPÜLET KATEGÓRIA I. DÍJÁT KAPTA: a Metrodom Építő Kft. és Hajnal Építésziroda Kft. a *Metrodom Panoráma Lakópark, Budapest* pályaműért.

AZ IPAR-GAZDASÁG KATEGÓRIA I. DÍJÁT KAPTA: az A-Híd Zrt. a *Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő infrastrukturális továbbfejlesztése* pályaműért. Az A-HÍD Zrt-n kívül a Mészáros és Mészáros Kft-ből valamint a Swietelsky Vasúttechnika Kft-ből álló konzorcium felelt a generálkivitelezésért.

Kalácska Nóra
magyarepitok.hu/FIABCI_Hungary



Győr-Gönyű (Dernovics Tamás / magyarepitok.hu)



Megújul a székházunk

„A válság szó a kínai nyelvben két karakterből áll: az egyik a veszélyt jelenti, a másik pedig a lehetőséget.”

John F. Kennedy

2018 tavaszán, amikor felkértek az I-Híd Kft. ügyvezetésére, rögtön az első munkanapomom csőtörésünk volt, hol máshol, a 4. emeleten. A kárelhárítási munkálatok szervezésekor a padlóburkolatok cseréje és a tisztasági festés azonnal fókuszba került. A bérlők, munkatársak felé halmozódó adósságunkat kezdtük törleszteni a lépcsőház és a közösségi terek, folyosók burkolatcseréjével, időközben a vezérigazgatóság is kisebb ráncfelvarráson esett át.

Ezzel párhuzamosan elkezdtek kialakítani a koncepciókat a teljes irodaházra vonatkozóan, majd óvatosan ütemezve, ahogy forrásaink engedték, hozzáláttunk a megvalósításhoz.

A részletek ismertetése előtt menjünk vissza a kezdetekhez:

Az I-Híd Kft. a korábbi I-Híd Zrt. tulajdonában lévő, és az Incubator Kft-vel közösen üzemeltetett ingatlan vagyont kezel, ezek közül kiemelkedő a Hídépítő székház, ahol kollégáink jelentős része nap mint nap megfordul.

Az évek múlásával az ingatlanok részben elhasználódtak, a felújításuk egye előrébb került a prioritásokban. 2013-ban energetikai felújítás történt, amely elsősorban a homlokzat

megújulásában volt számotokra tapasztalható: többek között az épület hőszigetelést és új nyílászárókat kapott. A folytatásban több elképzelés is született a további lépésekről, esetleges bútorcserékről, azok megvalósíthatóságáról.

A tavalyi évben elindult a már több problémát okozó hűtés- és fűtési rendszer csővezetékének cseréje. Mivel erre a szolgáltatásra folyamatosan szükség van, ezt csak szakaszosan, a kisebb terhelést igénylő időszakokban tudjuk elvégeztetni. Ennek befejezése idén tavasszal várható.

A belső felújításban a recepció (fotó) volt az első komolyabb mérföldkő, a pilotprojekt; annak arculatát visszük tovább a különböző szinteken kialakított tárgyalókra.

Anyaghasználata, hangulata a liftelőterekben is visszaköszön majd, barátságosabbá téve a korábban kevésbé kihasznált tereket.

Megújultak a mellékhelyiségek minden szinten, a teakonyhák modernebb, frissebb dizájnt kaptak kollégáink meglepedésére.

Tavaly a korlátozások bevezetésével az ütemezés felgyorsítása mellett döntöttünk, melyhez támogatást is kaptunk a kormányzat

részéről a versenyképesség növelő program keretén belül (VNT2020).

Ezzel lehetőség nyílt az I-Híd Csepelen és Alsónémediben található ingatlanjain is kisebb beruházások, fejlesztések elindítására.

Teljesen új beruházás a székházban is megvalósul: még az idén bővítjük a mélygarázst 21 férőhellyel, felette zöldtetőt alakítunk ki.

Az I-hídnek további két említésre méltó érdekességére is érdemes kitérni:

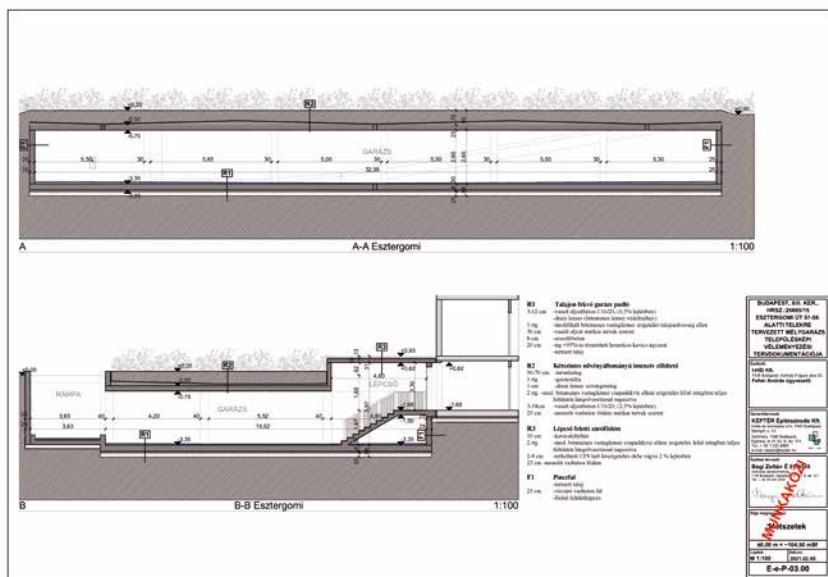
A Covid sújtotta helyzetben már tavasszal elkezdődött a Sikondai Ambient Hotel felújítása a konyharészleggel, majd az őszi zárást követően a teljes wellness részleggel, azokat új élményelemekkel kiegészítve, továbbá bővítjük a konferenciatermük kapacitását is.

Tervezett nyitásunk, amennyiben a járványhelyzet engedi, 2021. május 15.

Budapesten, a XIII. kerületben pedig már túl vagyunk egy 220 lakásos társasházi projekt teljes előkészítésén, a lakások értékesítése elkezdődött.

Tervezett befejezés: 2023. szeptember.

Fehér András
ügyvezető, I-Híd Kft.



Mélygarázs bővítése zöldtetővel, metszet



Recepció



Lift előtér



Konyha



Tárgyaló

Korai tárgyalások a Lánchíd állami megváltásáról

A Pest és Buda közötti állandó hidat egy magántársaság, a Lánchíd Részvénytársaság építette, magántőkéből. A hídon (valójában a folyón való átkelésért) vámot kellett fizetni, ez képezte a társaság bevételeinek jelentős részét.



Kép forrása: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, Budapest Gyűjtemény, A Lánchíd egyik legelső képe

A Lánchíd messze megelőzte korát, nemcsak a műszaki értelemben, de gazdaságilag és a forgalmi igényeket is tekintve, ami abban nyilvánult meg, hogy a társaság működése az 1850-es években veszteséges volt, ahogy az a Lánchídtársulat negyedik közgyűlési jegyzőkönyvének adataiból kiderül, bevételeket a kiadások 3-5% -al rendre meghaladták. Ez a részvények árfolyamán is látszik, hiszen az egész 1850-es évtizedben a névértékük 80%-a körül mozgott a jegyzésük.

A Lánchídtársaság ezért folyamatosan kereste a megváltást. A Hölgyfutár című lap (az abszolutizmus idején

engedélyezett nagyon kevés újság egyike) 1852. június 4-én arról írt, hogy a Lánchídtársulat azt mérlegeli, miképp lehetne bérbe adni a hidat.

Azonban nemcsak a bérbeadás jöhetett szóba, hanem az állam általi megváltás, amely iránt már nagyon korán, az abszolutizmus idején is voltak tárgyalások. Nem sokkal a híd megnyitása után, 1851 márciusában már tárgyalhattak a felek, a Pesti Napló című lap 1851. március 15-én ezt írta:

„A budapesti lánczhidat alkalmasint rövid idő alatt magához fogja váltani az állodalom. Az ez ügyben megkezdett alkudozások, mint mondják már végok felé közelgetnek, s május elsőjén

már alkalmasint a status fogja kezeltetni e jövedelmező remek építményt."

A lap tehát már májusra várta a megegyezést, ami ekkor nem történt meg.

Pár évvel később ugyancsak történtek egyeztetések: 1856-ban voltak tapogatózó tárgyalások. Az 1856-os tanácskozásról az akkori sajtó is beszámolt. A Pesti Napló 1856. szeptember 21-én írt arról, hogy a Lánchídtársulat és a kormányzat tárgyalásokat folytat a híd átvételéről. Az árról a lap megjegyezte, hogy a kormányzat hajlandó olyan árat fizetni, amely kielégítené a részvényeseket is. A cikk arra is kitér, hogy ebben az esetben Pest végre hozzájutna a régóta követelt kárpótlásához is. A híd állami megváltásának további előnyeként a cikk a hídvám eltörlésének és két új híd építésének – akár ismét magántársaság általi – lehetőségét vetette fel. Pesti Napló 1856. október 10-én azt is tudta, hogy az egyezés elfogadására már össze is hívtak egy részvényes közgyűlést október 20-ra, amelyen Sina Simon is részt fog venni. Október 15-én a Politikai Ujdonságok című lapban pedig az alábbi hír jelent meg:

„A lánchídtársulat közgyűlése, melyre Sina bárót is várják, hallomás szerint f. hó 20-ára van kitűzve. E napon tárgyalná a gyűlés azon feltételeket, melyek alatt az állam a lánchídat átvenni szándékozik. Mondják, hogy ezen átvételről többé alig lehet kétség. A bécsi lapok által közöltt ama hír azonban, hogy az állam a budai alagutat is át fogná venni, teljesen alaptalan."

A Budapesti Hírlap egy héttel később, október 16-án a Bécsben megjelenő Magyar Sajtóra hivatkozva már az állítólagos megegyezés részleteit is közölte:

„A budapesti lánchídtársulatra vonatkozólag közelebb fölmerült némi téves hírek megczáfolásul közöljük, hogy a részvényeknek az államigazgatóság által szándéklott beváltási feltételei a következőkben már megállapítvák: a lánchídrészvényesek részvényeikért; nyolcz év alatt elsorsolandó 4%-es metalliqueket kapnak, melyek elsorsolása azonban csak a harmadik évben történik, úgy hogy illetőleg csak hat sorsolás fog történni, és az államigazgatóság magára vállalja és kifizeti a társulat fennlevő adósságát."

Azonban ezzel ellentétes hírek is keringtek, hiszen a fentebbi újság ugyanott megemlíttette, hogy a Pester Lloyd című lap viszont úgy tudja, hogy a kérdés fel sem merült az állam és a társaság között.

Mindenesetre 1856-ban nem tartott közgyűlést a Lánchídtársulat, legközelebb 1857. november 21-én volt közgyűlés, sorrendben a negyedik. (A harmadikat még 1852-ben tartották.) A tárgyalások sikertelenségét tíz évvel később egy, alább idézett újságcikkben azzal magyarázták, hogy 1857-re, Ferenc József magyarországi látogatására már kész is volt a megállapodás, de a cikk írója szerint az Hauer István bárónak, aki akkor a magyar kormányzó, Albert főherceg adlátusa volt, sikerült meggátolnia azt. Hogy Hauer bárónak mi baja volt a megállapodással, miért akasztotta meg azt, a lap nem írta.

Valójában ezen tárgyalások hátterében egészen más okok álltak, ahhoz vélhetően semmi köze nem volt Hauer bárónak és Ferenc József magyarországi útjának.

A valódi okokat a Lánchídtársaság negyedik, 1857-ben tartott közgyűlésén ismertették. A közgyűlésen az igazgatóság beszámolt a részvényeseknek arról, hogy a kormánnyal a katonai személyek áthaladásáról szóló tárgyalásokon felmerült, hogy az állam az egész hidat megvenné, és így rendezné egyszer és mindenkorra a kérdést.

A cégnek több vitás kérdése is nyitva maradt, egyrészt a két városnak fizetendő kártérítés kérdéséről, másrészt a katonaság hídhasználatának módjáról.

A hadsereg vezetése ugyanis abszurdnak tartotta, hogy a hídon a katonaság díjat fizessen az átkelésért, valójában a magántulajdonú híd elképzelésével sem volt kibékülve a bécsi katonai vezetés. Az átkelési feltételekről már a híd megnyitása előtt elkezdődtek a tárgyalások a cég és a katonai vezetés között, amely, a Lánchídtársulat 5. közgyűlésének jegyzőkönyve szerint csak 1860. március 26-án került lezárásra egy évi átálány megállapításával.

A két fél álláspontja 1850-ben, illetve az 1850-es évek elején elég messze állt egymástól, mind az állam, mind a társaság más elképzeléseket vallott a katonai személyek áthaladásáról. A fő részvényes, Sina György a tárgyalások során a szabadságharc alatti katonai mozgások költségét és az így okozott károkat is megpróbálta megtéríttetni. A tárgyalások egyik állomása lehetett, hogy az állam 1851-ben felvetette a vásárlás lehetőségét, ahogy az is, hogy a katonaság saját használatra egy hajóhidat építene a városokon kívül.

Látható tehát, hogy a Lánchídtársaság, illetve a fő részvényes, a Sina bankház (mert a részvények legnagyobb része folyamatosan a Sina bankház tulajdonában volt) kész volt megszabadulni a hídtól, ha az állam megfelelő összeget ajánlott volna, már jóval korábban, mint ahogy a törvényes, akkori szóhasználattal „alkotmányos” viszonyok visszaálltak Magyarországon, és a magyar kormány megindította a tárgyalásokat.

Az 1850-es évek tárgyalásai nem vezettek eredményre, az 1860-as évektől a híd pedig elkezdett nyereséget termelni, így a társaság számára nem volt annyira fontos az eladás. A bécsi kormányzat számára sem, hiszen a katonai áthaladás kérdéséről 1860. március 26-án megállapodtak, ahogy az a Lánchídtársulat 5. közgyűlésének jegyzőkönyvéből ki is derül.

A cég ezután nyereségesen működött. Újabb vételi ajánlatok már a magyar kormány részéről 1867 után érkeztek, és ezek végül eredményre is vezettek.

*Domonkos Csaba
muzeológus
Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum*

A szövegben jelzett forrásokon kívül felhasznált irodalom:

Deák Antal András – Amelie Lanier: Széchenyi István és Sina György közös vállalkozásai, L'Harmattan Kiadó, Budapest, 2005



Az A-Híddal újra régi fényében tündökölhet a Vasas-vízilabda!

2020 áprilisában csatlakozott kiemelt névadó szponzorként az A-Híd a Vasas felnőtt vízilabdacsapatához. A piros-kékeknek így ismét esélye nyílik arra, hogy visszakerüljenek az ország legjobb pólócsapatai közé. Az első lépést már meg is tette az A-Híd VasasPlaket, amely szeptemberben bronzérmet nyert a Magyar Kupában.

Nagy öröm és előrelépés ez számunkra, hiszen hosszú évek óta azon dolgozunk, hogy a Vasas csapatsportágaihoz kiemelt szponzorokat vagy többségi tulajdonosokat nyerjünk meg. Apáthy Endréről köztudott, hogy több sportágot és sportolót is támogat Magyarországon a cégcsoportján keresztül, én magam is régóta jó sportbaráti viszonyban vagyok vele. Az A-Híd csatlakozása új helyzetet teremtett, újra esélyünk nyílhat a hagyományainkhoz méltóbb szereplésre vízilabdában. – mondta 2020. április 17-én **Markovits László**, a Vasas SC elnöke, amikor a felek közösen jelentették be, hogy a klub felnőtt vízilabdacsapata A-Híd VasasPlaket néven kezdi meg a 2020/21-es szezont.

Apáthy Endre tulajdonos, a megállapodás megkötésekor hozzátette, hogy a cégcsoportjuk továbbra is elkötelezett a magyar vízilabda támogatása iránt, és töretlenül folytatják a 2000-es évek elején elkezdett szponzorációs tevékenységüket. Az új projekt pedig lehetővé teszi, hogy a Vasas hosszú évek után újra viszszakerüljön a magyar élmezőnybe.

Azóta sok víz lefolyt a Dunán, és az A-Híd VasasPlaket otthonának számító Komjádi-uszodában is.

A csapat vezetőedzője **Vad Lajos** lett, és játékosfronton is komoly erősítések

történtek az első, A-Híd fémjelezte szezont előtt.

A két korábbi világbajnok magyar válogatott, **Bátori Bence** és **Bedő Krisztián** mellett a 2020/21-es szezonnra az A-Híd VasasPlaket játékosra lett a két szerb olimpiai, világ- és Európa-bajnok, **Braniszlav Mitrovics** és **Szava Randjelovics**, valamint a montenegrói VB- és EB-ezüstérmes **Drasko Brguljan** is. A rutinosabb klasszisok mellett több tehetséges magyar fiatalból állt össze a végleges keret.

A csapat jól is kezdett a Magyar Kupa előselejtezőiben tavaly nyáron, ám a koronavírus végül mindent átírt. A sorozat négyes döntőjére végül csak bő egy hónapos csúszással, szeptember végén kerülhetett sor, ahol a piros-kékek az FTC ellen elvesztett elődöntő után a bronzmeccsen legyőzték a BVSC gárdáját.

Csak, hogy érzékeltessük ennek a jelentőségét: a Vasas vízilabdázói ezt megelőzően utoljára 2012-ben nyertek érmet hazai sorozatban.

A bajnoki szezont őszi részét nehéz reálisan értékelni, hiszen a csapatot három hullámban is utolérte a koronavírus, így Vad Lajos sosem számíthatott a teljes ketre. Sőt, magát a vezetőedzőt is hosszú heteken át nélkülözte a csapat.

December 16-án a BVSC ellen megnyert hazai rangadó azonban azt jelentette,

hogy az A-Híd VasasPlaketnek továbbra is marad reális esélye a legjobb négybe jutásra az OB I-ben.

Az alapszakaszból még több fontos mérkőzés hátravan a 2021-es év elején, ezeken fog eldőlni, hogy sikerül-e a célkitűzés; ám, talán még ennél is fontosabb, hogy az A-Híd és a Vasas vezetői néhány héttel ezelőtt biztosították a közvéleményt arról, hogy a következő szezonnban is folytatódik az együttműködés.

Ahogy az A-Híd részéről **Apáthy Zoltán**, a Vasas vízilabda szakosztály elnöke fogalmazott: Számunkra nem volt kérdés a folytatás egy pillanatig sem, hiszen nem egy évre érkezünk a Vasashoz, hosszú távra tervezünk. Fogalmazhatnánk úgy is, hogy mivel az építőiparban dolgozunk, így a sportban is a fokozatos építkezésben hiszünk, és a Vad Lajos vezette szakmai stáb bevonásával szezonnról szezonnra szeretnénk tudatosan erősíteni a csapatot. Ez a tervezés már el is indult a 2021/22-es szezont kapcsán, és az a célunk, hogy az A-Híd VasasPlaket komoly tényező legyen az OB I-es bajnokságban.

Ebben minden benne van.

Hajrá továbbra is, A-Híd VasasPlaket!

*Jenkei Dániel
kommunikációs vezető, Vasas SC*



Ahol generációkon átível a hídépítés szeretete

Az A-Hídnál méltóképpen búcsúztatják a hosszú éveken át kitartó munkát végzőket.



Csepregi András



Hodula Nándor



Magyar Magdolna



Ötvös Sándor



Dr. Horváth Lajos



Takács László

Egy munkahelyről sokat elárul, hány évet töltenek ott a kollégák, hány évnyi tapasztalat halmozódik fel egy-egy munkatárs részéről. A nagy múltra visszatekintő, többek között jelenlegi struktúrájában az **A-Híd Zrt-t** és a **Hídépítő Zrt-t** is magába foglaló **Híd Csoport** kivitelezőként ország-szerte meghatározó szereplője az út- és hídépítési, vasútépítési, vízépipítési, szennyvízkezelési és környezetvédelmi projekteknek.

A vállalat kiemelt figyelmet fordít azon munkatársaira, akik hosszú éveken, sőt évtizedeken át erősítik az A-Híd csapatát.

Több évtizedes hagyomány a cég életében, hogy nyugdíjba vonulás alkalmából azon kollégák, akik több mint húsz évig dolgoztak az A-Hídnél, egy **elismerő oklevelet** és egy **logóval ellátott aranygyűrűt** kapnak ajándékba búcsúzóul.

Fél évszázad a Hídépítőnél

A közelmúltban hat kolléga vehette át a gyűrűt, akik

- összesen 255 évet dolgoztak a cégcsoportnál,
- átlagot tekintve 42 és fél évet,
- illetve a leghosszabb munkaviszonnyal rendelkező dolgozó pedig 48 évig segítette a Hídépítőt.

A cégcsoportra jellemző, hogy sok olyan kollégával bírt a múltban és rendelkezik most is, akinek első munkahelye a Híd-építő, de arra is több példa adódik, hogy apáról fiúra vagy éppen lányra száll a hídépítés szeretete.

Az A-Híd ezzel a gesztussal arra törekszik, hogy több legyen, mint egy munkahely.

*Kalácska Nóra
magyarepitok.hu*

Beszámoló az A-Híd Zrt. SCC/VCA tanúsításáról



Az A-Híd Zrt. úgy döntött a tavalyi év vége felé, hogy a munka- és egészségvédelem terén egy szinttel feljebb lép, kiszélesíti az ezzel kapcsolatos ismereteit, irányítási rendszerét újabb követelményekkel egészíti ki.

A petrokémiai iparban – különösen Nyugat-Európában és Közép-Kelet-Európa országaiban – elterjedt követelményrendszer alapján minősítik az olajiparban alvállalkozói/beszállítói körbe tartozó vállalkozásokat. Erre azért van szükség, mert míg országonként ugyan hasonló jogi környezet van a munkavédelmi területen, de részleteiben mégis jelentősen eltérnek az egyes

követelmények. Az olajipari sajátosságok viszont országhatárokon átnyúló követelményrendszert tettek szükségessé a biztonsági kérdésekben. Európában több ország együttműködésében megszületett tehát az a műszaki/szakmai/irányítási követelményrendszer, amellyel az amúgy is veszélyes környezet biztonságosabbá tehető.

SCC (Safety Certificate for Contractors – Vállalkozók Biztonsági Tanúsítványa) minősítéssel kell rendelkezniük azoknak a szervezeteknek, amelyek magas kockázatú munkát végeznek az olajiparban. Az akkreditált tanúsító szervezet által kibocsátott SCC/VCA tanúsítvány három évig érvényes, és mint más rendszerszabványok esetében megszokhattuk, itt is fontos a

rendszeres felügyelet (évenkénti tanúsítói felülvizsgálat).

A magas kockázatú munkát végzőknek tevékenységük során folyamatos, részletesen dokumentált felügyeletet kell ellátniuk a munkavédelmi szempontok magas szintű képviselője érdekében, de emellett a megrendelő partnerükkel napi kapcsolat kialakítása is fontos a munkabiztonsági kérdésekben. Az ott dolgozó munkatársaknak képzéseken is részt kell venniük. Magas kockázatú munkát csak azok a munkavállalók végezhetnek, akiknek rendelkeznek akkreditált tanúsító szervezet által kiadott, személyre szóló SCC tanúsítással, amely ugyan tíz évig érvényes, de ez nem jelenti azt, hogy csak tízévente kell munkavédelmi oktatáson megjelenni. Nagyon nem. Az oktatások rendszerek, gyakorlatilag minden munkakezdés előtt át kell tekinteniük a kockázatokat és azok kezelési lehetőségeit. És persze minden munkavédelmi szempontú eseményt jelenteni kell, nem csak a baleseteket. Az események kivizsgálása pedig a megelőzés eszköztárába is tartozik.

Ennek tudatában kezdtük meg a felkészülést a tanúsítvány(ok) megszerzésére, amely minimum három hónapos működés is megkövetelt. Több tanúsítványról van szó, mert a rendszertanúsításon kívül a személyzettanúsításnak is meg kell történnie. Felkészülésünket segítette **Simonné Mérnyei Judit**, akitől mind a követelmények

meghatározásában, mind a felkészülésben hasznos segítséget kaptunk. A koronavírus járványra és a távolságra való tekintettel, a kapcsolattartásra és az egyeztetésre az informatika adta lehetőségeket maximálisan kihasználva, az online munkát választottuk.

SCC/VCA tanúsítvány nincsen tanúsító szervezet igénybevétele nélkül, ezért átfogó keresés után az **APAVE Magyarország Kft**-vel szerződünk. Mint fentebb már írtam, ez az együttműködés két, jól elkülöníthető részből tevődött össze. Egyrészt a már részletezett képzésből és vizsgából, másrészt az irányítási rendszerek auditjánál alkalmazott tanúsítási eljárásból.

Az első felét február 8. és 10. között teljesítettük, egy kétnapos intenzív online képzéssel (oktató: **Kaszner János**), majd egy személyes jelenlét mellett (offline) megírt teszttel. Mind a huszonöt résztvevő sikeres vizsgát tett, amiért a felkészítésben résztvevő csapat nevében is hadd tolmácsoljam az elismerésünket, hiszen a tanfolyam és a vizsga időpontja is mindössze pár nappal annak sorra kerülése előtt lett kihirdetve, ami komoly kihívások elé állított sokunkat, naptárak átírásával és találkozók átütemezésével.

A tanúsítás lefolytatásában – mivel az elmúlt évtizedekben már nagyon sok rendszerauditban volt részünk, illetve évente több alkalommal veszünk ilyeneken részt – természetesen nem számítottunk

nagy meglepetésre, de mint minden új rendszerem első auditjánál, fokozott figyelemmel voltunk minden apró részletre („vizsgadrukk”). Az APAVE Magyarország Kft. kétnapos auditot határozott meg számunkra, ebben természetesen a helyszíni projektátogatást is beleértve. Az audit részleteibe nem belemenve elmondható, hogy az a várakozásunknak megfelelően, jó hangulatban és gördülékenyen – sőt, estébe menően – ment, fennakadás nem volt. A tanúsítóhely részéről **Szilágyi Bence** tüzetesen átvizsgálta mindent, interjúztatott szervezeti egységeket és személyeket, megnézte mindent, ami a tanúsítási eljárás során fontos volt.

Minden közreműködőnek hálásak vagyunk, hogy segítette a munkánkat és rendelkezésre állt, amikor az audit során kérdések tömkelege zúdult rá. És persze a kivitelezési projekt minden munkatársának, alvállalkozóknak is köszönöm, hogy munkájukkal hozzájárultak a tanúsítás sikeréhez.

Mivel még a végeredmény nincs a kezünkben, ezért a fentiek megelőlegezik a sikeres tanúsítást, azonban joggal bízhatunk benne, hiszen a tanúsító a belga tanúsítóhely felé a tanúsítvány kiállítását javasolta, és amelyet reményeink szerint napokon belül megkapunk, illetve mire ez a kiadvány megjelenik, már bizonyára kifüggesztésre is került a falainkon.

*Varga Béla
minőség-és környezetirányítási mérnök*



Világépítők – Dr. Nagy Zsolt



Új év, új évad rovatunk életében is, immáron a harmadik. Folytatjuk sorozatunkat, amelyben Magyarország jelenlegi határain kívül élő és alkotó magyar építőmérnököket mutatunk be olvasóinknak, ezúttal, a sormintát követve, ismét a legnagyobb határon túli nemzetrésszel rendelkező területről, Erdélyből.

Mint már többször jeleztük, a „hidászág” nem kötelező feltétele a rovatunkban való megjelenésnek. Mai világépítőnk sem hidász, vagy mégis? Cikkünk végén erre is választ kapunk. Akárhogy is van, mindenképpen tökéletesen beleillik a két éve megindított sorba. Ha végignézzük az eddig bemutatottak pályafutását, mindegyikőjükéről elmondhatjuk, hogy nem unatkoztak az életükben. (Persze ez nem véletlen, éppen ezért szerepeltek itt.) Nincs ez másképp mostani főszereplőnk, Dr. Nagy Zsolt, a Kolozsvári Műszaki Egyetem docense, egyúttal a Gordias kft. ügyvezetője esetében sem: oktat, kutat, tervez, céget vezet, csapatot épít.

Teszi mindezt kitartóan, lelkiismeretesen, odaadással, a szakma iránti alázattal és elkötelezettséggel, a diákjai felé irányuló mindenáron való segítő szándékkal, a kollégái iránt érzett felelősséggel – és persze a maga elé állított szigorú követelmények betartásával. Munkái, mint látni fogjuk, roppant változatosak (tán csak éppen híd nincsen közöttük), és magas szakmai színvonalat képviselnek, amit a számtalan kapott díj is jelez. Cége dolgozóira kollégaként tekint, csapatként kezeli őket, ennek megfelelően a kapcsolatuk nem korlátozódik az irodában eltöltött időre, ami mindenképpen jó hatással van az egymáshoz fűződő viszonyukra, és végső soron a munkájuk eredményességére. Az oktatásban végzett tevékenységével kapcsolatban pedig számomra nagyon szimpatikus, hogy nem csak a száraz tudás átadását végzi, hanem törekszik a leendő mérnökök életre nevelésére is.

És hogy annak is biznyságát adjuk, hogy (az ismert közhellyel élve) valóban milyen kicsi a világ, leírom azt is, hogy a Zsolt által a cikkben megemlített egyik doktorandusz mostanság éppen e sorok írójának testvéröccse asztalszomszédjaként dolgozik egy tervezőirodában, ahogy az a cikk létrehozása során folytatott levelezésünk során véletlenül kiderült. Hogy ez a tény milyen jelentőséggel bír Zsolt vagy a nevezett doktorandusz pályafutása, tudományos előmenetele, vagy általánosságban az építőmérnöki szakma jelene és jövője szempontjából? Az ég világon semmilyennel – csak mint érdekességet megemlítettem...

*Barta János
főmérnök*



1. kép: A Kelneki vártemplom

Marosvásárhelyen születtem 1970-ben, viszont ma már inkább csak a kedves barátok és a rokoni kapcsolatok kötnek e helyhez. Gyerekkorom a Hargita megyei Balánbányához fűződik, ahová szüleim költöztek megszületésem után. Bányaváros lévén, nem álltak előttem fényes kilátások a jövőt illetően, ezért szüleim mindig arra ösztönöztek, hogy tanuljak, ha nem akarok bányászattal foglalkozni behatóban. Gyerekkoromban a biciklizésért rajongtam, a Tour de France-on való részvételtől álmodoztam, azon kívül jéghekkiról, meg autóvezetésről, kevesebbet a szakmáról.

Általános iskolai tanulmányaim után a csíkszeredai Matematika-Fizika Líceumba kerültem (mostani Márton Áron Líceum). Az ott bentlakó diákként eltöltött négy év rengeteget számított a fejlődésemben. Csodás tanáraink voltak, arra ösztönöztek ők is, hogy továbbtanuljunk. Zenerajongási lázom akkori énje a hangmérnöki pályáról álmodozott. Nem sok opció volt azokban az időkben a továbbtanulásra: Bukarest, Jászvásár, Temesvár és Kolozsvár voltak az egyetemi városok. Ugyanakkor a felvételi vizsga is igazi kihívás volt a hatalmas jelentkezőszám/keves meghirdetett hely miatt. A Kolozsvári Műszaki Egyetemre (akkori Politechnika Intézetre) esett a választásom, ahol 250 jelentkező volt a csekély 25 építőmérnöki helyre. Sikeres felvételi vizsgám után az akkori idők

szokásához híven bevonultam katonának. Kilenc hónapot tüzoltó voltam és egyben katona (a vadakat terelő juhász kimaradt) Marosvásárhelyen.

Majd kezdődött az egyetemi élet 1989-ben Kolozsváron. Az „átkosban” kezdtem, de hamarosan megfordult a világ a 89-es decemberi eseményeket követően. Volt egy rövid zavargásos átmenet az egyetemi év alatt, de ennek hamar véget vetett a januárban elkezdődő vizsgaidőszak. Második félévtől visszazökkent az élet kisebb nagyobb változásokkal a megszokott mederbe. Sztrájkok, tiltakozások tarkították az évet (voltak márciusi marosvásárhelyi események, meg bukaresti bányászjárás), de végül csak a tanulás mellett kötöttünk ki. Az egyetemi évek alatt csatlakoztam a műemlékvédő tevékenységekhez. Egyetemi tanulmányaim befejezése után kerültem a kolozsvári Utilitas műemlékvédelemmel foglalkozó tervező céghez. Akkoriban kezdődtek el a bonchidai kastély és a kelneki vártemplom (1. kép) felmérési munkái, ezek elvégzésében segédkeztem.

A műemlékes szakterületről kerültem az ipari építkezések világába 1995-ben, amikor a svédországi Lindab cég romániai leányvállalatot hozott létre. A vállalkozás, amelyhez csatlakoztam, Kolozsvár mellett indult (Magyarlónán), de rövid kolozsvári működés után végül Bukarest közelébe költözött a telephely (Afumați községbe), így kerültem 1996-ban Bukarestbe. Az új élet új

kihívásokat gördített az utamba: acélszerkezetek tervezése, terjesztése és építése a romániai piacon. Ezek lebonyolítása új ismereteket igényelt, a sikeres megoldás pedig újabb tapasztalatok forrása volt. Egy vállalkozás működésének megértéséhez kezdtem menedzsmentet tanulni a Bukarestben brit minta alapján működő Open University Business School oktatási rendszerét követve. A szakmai tudásom fejlesztése az acélszerkezetek terén, valamint a tevékenységgel kapcsolatos ismeretek kamatoztatása érdekében iratkoztam be doktori tanulmányokra a Temesvári Műszaki Egyetemre. Visszatekintve úgy érzem, hogy mindezt leírni is sok, naponta benne lenni a többi hétköznapi teendők mellett pedig túlvállalás volt.

A tíz éves, multinacionális környezetben eltöltött idő és kifejtett tevékenység sok érdekes és hasznos tapasztalatot nyújtott. Nemzetközi kutató-fejlesztő csapat alakult a cégen belül, amelynek tagjaként a termékfejlesztésben egyesítettük ismereteinket. Konkurens cégek felvásárlásával nagy kihívásoknak néztünk elébe a cégkultúrák egyesítése érdekében. Ebben nagy segítségemre voltak a menedzsment tanulmányok során elsajátított ismeretek. Menedzsment tanulmányaimat sikerült lezárni 2005-ben, vizsgadolgozatom témaként az innováció gyökereit tanulmányoztam egy szervezet életében. Viszont a doktori



2. kép: PhD teszt elvégzése



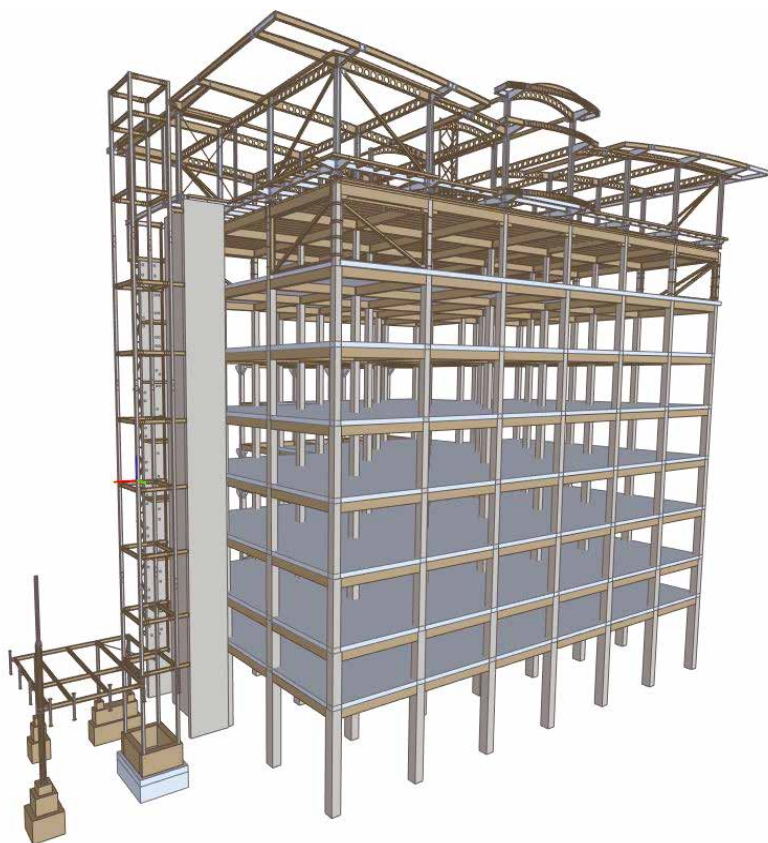
3. kép: Jégcsarnok Marosvásárhelyen



4. kép: Sigma Business Center bővítés előtt...



5. kép: ... és bővítés után



6. kép: Sigma Center statikai váza a bővítéssel



7. kép: Kolozsvári sportcsarnok tetőszerkezete



8. kép: Bukaresti Operettszínház

disszertáció megírása és megvédése az acélszerkezetek terén, amely kapcsolódott a cégen belüli termékfejlesztési tevékenységekhez is, továbbra is függőben maradt. 2004-ben csatlakoztam az Európai Acélszerkezetgyártók Egyesületének (ECCS) hidegen hajlított acél idomok tervezési problémáival foglalkozó munkacsoportjához (most is aktív tagja vagyok), mely tevékenység egybevágott a doktori disszertációm témájával.

2005-ben éreztem azt, hogy próbálnék belekergetni egy olyan szerepkörbe, amely nem igazán egyezik meg az én további terveimmel, ezért 2006 januárjában szabadúszóvá váltam. Saját vállalkozásra váltottam, és elkezdődött a Gordias-os szerkezettervezői időszakom. Ugyanakkor egyik teljesítményem célom – az elkezdett doktori tanulmányaim befejezése – megmaradt a tartozási listámon. Nagyon eltérő célok voltak: vállalkozást építeni és doktori értekezést írni. Kemény év volt, de a kitűzött célt sikerült végre teljesítenem és 2006 decemberében lezárult életem egyik legnehezebb projektje: megszereztem a doktori címet a hidegen hajlított acélidomokból készült szerkezetek kísérleti és elméleti tanulmányával. (2. kép: PHD kísérlet).

Szabadúszói utóéletemben a Lindabos munkakapcsolat továbbra is megmaradt: rengeteg közös és sikeres projektünk volt az elmúlt évek során, amelyben a Gordias a tudást, a Lindab pedig az anyagokat és a projektmenedzsmentet adta.

A vállalkozói élet nem egyszerű mutató, főként, ha ez nulláról indul. Viszont gazdaságilag az építőipar legpezsgőbb periódusában indultam, amelyet valószínűleg nem lesz alkalmam még egyszer megtapasztalni. Ugyanakkor nagyon sokat köszönhetek az előéletemből megmaradt szakmai kapcsolatoknak, kollegáknak, akikkel a mai napig sikeres az együttműködésünk.

2007-ben lehetőségem nyílt Kolozsvárra vizsziatelenpedni és fokozatosan elszakadni a bukaresti létől. Saját tervező csapat építése és egy tervezőiroda létrehozása Kolozsváron, ez volt a cél. A 2008-as tanévtől óraadóként kezdtem együttműködni a Kolozsvári Műszaki Egyetem Építőmérnöki Karával, ahol pályám kezdetén a mérnöki diplomát szereztem, 2009-től pedig adjunktusi állásban az egyetem állandó munkatársa lettem acél és ösvérszerkezetek, valamint ipari létesítmények oktatása területén. 2010-ben hároméves posztdoktori kutatási pályázatot nyertem hidegen hajlított acélidomokból készült szerkezetek kísérleti és elméleti tanulmányozásával a földrengéses területeken. Kutatási programom során sikerült a finnországi VTT kutatóközpontban, illetve a barcelonai UPC egyetemen is egy-egy hónapot eltölteni kutatási munkáimmal.

Az oktatási tevékenység amolyan hobbitévékenységnek minősült, főként a kezdeti időszakban való neveléses fizetések miatt. Adjunktusként

kevésbé kerestem, mint amennyi azoknak a doktorandusz diákoknak az ösztöndíja volt, akiknek a kutatásait koordináltam. Viszont kevésbé érdekelt, mert feltöltődésként éltem meg a fiatal diákokkal való oktatási és kutatási munkát. A végzős diákjaim pedig lelkes munkaerőnek bizonyultak, csapatot lehetett építeni, ami biztosította a csapattagok fejlődését a nehéz és zavaros gazdasági válság utáni körülmények ellenére is.

Az egyetemi tevékenységben is kerestem a csapatépítés lehetőségét. Az oktatási rendszer folyamatos változáson ment át: egyik hétről a másikra nyugdíjba vágta a 65 életévet betöltött idősebb kollegákat, miközben fiatal utánpótlásunk elég foghíjas volt, az idősebb és a fiatal korosztály között pedig hiányoztak a korombeli, átmenetet képező tanszéki tagok. Próbáltam ösztönözni hatni azokra a fiatalokra, akik doktori tanulmányaikkal „harcoltak”. 2013-ban szereztem meg a docensi címet.

A Gordias csapat felépítése volt (és most is az) a legkeményebb feladat. Szerkezetek tervezésében kell a kihívás, viszont tapasztalataim szerint a leglátványosabb terveink, szerkezeteink sok időt igényelnek, és kevés pénzt hoztak. Az apróbb és pénzesebb munkák tartottak fenn, de ezek mellett a sablonosság kinyírja a tehetségebb embereket agyát. Viszont a fennmaradásért mindkét fajta munka fontos. Ezért is próbálunk tervezési és kutatási tevékenység területén

is megtalálni a számunkra megfelelő projekteket, amelyekből egy elfogadható egyveleg biztosítja számunkra a fennmaradást.

Legelső díjazott szerkezeti munkánk a marosvásárhelyi jégcsarnok szerkezete volt: 2009-ben a Mérnöki Kamara különdíját nyertük vele a nagy (50 m fölötti) fesztávú létesítmények kategóriájában (3. kép). A kamara tervpályázatain az elkövetkező években is sikeresen szerepeltünk: 2010-ben egy meglévő kolozsvári többszintes épületszerkezet függőleges bővítésével nyertünk harmadik díjat (4. és 5. kép: ilyen volt, ilyen lett, illetve 6. kép: a statikai váz), 2011-ben egy szatmárnémeti épület átalakítási munkáiért tüntettek ki szintén harmadik díjjal, 2012-ben a kolozsvári sportcsarnok épülete kapta a fődíjat, amelyben mi a nagy fesztávú (64 m) tetőszerkezetet (7. kép) terveztük, 2014-ben a bukaresti operettszínház (8. kép) acélszerkezetével lettünk második díjasok. A fődíjat 2016-ban sikerült megszereznünk, a Gyulafehérvár szomszédságában modern irodává (9. kép) átépített mezőgazdasági magtározók projektjével. Mindenki csak „tojás épület” néven emlegeti, természetesen a formája miatt (10. kép, a statikai vázat lásd a 11. képen). A projekt rövid bemutató filmje megtekinthető itt: https://www.youtube.com/watch?v=gRrv_x4nUvk

Úgy érzem, hogy igazságtalan csak díjazott projektekről beszélni. Minden munka a maga

módján egyedi, és a legyőzött akadályok hozzászónak valami újat a tervező csapat tapasztalatához.

Ebből a szempontból talán a legizgalmasabb a Forma-1 gumiabroncsgyár projektünk volt. Ebben az esetben is egy létező épület átalakításából született meg a végeredmény, ami általában sokkal több fejtörést okoz, mint egy zöldmezős beruházás megtervezése. A bővítési munkák a meglévő oszlopalapok között kialakított présgödöröktől, a létező tetőre aggatott segédszerkezeteken át a tető fölé telepített gépészeti platform megtervezéséig sok mindent tartalmaztak. Ilyen esetekben a meglévő szerkezet teherbírásának ellenőrzési munkái és adott esetben – ha a szerkezeti elem teherbírása nem bizonyul elégségesnek – akkor ennek megerősítési megoldása az igazi fejtörő a tervezőmérnök számára. Sajnos képek publikálása nem adatik meg ezen munka esetén, ugyanis tilos volt a terepet fotózni, ezért csak az építészeti látványterv képe látható (12. kép).

Volt több teljes gyártelep tervezésünk (Siniat gipszkartongyár, Daimler gyár), amelyek esetén a gyártási technológiának van alárendelve az épület. Míg a Siniat (13. kép) esetében a munka zöldmezős beruházás volt, addig a Daimler esetén egy létező épületet alakítottunk át, akárcsak a gumiabroncsgyár esetén, viszont ez esetben az alacsony belmagasságok miatt folyamatos harc

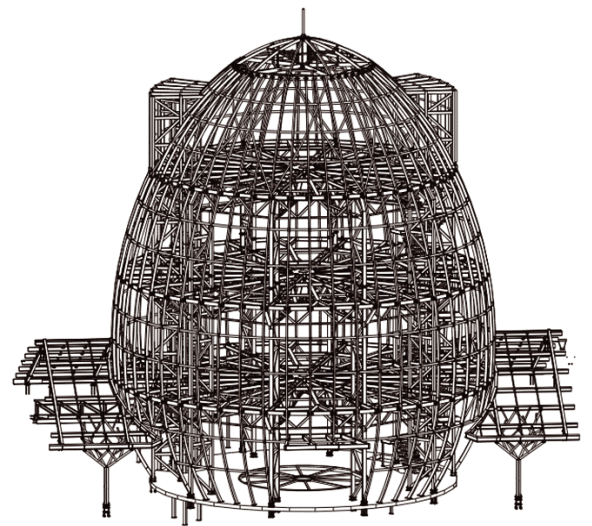
folyt a milliméterekkel, hogy minden berendezés beférjen.

A leglátványosabb munkáink az acél és üveg megoldások ötvözeté. Ennek jó példája az előbb említett tojás épület és annak átalakítási folyamatában alkalmazott üveg megoldások. Ezeknek a tapasztalatoknak nagyobb skálán való alkalmazása volt a nagyszebeni bevásárlóközpont átalakítási munkái, ahová egy 10×28méteres ellipszis alapú bevilágítót terveztünk. Itt a fényáteresztés volt a kihívás, hogy az eredmény egy minél átlátszóbb szerkezet legyen. Ezt a legjobban egy térháló szerkezet segítségével értük el (14. és 15. kép).

A tervezési munkákkal párhuzamosan az oktatási és kutatási feladatkörben is teljesíteni kellett. Szeretem a diákokkal való munkát. Különösen sikeresek azok a műhelymunka gyakorlatok, amelyek során az elméleti ismereteket gyakorlati tapasztalattá alakítjuk. Ilyen műhelygyakorlat a papírtornyok építése, amihez nem kell semmi egyéb, mint A4-es papír ívek, ami „építőanyag” gyanánt van értékesítve, és lelkes vállalkozó diákok. A feladat nagyon egyszerű: csapatokat alakítunk (5-6 személy), a feladat pedig az, hogy két méter magas tornyot kell építeni minden csapatnak, ami magától megáll, amíg a „megrendelő” átveszi az alkotást (16. kép). A feladat időre megy, két óra műhelymunkába minden belefér: 25 perc tervezés, 25 perc anyagbeszerzés és 25



9. kép: Transavia iroda - modern belső



11. kép: Transavia szerkezet váza



10. kép: Transavia iroda - tojás alakú külső



12. kép: Forma-1-es gyár belső látványterve

perc megvalósítás. A maradék időben értékeljük a tevékenységet a fotók és felvételek – illetve az alkotások alapján.

A diákok tapasztalhatják egy ilyen tevékenység során, hogy mennyire különbözik az ötletek elméleti és gyakorlati vetülete, belekóstolnak a csapatmunka előnyeibe és veszélyeibe, költségeket számolnak és ami a legfontosabb: megtapasztalják a határidőre való munka befejezésének a fontosságát, amire – valahogy az a tapasztalatom – az egyetemi tanulmányok nem tanítják meg őket, vagy pontosabban nem tapasztalják meg fontosságának a súlyát. A legizgalmasabb a csapatok alakulásának dinamikája: ha a csapatban előkerül egy vezéregénység, akinek sikerül az ötleteit a többi csapattal elfogadtatni, akkor többnyire a csapat sikeresen teljesíti a feladatot. Ha több vezéregénység kerül egy csapatba, akkor általában a „vezérek” vitája a csapat buktájához vezet, mert az értékes idő a vezérválasztással megy el, vagy a másodvonalba meghúzódnak, meg nem nyilvánuló vezér a projekt nehezebb pillanataiban lép elő saját ötletével, ami nézeteltérésekhez vezet, és általában a feladat teljesítése is megsínyli ezt.

Kutatási projektekben is gazdagnak mondható az elmúlt periódus, habár az elért eredményekben mindig ott van, hogy lehetett volna jobb is. Több doktorandusz munkájának koordinálását is vállaltam, és igyekeztem őket motiválni, hogy a nehézségek ellenére is végezzék el, fejezzék be kutatásaikat. Talán a leglátványosabb eddigi eredményeket azokkal sikerült elérnem, akiket legjobban hajtott a határidő és ennek tétje. Pár bemutatófilm a készült kísérletekről megtekinthető itt:



13. kép: Siniat gyárépület

- <https://www.youtube.com/watch?v=Ud2G42DnbZE>
 - <http://www.youtube.com/watch?v=gOJ5bY7xh-jl&feature=youtu.be>
 - <http://www.youtube.com/watch?v=kTCO7POAfrs>
- 2020 meghozta az első olyan nemzetközi kutatási projektet, amely szintén hidegen hajlított acél-idomok tervezésével kapcsolatos, és a Gordiasos csapat a főszereplő. Részletesebben a projektről itt olvasható: <https://gordias.ro/projektek/32>

Mindez idő alatt a Gordias csapatépítés is folyamatos volt: kipróbáltuk a raftingot (csoporthép a 17. képen), canyoning túrát (18. kép), sízést, főzést, borkóstolást (19. kép). Csodálatos és tehetséges fiatalok vannak és voltak körülöttem. Akik vannak, kintartottak és jóban-rosszban támogattak, segítettek a munkámban. Akik csak voltak, merem remélni, hogy valamilyen formában a Gordias-os értékrendet

vitték magukkal oda, ahová kerültek, és kellemes emlékeik maradtak az együtt eltöltött hónapokról, évekről. Egy csapat életében mindig vannak hullámhegyek és hullámvölgyek, a csapattagok maturizációját igazolja az, hogy a komoly akadályokat is sikeresen legyőzik, összezárnak és továbblépnek.

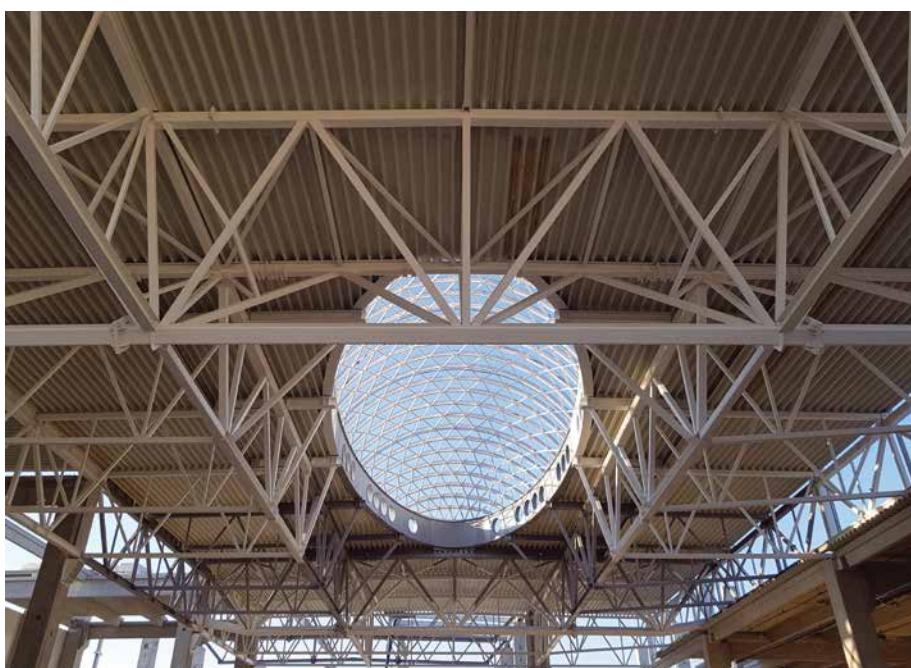
És végül a családomról. Feleségemet, Évát, egy sívakáció alkalmával ismertem meg. Ő irodalmár, a bukaresti egyetemen oktat, a Hungarológiai Tanszék vezetője. Teljesen más szakterület képvisel és sikerül engem is néha kirángatnia a magam mérnöki világából. Köszönöm neki, hogy részese és támogatója volt a leírásomban szereplő egyes történeteknek, illetve ötleteket adott (és ad) az évek során a fejlesztésekben.

És van egy kutyánk is, Alma. Ő is csapattag lett, néha a reggeltől vakulásig tartó irodai időt türelmesen végig „dolgozza” – szenvedni velünk közösen. Viszont segít bennünket szeretetével, mosolyával, huncutságával.

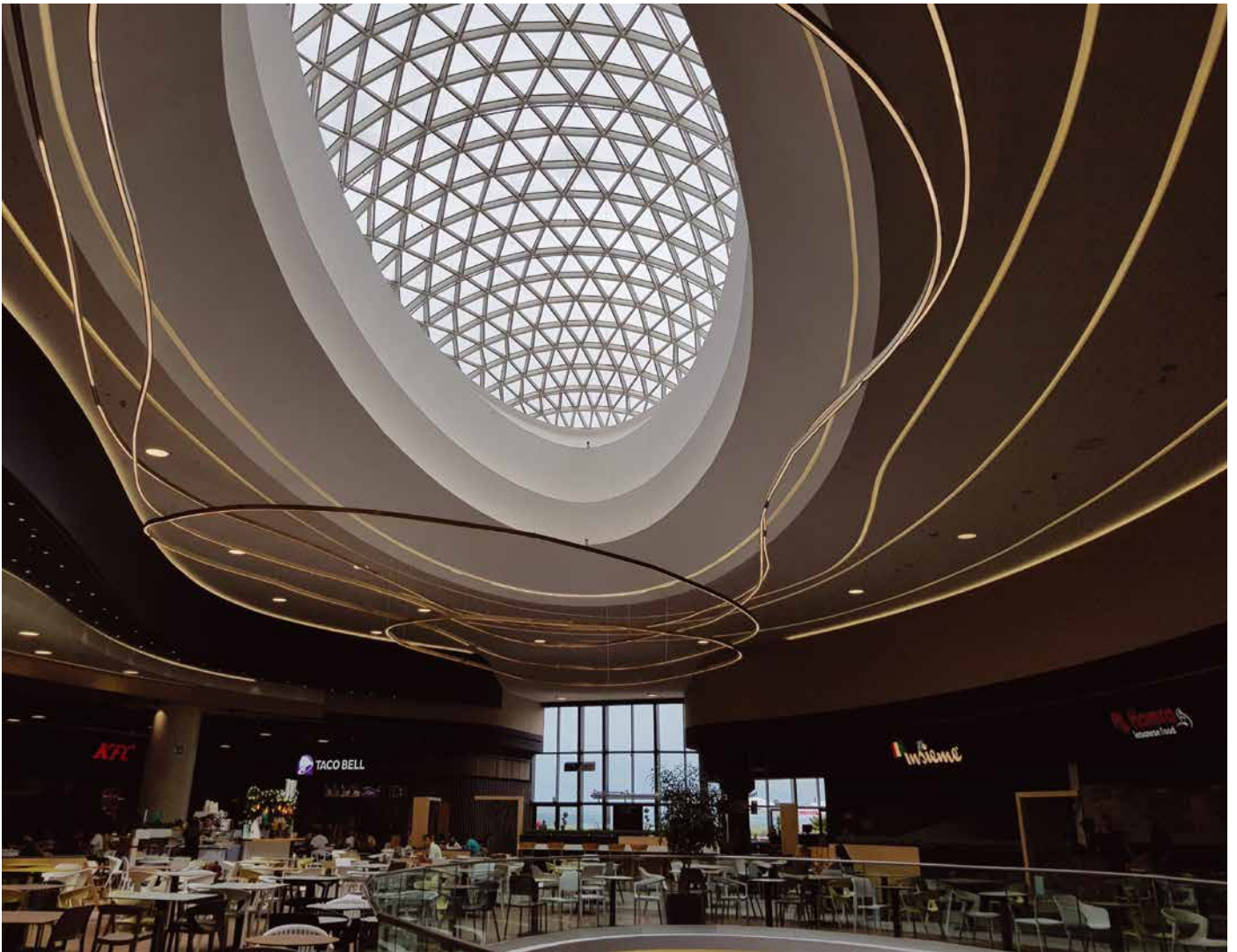
2020-ban az acélszerkezetek minisztérium által minősített tervellenőri és szakértői fokozatra vizsgáztam sikeresen. Úgy érzem, ez egy újabb fejezetet, és újabb lehetőségeket nyit az életünkben. Majd eldönti az idő.

Mindezeket leírva az fogant meg bennem, hogy mégiscsak egyfajta hidépítő vagyok. Mert áthidalni a jelenlegi helyzetünk és a jövőbeni elképzelt énközött tatóngó úrt, átvitt értelemben hidépítés. Angol megfelelőjével élve: Fill the gap stratégiának és életfilozófiának is fel fogható, mert pont azokat az építőköveket kell önmagunknak összerakni, ami a kitűzött célunk fele kikövezi utunkat.

Dr. Nagy Zsolt
egyetemi docens és cégvezető
Kolozsvár



14. kép: Bevilágító szerkezete a nagysebeni bevásárlóközpontban...



15. kép: ... és a bevilágító végleges képe



16. kép: Papírtorony építése



18. kép: Jómagam canyoning közben



17. kép: Gordias Rafting Tara-csapat



19. kép: A Gordias csapata Villányban bortúrán 2019-ben



Bajnokság megnyerésével ünnepel

Hosszú idő 25 év, jeles évforduló. Ilyenkor az ember számba veszi az elmúlt éveket, felidézi a legjelentősebb eredményeket, így teszünk most mi is.





a 25 éves Hídépítő focicsapat

A labdarúgást már gyermekkoromban megszerettem. Tokaj hegyalján, szülőfalumban, Sárzasadányban a szabadidőmben mindig futbaloztam. Középiskolás koromban Budapesten már sokféle sportot kipróbáltam, de ennek ellenére hozzáam a labdarúgás állt mindig a legközelebb. Több amatőr csapatban is futbaloztam, többek között Németországban, Freiburgban, az UNMÜSSIG csapatában is.

1990. január 2-án kerültem a Hídépítő vállalat gépészeti főmérnökségére, ahol gépészeti művezetőként dolgoztam különböző beosztásokban. Legutóbb gépészeti telepvezető voltam. Mivel munkavédelmi technikus végzettséggel is rendelkezem, ezért a munkavédelmi feladatok ellátása is rám hárult. Néhány évvel ezelőtt a telep megszűnésével az én beosztásom is megszűnt. **Igy ma már nem a Hídépítőnél dolgozom, de a sport továbbra is összeköt. A lelkem mélyén mindig Hídépítő maradok.** Édesapám a hatvanas években szintén a Hídépítő Vállalatnál dolgozott, részt vett az Erzsébet híd építésénél. Gyermekeim Roland, aki szintén a focicsapat tagja, valamint Ivett, a szakmai gyakorlatát a Hídépítőnél töltötte. **A kötődésem tehát nagyon régi és erős, több mint harminc éves.**

1995 tavaszán, a gépészetben sok fiatal dolgozott, akik szerettek volna futbalozni. Az akkori főmérnököt, Racsmány Lászlót azzal a kéréssel kerestem meg, hogy támogassa egy

futballcsapat létrehozását. A másik fő támogatónk Boros Péter, a Betonplasztika igazgatója volt. Apáthy Endre akkori vezérigazgató engedélyezte, hogy Hídépítő néven futbalozzunk, és támogatásáról biztosította a csapatot.

Az első megmérettetésünk 1995-ben, a Mélyépítő Kupa volt, amely a Margitszigeti stadionban került megrendezésre, nyolc építőipari csapat részvételével. Itt a második helyen végeztünk, a siker pedig elindította és megalapozta a következő 25 év jó szereplését is.

Az elmúlt 25 évben nagyon sok bajnokságban és kupán vettünk részt, és sok meghívásnak tettünk eleget.

Évente körülbelül ötven mérkőzést játszunk. Legtöbbet Budapesten, de jártunk vidéken is, például Köröshegy, Bálványos, Szerencs, Tokaj, Füzér, Csákvár, Szekszárd, Szigetszentmiklós, Szigethalom, Bodrogolaszi, Sárzasadány. Az elmúlt 25 évben 65 alkalommal végeztünk a dobogón.

Voltak emlékezetes események is, melyeken részt vettünk. **Ilyen volt 1998 decemberében az ORFK focigálája, melyen az építők válogatottban szereplünk,** melyet a Középvület Rt., a Magyar Építők, a Zala megyei ÁÉV, a Mezőp VIII és a Hídépítő Rt. közösen alkotott. A tornát a rendőrárvák megsegítéséért rendezték. **A csapatba négy fő kapott meghívást: Zomborcsevics Milán, Polenyák András, Szabó Zoltán és Polenyák Roland.** A helyszín a Vágóhíd utcai

rendészeti szervek kiképző központjának sportcsarnoka volt. **Résztvevők: Építők válogatott, Színész válogatott, Újságíró válogatott és az ORFK válogatottja.**

A kezdőrúgást az Aranycsapat kapusa, Grosics Gyula végezte el. A sípot Puhl Sándor fújta, akit négyszer választották a világ legjobb játékvezetőjének. A mérkőzésekről a Hungary Sport televízió összefoglalóban számolt be. **6 ponttal, 8:6-os gólaránnyal a 2. helyen**



Téli és a kispályás labdarúgó bajnokság 2019-2020. év eredményei



Sárasadányban



Kalenda Árpád Aranyászok Futball Aréna I



Sárasadány polgármestere fogadást adott csapatunk tiszteletére



Polenyák András csapatkapitány elért eredményeink



Aranyászok Futball Arénában a dobogó minden fokát többször megjártuk

zártuk a tornát. Amihez a Hídépítő játékosai öt góllal járultak hozzá.

1997-ben mi képviseltük a XI. kerületet azon a labdarugó napon, ahol Budapest 22 kerületének legjobb csapatai indultak. Ebben az erős mezőnyben az ötödik helyen végzett a Hídépítők csapata, 17 kerületet maga mögé utasítva. 2015-ben az aranyászok futballárénában az alapbajnokság után részt vettünk az extra rájátszásban. Az elit bajnokságban, ahol a legjobb négy csapat vett részt. Csapatunk három győzelemmel végzett az első helyen. A díjakat Kalenda Árpád, a futballáréna menedzsere adta át.

2018-ban elnyertük az elmúlt 20 év legeredményesebb kispályás csapatának kijáró díjat, kupát és oklevelet, melyet Bernárd János, a Budai XI. SE elnöke adott át.

2020-ban az aranyászok futballárénában a dobogón végeztünk, a 3. helyen. A Budai XI. SE által szervezett Mérnök utcai bajnokságban bajnokok lettünk, az első helyen végeztünk. Így méltóképpen ünnepeljük a Hídépítőkcsoport 25 éves fennállását.

Az elmúlt 25 évben körülbelül 250 játékos fordult meg a csapatban, végzettségtől függetlenül, játékosunk éppúgy volt művezető, gépkezelő, technikus, építészvezető, mint igazgató.

Büszkék vagyunk az elért eredményekre, mivel ezzel a Hídépítők imázsát is növeljük, valamint arra, hogy a rendszerváltás után a futballcsapat létrejöttével újraindítottuk a sportéletet a Hídépítőnél.



Az Elitbajnokság győztese a Hídépítő focicsapata lett az Aranyászok Futball Arénában



Utóbbi évek győztes csapat tagjai



Bernárd János Budai XI.SE elnöke átadja az első helyért járó díjat

Minden évben megrendezzük a Hídépítők labdarugó napja rendezvényt abból a célból, hogy minden, a Híd Csoportnál dolgozó, labdarugást kedvelő számára egy kellemes sportnapot biztosítsunk, ezzel is elősegítve a Hidasok egységét.

Ebben a munkában nagy segítséget kapunk a 2011-ben alakult Hídépítők Egyesületétől, ekkortól a sportnapok szervezettebbek és nívósabbak lettek. Köszönetet mondunk az A-HÍD Zrt-nek és a Hídépítő Zrt-nek az anyagi támogatásáért.

Most zárjuk az elmúlt 25 évet, ebben a felállásban már nem fogunk futballozni, más lett az igény, de a foci szeretetét szeretnénk fentartani.

2021-től egy hobbi focicsapatot szervezünk, hogy a Híd Csoportnál minél többen megszerezzék a labdarugást, ezért kérem a cégcsoport azon dolgozóit, akik futballozni szeretnének, jelentkezzenek a Hídépítők Egyesületénél. Nem a bajnokságokban való szereplés lesz a cél, hanem a mozgás öröme, a játék szeretete és a heti egy alkalommal való találkozás a pályán, melyet a Hídépítők Egyesülete biztosít majd.

A sport az összehozza az embereket, közösséget formál és teremt. A testi-lelki egészség megőrzése miatt is elengedhetetlen a rendszeres mozgás.

Büszkeséggel tölt el az a tudat, hogy az elmúlt 25 évben ezt a tevékenységet segíthettem. Szeretném megköszönni mindazok támogatását, akik fontosnak érezték a nehéz években is a labdarugás patronálását.

Hajrá Hídépítők!

*Polenyák András
csapatkapitány*



Budai XI SE által szervezett bajnokságban csapatunk első lett



Apáthy Endre volt vezérigazgató születésnapjára a csapat által aláírt mezt ajándékoztunk



Szurkolók között

A 2020. évi életműdíj átadása

A pandémia miatt kissé megkésve és a szokásos módtól eltérően szűk körben, 2021 január 28-án átadásra került a **2020. évi életmű díj**, melynek **díjazottja** a leadott szavazatok alapján **Tátrai Alfréd** lett.



Apáthy Endre elnök és Tátrai Alfréd életműdíjas

A 2019-es év díjazottjaként nekem jutott az a megtiszteltetés, hogy pályafutását és elért eredményeit ismertessem.

1972-ben a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola Közlekedés Építési kar Híd-építési és Fenntartási szakán szerzett diplomát, és még ebben az évben elhelyezkedett a Hídépítő Vállalatnál.

Pályája elején munkahelyi üzem-mérnöki, majd technológusi, később termelési csoportvezetői beosztásokban dolgozott. Ezen munkák során megmutatkozott szaktudása, nyitottsága a nem csak szakmájában jelentkező technológiai újdonságok iránt, valamint jó tárgyalási és kapcsolatteremtési képessége is. Ezen tulajdonságainak ismeretében nyerte el a cég első létesítményvezetői kinevezését, és kapta később feladatául – 1994-ben

tében szokatlan kihívások következtek, mint a Lehel téri csarnok építése, később a MÁV részére készült gázolaj feladók, lefejtők és tárolók munkálatainak sora.

– a Csepeli ivóvíz-kezelő mű építését. A munka olyan sikeresen zárult, hogy a műtárgy elkészítéséért a vállalat megkapta az **Építőipari Mester díjat**, majd később a Kvassay zsilip építőjéről elnevezett **Lampl Húgó díjjal** a Víz-ügyesek is ismerték.

Ezzel a sikerrel nagyban hozzájárult a Hídépítő profilbővítéséhez.

Ezt mutatja az is, hogy következő feladatként a Dél-pesti Szennyvíztisztító mű építésének vezetésére kapott megbízást, majd újra a cég éle-

2006-ban újra nagy kihívás várt rá, ami a Budapesti Központi Szennyvíztisztító telep tervezési és kivitelezési munkáinak irányítása és ellenőrzése volt, valamint közreműködése annak négy évi üzemeltetésében. Ez a beruházás is olyan sikerrel zárult, hogy ezért a cég kiérdemelte az **Építőipari Nívódíjat**.

Végezetül az előzőekben ismertetett munkák vezetőjét bemutatnám a munkatársai által alkotott véleményük alapján is:

Nemcsak saját szakmájára, hanem más tudományokra is nyitott, hatalmas tudású ember, aki saját munkatársaival, és a tárgyalások során a külső vállalkozókkal is nagyon jó kapcsolatot tudott kialakítani, mert mindenki számára világossá vált segítőkészsége, és az, hogy Ő egy okos, érzékeny, humánus és magas érzelmi intelligenciával megáldott ember.

Az A-HÍD Zrt. honlapján, a büszkeségeink között feltüntetésre került a két díjnyertes munkája is, de mi ne csak azokra, hanem a létrehozásukban főszerepet játszó létesítményvezetőre is legyünk nagyon büszkék.

*Csuba Edit
életműdíjas*



Az elmúlt év sok minden újdonságot hozott nekünk, sok mindent tervezünk, de hirtelen minden átalakult körülöttünk a világjárvány következtében. A mai felgyorsult világunkban már semmin sem lepődünk meg, létezik virtuális valóság, szemüveg stb., és most már létezik virtuális futás is.

Mitől virtuális?

A rendezvények megtartásának korlátozásával a tömegeket vonzó futóversenyeket – így köztük elsőként a London Maratont – a szervezők először csak későbbi időpontra halasztották, majd kényyszerűsügből virtuálissá tették, így a tömegrendezvény jelleg és a tömegrajt elmaradt. A Virtuális London Maraton keretei között mindenki ott futott, ahol akart. A szervezők egyrészt így akartak alternatívát nyújtani csaldott futók tízezreinek, másrészt az adománygyűjtésről sem szívesen mondtak volna le, hiszen a London Maraton híres a különböző alapítványokhoz befolyó fontmilliókról. A népszerűsége így is megmaradt, sőt, minden hely elkel: 45 ezer ember 81 különböző országból vett részt futóként a virtuális eseményen.

A virtuális futás tehát valódi sportteljesítmény maradt, csak nem a zsúfolt tömegben, átszakítva a célszalagot, hanem a lakóhelyed környékén, egy csendes erdőben vagy akár a konditerem futópadján tudod abszolálni a kiválasztott távot. A teljesítményt alapvetően futóalkalmazással kell rögzíteni, képernyőfotóval vagy egyéb fotókkal igazolni, majd jöhet – mindezek után – a nevezés, a részvételi díj befizetése, az érem átvétele.

A Hídépítők Egyesületének több tagja úgy döntött, hogy részt vesz a januári Virtuális Zúzvara Futófesztiválon és a februári Farsangi Vágtán teljesítve az általa választott (3 km, 5 km, 10 km, félmaratoni vagy maratoni) távot a BSI szervezésében, mivel az a Fut a cég sorozat részeként került meghirdetésre.

A Fut a cég sorozat (ami valójában nemcsak futás, hanem úszás és kerékpározás is), amelybe az A-Híd Zrt. az idén is nevezett a cégek, vállalatok, intézmények, munkahelyi közösségek versenyére, amelynek mindössze annyi alapfeltétele van, hogy a nevezett versenyzők a cég munkatársai, alkalmazottai vagy azok családtagjai legyenek. A sorozatban nem az egyéni eredményeket, sportteljesítményeket értékelik a szervezők, hanem egyrészt a cég színeiben célba érkező versenyzők számát (részvételi pont) és a váltó versenyszámok esetében a céges csapatok közötti sorrendet (eredményességi pont), így a cég helyezéséhez minden egyes résztvevő hozzájárul már azzal is, ha célba ér az általa választott távon.

A 2020. évben a Fut a cég versenysorozatban, melyet a Mátrai Erőmű Zrt. futócsapata nyert meg, kollégáink – az A-Híd Zrt.-t képviselve – mintegy 251 cégből az abszolút 30. helyen (az Emberi Erőforrások Minisztériumával holtversenyben), a 250-999 fő közötti cégek versenyében a 13. helyen végeztünk, amelyre igazán büszkék vagyunk.

Az idén azért elhatároztuk, hogy még jobban behúzzunk, mert tavaly a Market Zrt. és a KÉSZ Kft. is, ha pár ponttal, de még megelőzött bennünket. Ezért ezúton is szeretnénk kérni mindenkit, aki nem riad vissza egy kis mozgástól, hogy csatlakozzon hozzánk az alábbi rendezvények valamelyikén:

- **Hello Tavasz!** időpontja: 2021. február 18 – március 16.
- **Futás** 3 km, 5 km, 10 km, 21 km, 30 km és 42 km



Kerékpárverseny 15 km, 25 km, 50 km, 100 km, 200 km

Gyalogtúra 5 km, 15 km, 30 km és 50 km

- **36. Telekom Vivicitta Városvédő Futás** 7 km, 10 km, félmaratoni (egyedül, párban vagy trióban) és 3x2 km váltóverseny időpontja: 2021. április 17-18.
 - **13. Intersport Tour de Tisza-tó Kerékpárverseny** 65 km országúti kerékpár és mountain bike verseny időpontja: 2021. május 8.
 - **26. ALDI Női Futógála** 5 km, 10 km és 3x2 km váltó időpontja: 2021. június 5.
 - **Brutálfutás 10.0** 2,3 km és 7 km akadályfutás időpontja: 2021. június 12.
 - **11. Velencei-tavi úszónap, velencei-tavi túrratriatlon és túraatlon verseny** időpontja: 2021. június 26.
 - **27. K&H mozdulj! félmaraton és futófesztivál** félmaraton és 3x7 km váltóverseny időpontja: 2021. július 24.
 - **39. Lidl Balaton-átúszás** időpontja: 2021. július 31.
 - **36. Wizz Air Budapest Félmaraton** 10 km és félmaraton (egyéni, páros és trió) időpontja: 2021. augusztus 29.
 - **24. Kékes Csúcsfutás** 11,2 km 685 m szinttel időpontja: 2021. szeptember 18.
 - **36. SPAR Budapest Maraton® Fesztivál** 2,3 km 5 km, 4x2 km váltóverseny, maraton (egyéni, párban és 4 fő váltóverseny) időpontja: 2021. október 9-10.
- Minden érdeklődőt a versenyekre továbbra is szeretettel várunk!



| Széchenyi István gondolata 1. | A | Postai szolgáltatás | Borókaspálinka | Francia színész Jacques (Hulot úr) | Az illető | Csehszlovák ol. b. átleté gerelyhajítás tizpróba 1992 | Mondat eleme | Római szám 501 | Széchenyi István gondolata 2. |
|--|---|---------------------------------------|----------------------------------|---|---|---|-------------------------------------|---|-------------------------------------|
| Tiltott érték-papír piac | ▶ | ▼ | ▼ | ▼ | ▼ | ▼ | ▼ | ▼ | ▼ |
| ... dant vicia latin mondás | ▶ | | | | Eddig régiesen A Pél utcai flúk vezére | ▶ | | | |
| Erős, elnyújtott hangon éneklő | ▶ | | | | ▼ | | Negyed négy! Ugynökség, angolul | ▶ | |
| Bonn határai! | ▶ | | ... missa est! Biztosíték | ▶ | | | Aranykorona Exa és yotta röviden | ▶ | |
| Óltalmazó, védő | ▶ | | ▼ | Borsodi község Hettita város | ▶ | | ▼ | | |
| Váráról ismert szlovák város | ▶ | | ▼ | ▼ | Metsz Autonóm Körzet | ▶ | | | |
| Török ol. bajnok birkózó 1968 | ▶ | | | | ▼ | | Fél menü! Lope de Vega színműve | ▶ | |
| Igképző-kodik párja | ▶ | | | | Kevert tag! ... Gallen svájci város | ▶ | ▼ | | ... Greco a manierizmus mestere |
| Disznóvágás | ▶ | | | Sportkör Kaszáló | ▶ | | Savanyú magmás kőzet | Y | ▶ |
| Vanádium vegyjele | ▶ | Motorteknő Magába zárkózó közösség | ▶ | ▼ | ▼ | | ▼ | Kórházi adatlap Tizen Túliak Társasága | ▶ |
| Az ember négy lábú barátja | ▶ | ▼ | Egyiptomi napisten Kacag | ▶ | Ritenuoto Cáfolat része! | ▶ | ▼ | Modelljei: Ibiza, Leon, Toledo Régi férfinév | ▶ |
| Kiflit vajaz | ▶ | | ▼ | ... szájjal, ámultan ... es Saiaam | ▶ | ▼ | ▼ | Cégforma A ponty rokona | ▶ |
| Szlovén város | ▶ | | ▼ | Agy, Föld része Zenében határozottan | ▶ | ▼ | ▼ | Algériai város Akár-honnan | ▶ |
| Rádiusz | ▶ | | | ▼ | Szilícium Kétes! | ▶ | | ▼ | Idős, koros A pincébe |
| Őz | ▶ | | | | ▼ | | Sárga németül | ▶ | |
| Szoknyát hosszít | ▶ | | | | | | Keletkezik Ipa párja | ▶ | |
| Magyar Nemzeti Tanács | ▶ | | | Csapatkapitány Zirc határai! | ▶ | | Newton Se ..., se tova | ▶ | Felém Téli sport |
| Edelény határai! | ▶ | | Duplán édesség Prügy határai! | ▶ | Taxis ügyfele Katonai raj | ▶ | ▼ | ▼ | Rumkivonat! Fejlesztési irányzat |
| Széchenyi István gondolata 3. Röntgen | L | ▶ | ▼ | | | | | | |
| ▶ | | | | Rossini ... grófia Német szabvány | ▶ | | Amper Száras földdarab | ▶ | Ritka, németül Habzó ital |
| Hegycsúcs a Magas-Tátrában Lemez vég! | ▶ | | Dél Lutécium | ▶ | Latyak Magyar Kupa | ▶ | ▼ | Szelén Vesd össze | ▶ |
| Keleti szőttes | ▶ | | ▼ | | | Ara választotta Bőr | ▶ | ▼ | |
| | U | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | A |

A Hídépítők Egyesülete egy-egy Széchenyi István idézettel emlékezik a legnagyobb magyarra születésének 230. évfordulóján.

A helyes megfejtők között 1 db 10.000 Ft-os vásárlási utalványt sorsolunk ki. A győztes nevét a következő újságunk számában tesszük közzé.



A megfejtést a következő e-mail címre várjuk:
hidepitok.egyesulete@hid.hu

Beküldési határidő: 2021. május 15.

Irány a vadon

Az életrevaló vándor

„Mikor az éj leszáll s a csillagok feljönnek, mikor a világ szavai elhalnak, elkezd beszélni a természet, akkor a végtelen mindenség megnyílik s az ember lelke lát.”

Jókai Mór



A természet iránti szeretetem már születésemtől örököltem ezt a szenvedélyt. Egy Tisza-parti, határmenti kis faluban nőttem fel, ahol a távoli, elérhetetlennek tűnő hegyeket és fenyveseket (Kárpátokat) vágyakozva figyeltem. Édesanyám idegeit próbára téve, már egészen kis koromban ki-kiszöktem az erdőbe, és a Tisza partra, ahol izgalmas kalandokba keveredtem, például sokszor a jeges folyóból kimászva, jéggé fagyott ruhában tértem haza. Az állatokkal is nagyon közeli kapcsolatom volt, egy alkalommal, amikor eltévedtem az erdőben, egy hatalmas kutya a kezemet húzva vezetett haza.

Amióta felnőttem, és lehetőségem adódik, rendszeresen járom az erdőket és a hegyeket. Minden új évet a Pilisben kezdek, mert hiszem, hogy az év nagy része úgy fog telni, ahogy év első napja.

Gyermekkori álmom is valóra vált, felfedeztem a Kárpátok csodálatos hegyeit és rengeteg kalandot éltem át. Örök emlék például egy medvével való alvás. Egyik túránk során este csörömpölést hallva hátra néztem. Mögöttem a padon egy medve a bográcsból lakmározta a vacsoránkat. Hangos zajt csapva sikerült elzavarnunk, de többször visszajött, mert nagyon ízlett neki az étel. Amikor úgy tűnt, hogy elment, a többiek nyugovóra tértek sátraikban,

én pedig a tűz mellett aludtam. Felriadva, két világító szempár nézett velem szembe, a medve ott fekve nyalta a kiborult maradékot. Óvatosan felkeltem, elindult felém. Hátráltam, visszafeküdtem, erre ő is visszafeküdt enni. Reggelig néztük egymást, majd továbbállt.

Időközben megismerkedtem az ősi hagyományokkal, melyek szintén szoros kapcsolatban állnak a természettel. Őseink mindennapi élete és ünnepeire a természet rendjéhez igazodott. Legfontosabb irányadók voltak ebben az évszakok váltakozásai, a téli és nyári napforduló és a tavaszi- őszi napéjegyenlőség időpontja, melyeket többek között az elemi erők tiszteletteljes használatával



ünnepeltek. Az emberi életnek szintén van tavasza, nyara, ősze, tele, párhuzamba állítható az évkörrrel. Így ezeknek az ünnepeknek hagyományok szerinti megtartása segít életünk rendezésében, áttekintésében is. Például a tűzön járás eredetileg beavatásként, kultikus vagy vallási rituáléként működött, és csak kevesek kiváltságának számított. Ma már azonban bárki részt vehet tűzönjáráson, aki ki szeretné használni a tűz tisztító, erősítő és gyógyító erejét. A 800 fokon izzó parázson való átkelés, a félelem leküzdése olyan élmény, amit nem lehet elfelejteni.

Amikor csak lehetett, a gyermekeimet is bevontam a kalandokba. Velük együtt minden korosztály részére szervezünk túrákat hegyen-völgyön, vízen, próbálva így is kiszakítani az embereket a számítógépek és telefonok világából. Egy barátomat megkérdezve az élményeiről, ő így fogalmazott:

„Amikor most kint aludtunk -10 fokban, Dédi Mama megkérdezte, hogy azért mentetek ki ilyen hidegben, hogy meghaljatok? Mondtam neki, hogy Nem! AZÉRT, HOGY EZT MEGÉLJEM...”



Nehéz leírni ezt az érzést, nehéz megfogalmazni. Megpróbálok. Mikor kint vagyok, érzem, hogy élek. Szeretek kilépni a komfortzónámból, szeretem, mikor hideg a víz, szeretem, mikor hideg van. Szeretném megtapasztalni, mi a határom, mi a maximum, amit már nehezen, de kibírok. Szeretem, ha fáj a túra, de a látvány a végén mindent felülmúl."

Bejártam a Pilst, a Mátrát, a Bakonyt, sokfelé megfordultam már, és kis határainkon túl bebarangolva Erdély csodálatos világát, a Felvidék, Kárpátalja és Délvidék hegyeit, nevezetességeit is, és mindenhol otthon éreztem magam.



*„Megmarkolom és nem hagyom,
ha le is szakad a két károm,
Ha két lábam térdig kopik: de feljutok a csú-
csokig!*

*S utolsó jussomat, a Szót,
ezt a szent, tépett lobogót
kitűzöm fent az ormokon
s a csillagoknak meglobogtatom!"*

Szóval, élményekre fel!

*Dankó József
raktáros*



Diétázz Kovács Bencével



Gluténmentes zöldség szendvics

Hozzávalók:

- 2 db tojás
- 60 g sárgarépa
- 60 g cukkini
- 20 g útifűmaghéj
- Só, bors
- Light sajt
- Pici olíva olaj

Elkészítés:

Az alaposan megtisztított zöldségeket, a legkisebb lyukú reszelőnkön lereszeljük egy mélyebb tálba. Ráütjük a tojást, és hozzáadjuk az útifűmaghéjat. Ízesítjük sóval, borssal (Tehetünk bele friss zöldfűszereket is.) Alaposan elkeverjük. Kezünkkel, vagy egy kanál segítségével kenyérszeletet formázunk, majd felhevített olíva olajon készre sütjük mindkét oldalát. A sajtot vékony szeletekre vágjuk, majd a két kisült szelet közé tesszük. Előmelegített sütőben, vagy melegszendvics sütőben összesütjük. Friss zöldségekkel fogyasztjuk.

Grill zöldséges teljeskiórlésű pita, kapribogyós tejföllel



Hozzávalók:

- 1 fej lilahagyma
- 1 db kaliforniai paprika
- 1 db nagyobb tv paprika
- 1 db teljeskiórlésű pita
- 40 g zsírszegény tejföl
- Pici citromlé
- 10 g kapribogyó
- Petrezselyemzöld
- Só, bors
- 5 ml olíva olaj

Elkészítés:

A kímért tejfölt, egy tálban alaposan elkeverjük a citromlével, sóval, borssal, felaprított kapribogyóval és a finomra vágott petrezselyemzölddel. Minden zöldséget megtisztítunk és feldaraboljuk vékony csíkokra. Olíva olajon az egészet átpirítjuk egy kis sóval és borssal. A pitát félbe vágjuk, megkenjük a belsejét öntettel és alaposan megtöltjük a grillezett zöldséggel. Locsoljunk a tetejére még egy kis öntetet és kész is.

Bár minden évszakban fontos, de a tavasz közeledtével egyre lényegesebbé válik, hogy minél inkább vitaminban gazdagabb ételeket fogyasszunk, hogy elkerüljük a hirtelen, nem várt megfázásokat, betegségeket a szeszélyes időjárás miatt.

Nekem is nagy szerepet játszik az életemben a vitamindús étkezés, főleg, miután megszabadultam a 45 kilós túlsúlyomtól. Ha valaki

diétára adja a fejét, tudnia kell azt is, hogy ez bizony következményekkel jár. Amint mérsékeljük az étkezésünket, szervezetünk minimális gyengülésnek esik áldozatául, ezért is fontos, hogy tartsuk magunkat a vitamindús ételek fogyasztásához. Később, persze az egészségünk megőrzése miatt folytatjuk, az ekkorra már rutinná vált étkezéseket: reggeli, ebéd és a vacsora. Természetesen a desszert sem

maradhat ki az étkezésekből. Ebben a rovatban szeretnék minden étkezéshez bemutatni jó néhány olyan receptet, ami nemcsak egészséges, hanem finom is!

Kezdjük a reggelivel, hiszen fontos, hogy mivel indítjuk a napunkat! Legyünk tudatosak a táplálkozás terén is!

Kovács Bence



Diétás paraszt reggeli

Hozzávalók:

- 150 g Burgonya
- 70 g Paradicsom
- 1 fej Vöröshagyma
- 1 db tojás
- 3 szelet Feketeerdei sonka
- 5 ml Olíva olaj
- Só, bors, petrezselyemzöld, bazsalikom

Elkészítés:

A burgonyát alaposan megmossuk, majd forró sós vízben, héjában, majdnem készre főzzük. Vöröshagymát félbe vágjuk, így szeleteljük fel vékonyra. Ha elkészült a burgonya, forróan, óvatosan, kis ujjnyi vastag szeleteket vágunk. A sonka mindkét oldalát száraz serpenyőben készre pirítjuk, kivesszük, és beleöntjük az olíva olajat. Vöröshagymát alaposan lepirítjuk, hozzá tesszük a felkarikázott burgonyát. Kevés víz hozzáadásával megpároljuk. Megtisztított paradicsomot vékony cikkekre vágjuk, majd hozzáadjuk a burgonyához. Sózzuk, borsozzuk. Finomra vágott petrezselyemmel és bazsalikkal ízesítjük. Legvégül ráütjük a tojást, és fedő alatt készre pároljuk. Popogós sonkával, mindezt megkoronázva fogyasztjuk.

Tojásfelfújt sonkakosárban pirítós ágyon



Hozzávalók:

- 1 tojás
- 50g kaliforniai paprika
- 50g csirkemell sonka
- Só, bors
- 2 szelet szénhidrát csökkentett toast kenyér

Elkészítés:

A tojásokat szétválasztjuk, fehérjéből kemény habot verünk. A sárgáját sóval, borssal elkeverjük, a csirkemell sonkát és a kaliforniai paprikát kockára vágjuk, majd hozzá keverjük a tojássárgához óvatos mozdulatokkal, egy hablapát segítségével hozzá keverjük a fehérje habot is. Beleöntjük egy használni kívánt formába, berakjuk a 150 fokra előmelegített sütőbe. Fontos, hogy a sütő aljába rakjunk egy hőálló tálat, amibe vizet rakunk, így sütjük pár perc alatt készre. Amíg sül, a pirítóst elkészítjük.