

43. évfolyam 2016/2

# HÍDÉPÍTŐK

A-HÍD ZRT. MAGAZINJA

Az Elba völgyében  
dolgozunk



Nyár

Fotó: Csécei Pál



## TARTALOM

### ÉPÍTJÜK

- 2** Dél-pesti Szennyvíztisztító Telep értéknövelő felújítása  
Turbókompresszorok integrációja
- 4** Vasútépitési munkák az Elba völgyében  
A csehországi Ústí nad Labem (Strekov) - Decin (Kelet) vasútvonal  
(503B pályaszakasz) felújítása
- 8** Örmezői felszíni rendezés

### RÖVID HÍREK

- 10** Nepomuki Szent János szobrának újraszentalése
- 11** Visszatekintés a 2015/2016-os szezonra

### MUNKAVÉDELEM

- 12** Orvvadász

### KÖRKÉP

- 14** A mögöttünk álló siker - A jövő záloga
- 16** A még meg sem épült Galvani úti híd

- 18** 20 éves a Hídépítők székháza
- 20** Sikeresen lezajlott a Hídépítő cégcsoport első felügyeleti auditja
- 22** G-HÍD Zrt. a leszakadó fiatalok szolgálatában
- 24** I. Széchenyi Ökolívó Emlékverseny 2016
- 26** A-HÍD Építő Kupa, Öbölkör Bajnokság 2016
- 28** A váci Gombás-patak hídja és a „köszenetek” sorsa

### KITEKINTÓ

- 30** Hongkong - Makaó  
Tengeri összeköttetés a Gyöngy deltájánál

### HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

- 34** Egy ötlettől a tradícióig  
IV. Hidak és Hídépítők Napja

### AMIKOR ÉPPEN NEM ÉPÍTÜNK...

- 40** Sütemény és kikapcsolódás





## DÉL-PESTI SZENNYVÍZTISZTÍTÓ TELEP ÉRTÉKNÖVELŐ FELÚJÍTÁSA

### Turbókompresszorok integrációja

Hosszú és alapos előkészítő munkát követően megkezdődtek a Dél-pesti szennyvíztisztító telepen a BIOFOR technológiai egység fejlesztéséhez kapcsolódóan a kivitelezési munkálatok.



körülményre, hogy a közdarab, melyet a tervezés során megmaradónak terveztünk, hosszabb, mint az eredeti építés után készült megvalósulási tervek alapján figyelembe vett hossz.

Az új kompresszorok helyigénye közel másfélszerese a jelenleg beépítetteknek, miközben a helyiség a jelenlegi fúvók helyszükségletére készült. A légcatornához illeszkedő felszálló négyzetes átmérőjű csőszakaszokba függőleges elhúzást terveztünk, hogy a modern fúvók a minimális oldaltávolságok mellett is elhelyezhetőek legyenek. Az előzetesen, műhelyben elkészült koracél csövet az áthelyezendő közdarab nem megfelelő hossza miatt a négyórás kritikus leállás előtt, a helyszínen kellett feszes tempóban tökéletesre alakítani, hogy minden helyszíni feltételnek megfeleljen.

A gépészeti szerelés üzemeltető által történt sikeresnek nyilvánítása után, egy hét különbséggel

valósítottuk meg az új fúvó erősáramú, gyengeáramú és vezérlési kábelezését. A modern fúvók és a közel húsz éves irányítástechnikai rendszer összehangolására is sikerült minden érintett számára megnyugtató megoldást találni.

Az első fúvó integrációja óta már a második korszerű fúvó gépészeti szerelése is befejeződött, a legkorábban beépített gép problémamentesen működik együtt a régi HV Turbó kompresszorokkal. Június elejéig mind a három új fúvó beépítésre kerül és megindulhat a próbaüzem az I. részfeladat vonatkozásában. Az eddigi tapasztalatok alapján problémamentes harminc napra számítunk, és nagy lelkesedéssel és energiákkal telve állunk a II. részfeladat, a két eddig inaktív denitrifikáló medence rendszerbe állítása kapcsán ránk váró kihívások elé.

*Kovács Ákos*



Új kompresszor



Régi kompresszor

**A**két, jól elkülöníthető részfeladat közül a három turbókompresszor cseréit kezdtük meg április hónap második felében. Az üzemeltetővel történt megegyezés értelmében a fúvócserek folyamán az elektromos és gépészeti bontás elvégzése után, a gépészeti szerelésre mindössze négy óra áll rendelkezésre, mivel a nitrifikáló szűrőkben megtelepedett mikroorganizmusok maximálisan ekkora időintervallumon képesek túlélni. Ez a szűk időkeret megkívánja, hogy a lehetőségeket minél tökéletesebben kihasználva a gépészeti szerelésre úgy készüljünk fel, hogy a limitált időbeli lehetőségek között az új fúvó telepítése zökkenőmentes legyen.

Akik ebben a szakmában dolgoznak, tudják, hogy addig nem jön közbe semmi, amíg a mű csak papíron létezik. Ez most sem volt más-ként. A gépészeti bontás során derült fény arra a



# Vasútépitési munkák az Elba völgyében

---

A csehországi  
Ústí nad Labem (Střekov) – Děčín (Kelet) vasútvonal  
(503B pályaszakasz) felújítása



## 6 A KLEMENT - A-HÍD Konzorciuma 2015 augusztusában nyerte el a nyugat-csehországi Ústí nad Labem és Děčín közötti vasúti vonalszakasz rekonstrukciójára kiírt pályázatot, melyen a munkálatok a szerződés aláírásától kezdve folyamatosan zajlanak.



**A** KLEMENT - A-HÍD Konzorciuma 2015 augusztusában nyerte el a nyugat-csehországi Ústí nad Labem és Děčín közötti vasúti vonalszakasz rekonstrukciójára kiírt pályázatot, melyen a munkálatok a szerződés aláírásától kezdve folyamatosan zajlanak.

A teljes vonal 24 km hosszú, kétvágányú, vilamosított, számos kisebb hídon, és egy alagúton vezet át. A vonalszakasz az Elba folyó partján fekszik, és bár a domborzat változatos, magán a vasútvonalon nincsenek komolyabb emelkedések. A projekt keretében el kell végezni a vasúti pálya felépítményének teljes átépítését összesen 2x9 km hosszon, 1 csoport kitérő cseréjét, 5 vasúti híd, 3 pár szélső peron és 7 útátjáró átépítését. Ezen kívül a rekonstrukció az energetikai és elektromos rendszer, valamint a biztosítóberendezési és a távközlési technika felújítását is magában foglalja.

A pályamunkák 4 fő ütemben készülnek: Ústí nad Labem (Střekov) – Velké Březno szakasz bal illetve jobb vágányok komplett átépítése külön vágányzár keretében (2x8 km hosszban), Velké Březno – Boletice nad Labem szakasz bal, illetve jobb vágányok részleges átépítése szintén külön ütemben (2x1.000 m hosszban). A rendelkezésünkre álló vágányzári időszakok összefüggésben vannak a környező egyéb vasúti szakaszok átépítésével, így eltérni ezektől csak nagyon korlátozottan van lehetőség.

A négy fő folyamatos vágányzári időszak közötti időben készülnek azon biztosítóberendezési, felsővezeteki, magaspépítési munkarészek, melyek a vasúti forgalom zavartatása nélkül végezhetők. Ezen munkarészek egyébként a projekt teljes volumenéhez képest igen jelentősek, hiszen a biztosítóberendezés átépítése a teljes 24 km-es vonalszakaszon megtörténik.

A projekt megvalósítása túlnyomórészt helyi (cseh) vállalkozók bevonásával történik, magyar alvállalkozók a vasúti felépítmény cseréjében működnek közre gépek (kétutas kotrók), vasúti pályamunkások és műszaki irányítók biztosítáival. Az előkészítés során külön nehézséget jelentett, hogy a munkákkal párhuzamosan a Cseh vasutakon számos egyéb projekt zajlik, így sem az anyaggyártók, sem az alvállalkozók részéről nem állt rendelkezésre a szükséges kapacitás, amit osztrák, lengyel, német és magyar beszállítók, alvállalkozók bevonásával tudtuk ellensúlyozni.

Az első ütem munkáit e cikk megírásakor már sikerült magunk mögött tudnunk. A vasúti felépítmény átépítését nagygépes technológiával végeztük. Az első művelet a zúzottkő ágyazat rostálása volt SC 600 típusú géppel, melyet a vasbeton aljak SUM 1000 CS átépítő géplánccal cseréje követett. Az első szakasz felépítménycseréjét a sínyanyag szállítási késlekedése miatt kettő kellett bontanunk. Az új aljakra így

ideiglenesen a régi sínek kerültek visszaépítésre, melyek cseréjére az üzemeltető külön 20 napos vágányzári időszakot már csak az idei évben biztosított.

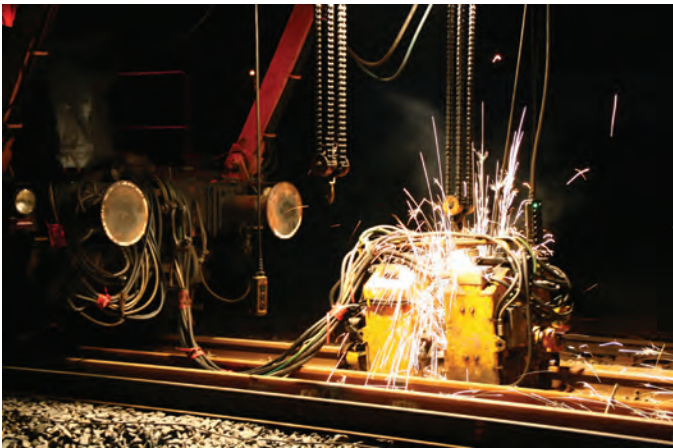
A felépítményi munkákat a műtárgyak átépítése és megállóhelyi peronok átépítése, valamint a szükséges helyeken az alépítmény cseréje követte. A peronok - itt a hazai gyakorlatól eltérően - nem L elemekből épülnek, hanem két párhuzamos alátámasztó gerendából, és egy konzolosan kinyúló fedlapból, mely lehetőséget biztosít finom beállításra akár a vágány megépítését követően is. A műtárgy- és peronépítéssel érintett helyeken a felépítmény építése utolsó fázisként, vasúti kiscgépekkel történhetett meg.

Jelenleg a 3. és 4. szakasz előkészítése zajlik, melyben Těchlovice Nad Labem megállóhely kerül átépítése 2x145 méter hosszban, valamint Děčín - Jakuby településen felújításra kerül 2 útátjáró, és ezek környezete összesen 1.800 vfm hosszban. Itt szükség lesz a vágány részleges átépítésére, illetve a teljes szakasz szabályozására a vágánygeometria módosulása miatt. A munkák május-június között fognak zajlani.

Ezt követően az Ústí nad Labem - Velké Březno vonalszakasz bal vágányát 8 km. hosszban, szintén nagygépes technológiával tervezzük átépíteni július-augusztus folyamán.

Müller Dávid





# ÖRMEZŐI FELSZÍNI RENDEZÉS

2015. szeptember 25-én a kivitelezői szerződés aláírásával hivatalosan is eldőrdült a startpisztoly és elindult a „Vasúti pálya és tartozékai bontása és átalakítás Kelenföld vasútállomás XXI-XXVIII. vágányainak helyén létesítendő felszíni P+R parkoló megvalósításához” tárgyú projekt. Megrendelőként a BKV Zrt. - DBR Metró Projekt Igazgatóság, mérnökként a BKK Közút Zrt. (azóta Budapest Közút Zrt.) vett részt a lebonyolításban. A projekt hosszú címe összetett, sok szakágat érintő feladatot takart, melyhez rendkívül rövid rész- és véghatáridők tartoztak. A tenderben véghatáridőnek 2015. december 31-e lett kitűzve, ami a közbeszerzési eljárás elhúzódása miatt sem módosult, így az eredetileg tervezett 120 nap helyett a szerződés aláírásakor már alig 90 munkavégzésre alkalmas nap állt rendelkezésre.

**A** P+R parkoló területét Kelenföld vasútállomás területéből vonták el telekalakítással, mely a telekhatárok átrendezésén kívül tulajdonos és kezelőváltással is járt. A feladat részeként az így felszabaduló területen kellett a meglévő nyolc vágánnyal együtt a hozzájuk tartozó infrastruktúrát is teljesen elbontani vagy átalakítani, beleértve a biztosítóberendezést, felsővezetékét, távközlést, szivárgó-rendszert és egyéb közműveket. A későbbi P+R parkoló területéről minden közművet el kellett távolítani és szükség esetén ki kellett váltani, valamint a tervezett parkoló létesítmény útjába eső régi aluljárólépcsőket is el kellett bontani. A vasúti pályaszerkezet védőrétegig visszabontásra került.

A bontási munkák mellett komoly hangsúly volt az építési munkákon is. Határidőre megépült 600 méter csatorna a hozzá tartozó tisztítóaknákkal és egy 3 méteres emelőmagasságú átemelő aknával,

750 méter tűzvíz vezeték 8 db vasbeton szerelvényaknával, energiaellátás és 750 méter kiemelt szegélyes tűzoltóút. A szűk határidők, valamint a szakági létesítmények (út, víz, csatorna, egyéb közmű) területi átfedései miatt az organizáció és a munkaterület alvállalkozók közötti megosztása kiemelt odafigyelést és megértést igényelt minden résztvevő féltől.

Szerződésünk szerint egy új vízbekötés létesítése is a feladatunk részét képezi, azonban a Fővárosi Vízművek Zrt-től megrendelt kivitelezési szolgáltatásra érdemi ráhatásunk nincs, mivel a folyamatban – az eljárási szabályok és a szűkszerűség következtében kialakult, összetett megrendelői-tulajdonosi-üzemeltetői viszonyok miatt – csak közvetve tudunk bekapcsolódni költségviselőként. Az újbekötés kiépítéséig a tűzvíz hálózat ideiglenes bekötésen keresztül üzemel. A kevés ösztönző eszközzel a kezünkben, jelenleg is

ennek az előmozdításán dolgozunk, és sürgetjük a közreműködő feleket, hogy a hónapok óta húzódó ügy végére pontot tehessünk.

A MÁV Zrt. a terület vagyongazdálkodójaként és üzemeltetőjeként a visszanyereményes, újrafelhasználható anyagokra igényt tartott, beleértve a sínszalakat (120 méteres hosszúságú és vágási maradék), kitérőket, a kábeleket és a megtisztított ágyazati anyagot is. Az ágyazati anyagból a rostálással választottuk szét a MÁV számára hasznos és újrafelhasználható nagyméretű zúzottkővet és rostaaljat. A visszamaradt rostaalj és az egyéb kitermelt talaj nagy része a helyszínen beépítésre, vagy tereprendezésben feltöltő anyagként felhasználásra került, ennek eredményeként csak minimális, beépítésre alkalmatlan anyag került elszállításra a munkaterületről. A veszélyes hulladékok, mint a bontott vasúti talpfa és a bontott azbesztcement szivárgócsövek külön bánásmódot és szakértőt, a





jogszabályokban előírtaknak megfelelő alvállalkozót és szállítót igényeltek.

A legnagyobb nehézséget az előkészítésre rendelkezésre álló idő rövidege és a szűk határidő jelentette. Annak érdekében, hogy időt nyerhesünk, már a szerződés aláírása előtt felvettük a kapcsolatot a MÁV Zrt. illetékeseivel, és megrendeltük a munkakezdéshez szükséges vágányzárát, valamint beszereztük a belépési engedélyeket, hogy a munkaterület átadásakor már ténylegesen munkát lehessen kezdeni.

Már az első napokban egyértelművé vált, hogy az idővel és a téli időjárással állunk versenyben, ezért mindent el kellett követni, hogy valamilyen módon időt spóroljunk. Az organizáció tervezésekor szűk keresztmetszetet és nehézséget jelentettek többek között az egyes vágányzárak idő- és helykorlátozásai, a visszanyereményes anyagok elszállítása, különösen a 120 méteres hosszúságú elszállítására alkalmas sínzállító eszköz rendelkezésre állási ideje, valamint a beépülő gépészet (pl.: szivattyú) szállítási ideje és nem utolsósorban a vasútállomás folyamatos üzemé is.

Az egyes szakági létesítmények kivitelezési időigényét a kiviteli tervek és műszaki előírások ésszerűsítésével próbáltuk rövidíteni, amellet, hogy a piros FIDIC szerződésrendszerre épülő fővállalkozói szerződés erősen korlátozza a kivitelezési dokumentációt is érintő változtatási

lehetőségeket. Az ésszerűsítések és változtatások minden esetben a Megrendelővel, a Mérnökkel és az üzemeltetővel folytatott előzetes és folyamatos egyeztetések során jöttek létre. Tétélesen megvizsgáltunk minden építménycsoportot a kivitelezés átfutási idejének csökkentése végett. Az ésszerűsítési javaslataink között szerepelt az építendő új tűzoltóút pályaszerkezetének módosítása - CKT helyett FZKA -, a kiemelt szegély építési technológiájának változtatása, - előregyártott helyett monolit -, a tűzvíz vezeték magassági vonalvezetésének megváltoztatása, a szivárgó-rendszer és tűzvíz vezetékek megszüntetésének ésszerűsítése, - nagy földmunkával és idővel járó bontás helyett injektálás -, valamint helyszíni átmeneti sínhegesztés alkalmazása előregyártott átmeneti sín beépítése helyett. Előre nem látható

körülményekből adódóan is merült föl jelentős változtatás biztosítóberendezési témakörben, amit szakági alvállalkozónk, a TBÉSZ Kft. hatékonyságának köszönhetően sikerült még az eredeti határidőkön belül elvégezni.

A tapasztalt és felkészült alvállalkozók közreműködése és sikeres együttműködése nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a munkákat minden rész- és véghatáridőt betartva be tudtuk fejezni és sikeresen át tudtuk adni. A 2016 januárjában a tőlünk visszavett munkaterületet a Megrendelő már átadta a P+R parkoló kivitelezőjének, így a munka az eredeti megrendelői célnak megfelelően zökkenőmentesen, zavartalanul folytatódhatott a parkoló területének közművesítésével és a műtárgyak építésével.

*Neszádeli Péter*



# Nepomuki Szent János szobrának újraszentelése

Újraszentelték a kastélykápolna előtt álló, felújított Nepomuki Szent János szobrot. Az alkotást az A-Híd Zrt. felajánlásának köszönhetően restaurálták. A cég 2014-ben határozta el, hogy minden évben a mártír egy szobrát felújítják, mivel Nepomuki Szent János - többek között - a folyóknak, a hidaknak és a hajósoknak is a védőszentje. A múlt évben a III. kerületben



hozottak rendbe egy ábrázolást, most pedig - a gödöllői szennyvíztelep korszerűsítését is végző cégnek - a városunkban álló alkotásra esett a választása.

A rendezvényen dr. Gémesi György polgármester mondott köszönetet a nemes felajánlásért, majd Sal László, az A-Híd Zrt. vezérigazgatója mondott rövid beszédet. Ebben úgy fogalmazott, véleményük szerint egy magyar cégnek nem csak az a dolga, hogy munkájában jól teljesítsen, hanem más területen is szerepet kell vállalnia.

A restaurálást Varga Zoltán Zsolt gödöllői kőszobrász, restaurátor végezte, aki röviden ismertette a szobor történetét, s kiemelte, a kastélykápolna előtt álló alkotás a hazánkban felállított 340 Nepomuki Szent János szobor között az egyik művészileg legszínvonalasabb barokk ábrázolás, ami két különlegességgel is bír: a feltehetően később hozzá kapcsolt oltár résszel és a két angyallal, amelyek a megszokottól eltérően nem a szent jelképeit, hanem egy-egy bőségszarut tartanak.

Az újraszentelést Hugyecz János, a Szentháromság templom plébánosa végezte.

*Korondi Judit*



## Gödöllő



# Visszatekintés a 2015/2016-os szezonra



**A**z idei szezon a sűrű válogatott programok miatt (EB, Olimpiai selejtező torna), viszonylag hamar, már szeptemberben kezdetét vette. Vincze Balázs és csapata bizakodva tekintett előre, hiszen a két ezüstérmet is hozó tavalyi szezon után fiatal tehetségek érkeztek a klubhoz, a center Német Toni, a kapus Barabás Botond és a még junior korú bekk Nagy Ádám személyében.

A bajnokság megkezdése előtt néhány nappal érkezett a hír, hogy a világ egyik legjobb centere Joseph Kayes, - habár érvényes szerződés köti őt a klubhoz - nem tér vissza Magyarországra. Ebben a pillanatban eldőlt, hogy egy erőltetett menet vár a fiúkra, hiszen a modern vízilabda alapja a jó center-játék. Joe fájó hiányát hol Decker Ádám, hol Kovács Gábor igyekezett orvosolni - sokáig nagyszerűen -, de be kell látni, hogy egyikük munkalapján sem a „center” szó szerepel a posztja rovatban. Az idei bajnokság lebonyolítása különleges volt, hiszen a 16 első osztályú klubot két nyolcas csoportba sorolták. Az alapszakasz során néhány pontot elhullajtottunk, és ez a középszakaszban köszönt vissza. Az idei versenykiírás sajátossága ugyanis,

hogy nem rendeztek külön negyed-, és elődöntőket, az alap és középszakaszban elért pontszámok határozzák meg, hogy ki hányadik helyért játszhat.

Reális esélyünk akkor lett volna a döntőbe jutásra, ha az idén remeklő Egert itthon is és idegenben is legyőzzük. Erre idén nem volt lehetőségünk, egy szorosabb és egy simább mérkőzés során a hevesiek revansot vettek a tavalyi elődöntőben elszenvedett vereségért. Ezt követően maradt a bronzérem, ahol az ellenfelünk az egyre inkább megerősödő Ferencváros volt. Varga I Zsolt és csapata remek ellenfélnek bizonyult, ám az OSC kettősgyőzelemmel, magabiztosan szerezte meg a bronzérmet, és ezzel az indulási jogot a jövő évi Bajnokok Ligájába, melynek döntője - csakúgy, mint idén -, a margitszigeti sportuszodában lesz.

A Magyar Kupában, a bajnoksághoz hasonlóan, a harmadik helyen végeztünk. A final four-ig sima volt az utunk, majd az elődöntőben a házigazda Egerrel találtuk szembe magunkat. Külön nehezítette a csapat dolgát, hogy az addig egészséges egy szem centerünk, Német Toni válszerűlés miatt, valamint a kezdőcsapat tagja Bundsuch Erik

kéztörés miatt nem állt a mester rendelkezésére. Ezek ellenére is, az egyik legszínvonalasabb mérkőzést játszottuk, amelyet egy bírói műhiba is tarkított a kárunkra. A csapat megővta a mérkőzést, és az óvásnak hely is adtak, de a kupa színvonalának megőrzése miatt, Apáthy Endre javaslatára az óvást visszavontuk.

A Bajnokok Ligájában idén sikerült kivívnunk a főtáblára jutást, és ott a világ jelenlegi két legjobb alakulatával (Recco, Szolnok) egy csoportban szereplnünk. Rajtuk kívül a korábbi BL győztes Partizan Beograd, a horvát Jug Dubrovnik és a török Galatasaray ellen mérkőztünk. A csoportkört végül kilenc ponttal, a negyedik helyen fejeztük be.

A bronzos év után, ráért a csapatra az erősítés. A világ egyik legeredményesebb centere, Szlobodan Nikics mellé leigazoltuk az évek óta az OB1-ben pallérozó Lukás Semant, valamint a magyar válogatottban magának egyre több helyet követelő balkezes Zalánki Gergő. Ilyen erősítésekkel, bátran jelenthetjük ki, hogy jövőre reális cél lehet minden egyes fronton kivívni a döntőbejutást.

*Becsey Péter*

# ORVVADÁSZ

Orvvadászatnak vagy vadorzásnak azokat a cselekedeteket nevezik, amikor valaki törvényellenesen, vagyis nem a megengedett feltételek szerint vadászik. Vadász barátaim azzal fogadtak, amikor megtudták, sajnálatos módon elütöttem egy autóm elé ugró őzet, hogy MI VAN TE ORVVADÁSZ. Pedig semmiféle törvényellenest nem követtem el, autómmal a megengedett sebességgel haladtam, vészfékeztem és dudáltam a hirtelen elémm ugró állatra, és mégis megbélyegeztek. Persze csak viccesen, de elgondolkodtam esetem tanulságain.

## Nem mondom el senkinek

Lehet, úgy járok, nem mondom el senkinek, elmondom hát mindenkinek, hogy a vadak elütésének kockázata csökkenthető, ha autónkra vadriasztó sípot szerelünk fel. Eddig ezt nem vettem komolyan, mert a reklámokról az a hír járja, hogy a médiában reklámozott termékeket nem szabad megvenni, mert akkor mi fizetjük a reklám költség egy részét. E gondolatmenet szerint a jó cégérnek nem kell reklám, vagy mégis? Illetve, a jó reklám szájhagyomány útján terjed.

## Szájhagyomány

Az egyik híres reklámszakember az előzőeket cáfolandó, illetve alátámasztandó kijelentette, hogy a reklámra fordított összeg fele kidobott pénz, csak hogy azt senki sem tudja megmondani, melyik fele.

Tény, hogy a reklámok mindennapi életünk részévé váltak. Igazándiból nem a reklámmal van a baj, hanem a reklámok módszerével. A látványos, pergő ritmusú jelenetek ösztöneinket és érzelmeinket célozzák meg, tetéztve mindezt azzal, hogy kis gyermekeken vagy kedves állatokon keresztül továbbítják az üzenetet. Ezt látva különböző érzelmek keríhetnek hatalmukba

bennünket. Kényeztesd magad! Légy együtt a családoddal! A szeretetnek íze van! - és még ki tudja, milyen szlogenekkel bombáznak minket.

## A szeretetnek íze van?

A szeretet megnyilvánulásának nagyon kellemesek a kísérőjelenségei, jó ezt az érzést felidézni, újból és újból átélni. És amíg a TV képernyőjére meredünk, észrevétlenül rabul ejtetünk. Tudat alatt dolgozik már a vágy, hogy a látott idillt saját környezetünkben is megvalósítsuk. Legközelebb gyermekünk az üzletben gyakorlott mozdulattal nyúl a TV-ből ismert áru felé, bennünk pedig felrémlik a bájos gyermekarc, a reklámból ismert hálás mosoly.



Ennek aztán nincs vége, újabb és újabb igények merülnek fel. Ekkor már jelentkezik a követelőzés, a kielégítetlen vágy. Mindez a szeretet jegyében. Ez a reklámok legnagyobb csapdája. Mert a szeretetnek nem úgy van íze, szaga, melege, ahogy ígérik. Az igazi szeretet nem a tárgyakban rejlik, azt nem lehet pénzért megvenni.

## A kép jelentés-sűrítő

A reklám értékközvetítő. A televízió pedig a szellemi befolyásolás nagyhatalma. Tudomásul kell vennünk, hogy média nélkül ma már nem élhetünk, a képi, szemléletes közvetítés pedig az üzenet- és információátadás érzelmi szempontból leginkább megérintő formája. A kép mindig sokjelentésű, rétegzetten összetett, azaz szimbólum, jelentés-sűrítő. A szimbólum, az érzelmi kötőanyag a testi, érzéki valóság és a racionális, logikai folyamatok közötti kapcsolat összekötője, jelentésformáló eleme a bal agyféltekét mozgatja meg. A jobb agyféltekén sajátos nyelve viszont a képesség, amely a művészetek nyelve is. A képek tehát érzelmi nyelven szólítanak meg bennünket, a jobb agyfélteke különleges, szemléletes, valóság- és élményközeli tartalmaival. Nincs hatás nélküli kép, ezért nagy a felelőssége a vizuális csatornán közölt üzeneteknek. A reklámokat a pszichológiai szak- és emberismeret tudatosan használja fel a befogadó ember befolyásolására. A reklám ezért gyakorta manipulál.

## A pénz jó szolga, de rossz tanító

Jó tudnunk, hogy nem attól leszünk boldogok, ha a különböző pszichés ráhatásokat is bevető reklámfogásoknak bedőlünk. Nem valószínű, hogy a reklámozott kávé szürcsölése közben bárki is megérezze az igazi szeretet ízét. A mosóporok sem kényeztetnek boldogságba bennünket. Még a sokak által imádott pénz sem boldogít.

Valaki szerint a pénz jó szolga, de rossz tanító. „Ha tudni akarod, hogy mit gondolsz a pénzről, nézd meg azokat, akiknek adja.” - tartja az egyik mondás. Elgondolkodtató vélemények.

A boldogság pénzért nem vásárolható meg. Akik szerencsejátékon nagy összegeket nyertek, szinte kivétel nélkül, rövid időn belül boldogtalanokká váltak.

Miért? Mert a pénzen vásárolt szerelem, nyugalom, barátság nem az igazi. Miközben valaki, megszerzett vagyona révén fokozatosan többféle szükségletet képes kielégíteni, a legegyszerűbb szükségletek elégedettséget eredményező hatásai sorra megszűnnek, és egyre újabb igények jelennek meg, amelyek viszont pénzzel nem elégíthetők ki.

Jogos lehet az a kérés Isten felé, hogy ne adjon se gazdagságot, se szegénységet. Mert minél szegényebb valaki, annál több gondolata forog a pénz körül. Az Emil és detektívek könyv egyik főszereplője mondja a másíknak: Tí biztos gazdagabbak vagytok mint mi, mert ritkán beszéltek a pénzről.

Minél szegényebb valaki, annál inkább gondolja, hogy a több pénz boldoggá teszi. És minél gazdagabb valaki, annál kevésbé érzi, hogy a még több pénztől elégedettebb, boldogabb lesz.

Minden, amit áldozatvállalásból, lemondásból másokért teszünk, az a szeretet valamilyen szintű gyakorlati, kézzel fogható megnyilvánulása. Az igazi reklám az életünk, megnyilvánulásaink, sugárzásunk, felelősségvállalásunk, e földön maradó lábnyomunk. Legyünk a boldogság, öröm, életigenlés két lábon járó reklámhordozói. Akkor is, ha özek vagy más vadállatok ugrálnak autónk elé.

## A sikernek ára van

Egy kedvenc idézetemmel, cseppet sem manipulatív módon szeretnék reklámot csinálni a sikernek: „Van egy nagyon fontos jellemvonás, amely közös, és minden olyan személyben megtalálható, aki sikeres lett - a személyes felelősségtudat. Valamennyien vállalják a felelősséget a döntéseikért és a tetteikért. Ők nem hibáztatják problémáikért a gazdaságot vagy az államot, az időjárást, nem hivatkoznak arra, hogy nehéz gyerekkoruk volt. A sikeres emberek nem várják tátott szájjal a sült galambot, nem várnak arra, amikor a körülmények kedvezőbbre fordulnak, ők nekikezdenek, és megteremtik. Ők nem mentségeket keresnek, hanem megoldásokat. Ők sikerre vannak ítélve.”

## Mitől félünk?

Valaki azt mondta, hogy két dologtól fél a világ. Az egyik a vadállatok, a másik a sötét. A vadállatok miatti félelem még érthető, de a sötétől miért? - kérdezték. Azt válaszolta, azért, mert nem tudni, hány vadállat rejtőzködik a sötétben.

A vadbalesetek sokszor kivédhetetlenek, hiába vezetünk körültekintően, az állatok hirtelen, féktávoltságon belül kerülhetnek az autónk elé.

Autóval, motorral vagy akár biciklivel közúton haladva, jogos a félelem attól, hogy egy őz, szarvas, vaddisznó, vagy bármilyen nagyobb vad az útestre ugrik, vagy autónknak rohan, és még kisebb sebesség mellett sem tudjuk elkerülni a balesetet.

## Vad veszélyes időszakok

- **Őzbak** párzasi időszaka: július-augusztus
  - **Gímbika** bögési időszaka: augusztus vége - szeptember eleje
  - **Dámbika** barcogás időszaka: október
  - **Vaddisznó** bűgás időszaka: november
- Ezek az időszakok kb.: 2-3 hétig tartanak
- A vadelütések legnagyobb része reggel és szürkületkor, este történik, amikor a vadak is aktívabbak.
- Ütközésnél óriási pusztítást tud végezni egy megtermett állat, egy vaddisznó amely lehet akár 150 kg is. Apróbb vad miatt (nyúl, fácán, stb.) ne tegyünk hirtelen manővert, pláne nagy tempónál, mert elvezíthetjük uralmunkat a jármű felett, és akkor fának vagy éppen egy szembejövő kocsinak csapódunk.

## Vad összegek a vadért

Ha a baleset a saját hibánkból történt, és az állat elpusztult, súlyos költségekre számíthatunk. Egy üregi nyúl vadgazdálkodási értéke 10.000 Ft, egy 350 grammnál nehezebb agancssal rendelkező őzbaké, csakúgy, mint egy 18 centiméternél hosszabb agyart viselő vaddisznóé 600.000 Ft, a legrosszabbul akkor járunk, ha egy több mint 10 kilós trófeával bíró gímszarvasbikával akadunk össze, ennek ugyanis már 3 750 000 Ft az értéke.

## Ki, miért felelős?

Az út kezelője a táblák, kerítések kihelyezéséért, és megfelelő állapotáért felel.

A vadásztársaság a táblák kérvényezéséért felel, és azért, hogy miatta ne kerüljön vad az útra (például hajtáskor).

Az autós felelőssége pedig a KRESZ betartása. Ha kint volt a vadveszélyt jelző tábla, és betartottuk a KRESZ-t, a vadászatra jogosult és mi is a saját kárunkat viseljük.

Ha nem volt kint a vadveszélyt jelző tábla, akkor általában bennünket terhel minden felmerülő kár. Persze erre is érvényes a városi legenda, miszerint nem igazság, hanem jogszolgáltatás van, és minden azon múlik csak, kinek milyen ügyvédje van.

## Mire figyeljünk, mit tehetünk?

Éjszaka - kiváltképp fényszóróval - közlekedve, az állatokat sokszor észre lehet venni a fényt visszaverő szempárbokból. Ha ilyeneket látunk, okvetlenül lassítsunk.

Ha az ütközés elkerülhetetlen, akkor az egyetlen megoldás a vészfékezés. Inkább az autó sérüljön, és vállaljuk be a gázolást.

Vadriasztó sípok autónkra való felszerelése elriaszthatja a vadakat. Ezek a menetszéltől olyan, emberi füllel nem hallható hangot adnak ki, amely az állatokat elriasztja.

## Ha mégis ütköztünk

Az ütközés megtörténte után értesíteni kell a rendőrséget, a 112-es telefonszámon, hogy az intézkedésről hivatalos okirat, jegyzőkönyv készüljön, amit aztán ki lehet kérni az adott rendőrkapitányságról.

A rendőrök értesítik az illetékes vadásztársaságot. Az elütött vad semmilyen célból nem szállítható el a helyszínről a vizsgálat végéig. Aki mégis elviszi, és a rendőrség értesítése nélkül elhajt, az a lopás büntetést követi el, melynek büntetőjogi következménye lehet.

Járjunk úgy a vadriasztó sípokkal is, mint az esernyővel. Ha nem visszük magunkkal, akkor bizonyosan esni fog az eső. Ha sokat járunk autóval vidékre, akkor szereljünk fel ilyen védelmet, hátha nagyobb eséllyel védjük ki vele a vadassal találkozást.

*Durkó Sándor László*

# A MÖGÖTTÜNK ÁLLÓ SIKER A JÖVŐ ZÁLOGA



Gépbemutatóval egybekötött sajtótájékoztatón számolt be Sal László vezérigazgató a Híd Csoport elmúlt 7 évéről és mindenki megcsodálhatta munka közben a Társaság legújabb vasútépítési technológia fejlesztését is.







**A** rendhagyó beszámoló helyszíne a Budapesti Vasúttörténeti Park volt, ahol a sajtó munkatársai és a cégcsoport partnerei is feleleveníthették mi minden történt a tulajdonosváltás óta. A számok önmagukért beszélnek, az elért eredményekre a cég valamennyi dolgozója igazán büszke lehet.

A száz százalékban magyar tulajdonú A-Híd Zrt. 2008 óta konzorciumi társaival együtt csaknem 150 szerződést kötött 354 milliárd forint értékben, ebből saját munkája 187 milliárd forintot tett ki.

A csoport árbevétele 231 milliárd, adózott eredménye 8,8 milliárd forint volt az elmúlt hét évben, és 5,3 milliárd forint adót, járulékot fizetett be a központi költségvetésbe, illetve az önkormányzatoknak, mondta Sal László.

A múltidézésben cégünk vezérigazgatója felvillantotta ennek az időszaknak a legfontosabb mérföldköveit, azokat a beruházásokat, amelyek nem csak vállalati, hanem egyéni sikerek, személyes történetei is az itt dolgozó kollégáknak. Csak a legnagyobbakat kiemelve: Szeged és Makó között a Tiszán átvelő Móra Ferenc

híd építése, a budapesti Margit híd rekonstrukciója, valamint az M0-ás autópályát autópályává fejlesztése az M6-os autópályával és az 51-es főút között, illetve ennek keretében a soroksári Dunahíd kibővítése. A kötött pályás építkezések közül kiemelkedő az Óbudát Esztergommal összekötő vasútvonal kivitelezése, a budapesti 1-es és 3-as villamos vonalak rekonstrukciója, illetve fejlesztése, a vízepítési munkák közül pedig a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep kivitelezése és a Hany-Tiszasüly árvíztározó megépítése.

A múlt sikere biztos alap arra, hogy új utakon is induljunk. Ennek keretében történt a cég egyik legfontosabb beruházása, mely segítségével új fejezet nyílik a vasútépítés-karbantartás területén.

Az új gépeket a francia Geismar SAS vállalat fejleszt és gyártja. A rendszer a régióban egyedülálló, de Nyugat-Európában és világszerte már sok helyen alkalmazzák kötőtpályás közlekedési vonalak (villamos, HÉV, metró, vasút) építésére, rekonstrukciójára, a többi között a francia TGV gyorsvasút vágányszakaszainak folyamatos cseréjére. Erről már az A-Híd műszaki igazgatója

Magyar János és a Geismar SAS, kereskedelmi igazgatója, Thiébault Bulbert számolt be.

A résztvevők személyesen is megnézhetnék hogyan működik a BRM 8 AC típusú vágány- és kitérő aláverő gép, mely legnagyobb előnye, hogy nem csak vasúton, hanem közúton is szállítható, így gyorsan el lehet vele jutni a munkaterületre, méretei és hidraulikusan működő gumikerekei pedig biztosítják, hogy szűk helyeken is munkaképes, valamint magas töltéseken keresztül is meg tudja közelíteni a pályát.

A prezentáció csúcspontja a PEM-LEM vágány és kitérő szállító és fektető géplánc bemutatása volt, mert itt már-már sci-fi szerű kép tárult elénk a jövő vasútépítéséből. A szállító és fektető gépek precízen összehangolva távirányítással végezték a munkájukat, illusztrálva azt, hogy ezzel a technológiával akár 120 méteres pályaszakasz is cserélhető, mozgatható egyszerre.

A jövő tehát elkezdődött. A siker rajtunk, a mi szaktudásunkon és munkánkon múlik, de a múlt eredményei kitörölhetetlenek, naponta emlékeztetnek arra, milyen kiváló csapat is a miénk.

Holló Márta

# A MÉG MEG SEM ÉPÜLT GALVANI ÚTI HÍD

A Galvani úti híd az 1970-es évek óta elő-előkerül a budapesti fejlesztési elképzelésekben. 2016-ban a Budapest által megpályázandó olimpia okán került ismét előtérbe, mint az olimpiához szükséges beruházás.

**A** híd helye évtizedek óta adott, a budai Galvani út vonalába épülne, ez az út kifut egészen a Duna partig. A Csepel szigeten átvezetve a Soroksári Duna-ág felett érné el Pestet, és itt folytatódna.

Ma a budai oldalon egy teljesen kiépült közlekedési rendszerre csatlakozna rá a híd, hiszen az Andor utca egyenesen kapcsolódik az Egér úthoz, amely egészen az 1-es útig vezet, összekötve az összes dél és nyugat felé futó városi és a várost elhagyó főútvonalakat.

Csepelen az új Központi Szennyvíztisztítótól délre szelné át a szigetsúcsot, jórészt beépítetlen területen, majd a Soroksári Duna felett az Illatos útban folytatódhat. A pesti oldalt a Kén utcai HÉV megállónál érné el a híd, amennyiben Csepelen nem kanyarodik északnak vagy délnek. Azaz a Galvani híd nem egy híd, hanem minimálisan kettő, egyik, nagyobb hídrésze a Duna főágát, míg a kisebb a Duna mellékágát hidalná át. A Duna főága itt közel 400 méter széles, szélesebb, mint a Rákóczi hídnál.

A Galvani úti híd lehetősége a Lágymányosi híd alternatívájaként került be a köztudatba. Az Árpád híd 1984-es teljes szélességű elkészülte után az Állami Tervbizottság tervet készített a budapesti hídfelvezetések folytatására. Egyrészt azért, mert már akkor látszott, hogy a meglévő hídkapacitás nem elégséges, másrészt a meglévő műemlék hidak felújításakor elkerülhetetlennek tűnt a közlekedési káosz, amit egy új híd enyhíthetne.

Az Állami Tervbizottság 1985-ben hozott határozatot az átkelő kapacitások fejlesztéséről, amelynek alapján 1987-re elkészült egy beruházási javaslat. Akkor több variációt vizsgáltak, akkor a Lágymányosi híd mellett a Kondorosi út vonalában lévő híd lehetőségét is felvetették, de a tanulmány, és így az Állami Tervbizottság végül a Lágymányosi híd mellett tette le a voksot, és akkor el is kezdték annak előkészítését.

A rendszerváltás időszakában azonban sok szakember és várospolitikus inkább délebbre, a Galvani út vonalában építette volna meg a hidat,

vagy a Lágymányosi híd helyett vagy azzal együtt. A Galvani út mellett a következő érveket hozták fel:

- A Hamzsabégyi út elvetésével a Lágymányosi híd budai kapcsolatai hiányosak lesznek, hiszen Budán a semmibe vezet a híd.

- A Hungária körgyűrű inkább spirál, mint gyűrű, hiszen folyamatosan szűkül, ezért célszerűbb lenne, ha a körutat Dél-Pesten délebbre vinnék, akár úgy, hogy érintse Csepelt, és a Galvani úton folytatódjon.

- Ha Lágymányosi híd épül meg, híd nélkül marad Csepel.

A XI. kerületi önkormányzat is a Lágymányosi híd helyett inkább a Galvani úti hidat támogatta 1991-1992-ben. Érvelésük szerint a Galvani úti híd alkalmasabb arra, hogy a kerületen átmenő forgalmat elvezesse, akár úgy, hogy a hídról Csepelen a forgalom északra a Kvassay zsilip felé fordul, akár úgy, hogy továbbmenve, a Soroksári Dunát átszelve Pesten a Hungária körút új, a Ferencvárosi pályaudvar felett átvezetett déli nyomvonalára érkezzen meg. A Lágymányosi hidat ún. partokat összekötő hídnak szerették volna. A testület 1992-ben ilyen értelmű határozatot hozott, amelyben a Galvani úti hídnak adtak elsőbbséget a megépítés sorrendjében.

Sőt a két híd egyidejű megépítését támogatta a főváros is. A Közgyűlés 1991-ben fogadott el erről határozatot. A Galvani úti híd esetében az 588/1991-es határozat kimondja, hogy a hídnak városi funkcióval kell bírnia, és meg kell építeni a soroksári Duna ágon átvezető hidat is. Az 591/1991-es határozatban pedig a Közgyűlés "szükségesnek tartja a Galvani úti Duna-híd - beleértve a soroksári ágat is (és kapcsolódó úthálózata), valamint a Hamzsabégyi út kiváltásának egyidejű megvalósításának, a műszaki tervek kidolgozásának azonnali megkezdését, a délbudapesti városfejlesztési program figyelembevételével."

Azaz 1991-ben úgy tűnt, hogy a Galvani úti híd is megépül, hiszen a fentiekből világosan látszott, hogy a Lágymányosi híd szerepének változása miatt a déli összekötés kiemelten fontos lett.

A főváros 1992-ben tervpályázatot is kiírt a Galvani úti hídra. A kiírás szerint esztétikus, városi hidat kellett a tervezőknek papírra vetniük. (A pályázat a Nagy-Duna hídra vonatkozott, a soroksári ágra nem.) Összesen 11 pályamű érkezett. Első díjat nem adtak ki, csak rangsorolás nélkül két második díjat. A pályaművek közül 5 ferdekábeles szerkezetű, 1 acél ívhíd, 1 acél gerendahíd és 3 feszített vasbeton gerendahíd felső kiékeléssel, vagy függesztő rudakkal ellátva.

A két tervezőcsoport egyeztetett közös javaslatára alapján el is készült a híd engedélyezési terve. E szerint az akkor tervezett híd - a nagy Duna-ágon - egy 2x2 sávós, három nyílású ferdekábeles, A pilonos híd lett volna. A teljes hossz 460 méter, a középső, azaz a legnagyobb nyílás 250 méter lett volna.

A megosztott II. díjat két ferdekábeles szerkezet kapta - Dr. Medved Gábor vezette tervezőcsoport által készített terv, az ábrán az 5. számú pályamű, illetve a Dr. Sigray Tibor vezette tervezőcsoport által beadott 9. számú pályamű - ennek alapján készült el egy engedélyezési tervváltozat, amelynek részletes ismertetése az akkor sajtóban is megjelent.

A pilonok 45 méter magasak lettek volna. A teljes építési időt 3,5 évre tervezték, akkori áron 12,5 milliárd forintot költséggel.

A közlekedési hálózatra is konkrét elképzelések voltak, a híd úthálózata Csepelen a gerincútra kapcsolódott volna, illetve Csepelen még egy csatlakozási pontot terveztek. Budán a Budafoki út felett vezetett volna el a pálya, amely a Szerémi utat talajszinten érte volna el. Csepel felé a Budafoki út mindkét irányából fel lehetett volna hajtani a hídra, míg a Csepelről érkezők csak északi irányba kanyarodhattak volna a Budafoki útra, a délre tartók ezt a Szerémi úton tehették volna meg. A hídon buszforgalmat is terveztek.

1992 márciusában a Fővárosi Közgyűlés újra tárgyalta a híddéítéseket, és ekkor már a Galvani úti híd - akkor még úgy tűnt, hogy ideiglenesen - lekerült a napirendről. Azonban mégsem ez, hanem egy öszvér megoldás készült el. Nevezetesen, Budán gyakorlatilag a Galvani híd csatlakozó

úthálózata készült el, de a Lágymányosi híd épült meg. A kettőt a Szerémi út köti össze. Pesten viszont a Hungária körgyűrű egyenesen felvezet a Lágymányosi hídra, itt nem épült ki a Galvani út csatlakozó úthálózata, ahogy Csepelen sem. Schneller István Budapest akkori főpolgármester helyettese, később főépítész szerint azért, mert a Galvani hídnak semmilyen előkészítése sem volt, míg a Lágymányosinak igen. A Lágymányosi híd megépítésének esélyét növelte - a kész tervek mellett - a tervezett világiállítás is, hiszen arra kellett építeni híd.

Az okokat az egyik fővárosi képviselő, Manninger Jenő az Újbuda című újságban a következőkkel magyarázta:

- A Lágymányosi híd megváltozott koncepciója miatt a Galvani úti hídra az eredeti célok miatt már nincs szükség.

- A közlekedésszervezők szerint a Lágymányosi hídra volt nagyobb szükség

- Nem lehetett bizonyítani, hogy a Galvani híd a közeli időpontban megépülhet, viszont az új hídra gyorsan van szükség.

A főváros álláspontját fogadta el az Országgyűlés is, amely a Lágymányosi híd megépítését határozta el, azaz akkor a Galvani híd építésétől elálltak.

Az országgyűlési határozat előterjesztésében Siklós Csaba közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter a következőket mondta a Galvani úti hídról: "Tudjuk, hogy ez az új híd (A lágymányosi híd - DCS) a dél-budapesti társág közlekedési gondjait, környezeti terhelését egycsapásra nem oldhatja fel. Mindehhez az M0-ás körgyűrű M1-és a 6. számú út közötti szakaszának 1994. végéig történő kiépítésén túl az úgynevezett Galvani úti híd és a későbbiekben az albertfalvai híd megépítésére is szükség lenne, de ez jelenleg - részben

az előkészítettség, részben a pénzügyi források hiányában - csak fokozatosan lehetséges."

Az országgyűlési vitában többen, leginkább Csapody Miklós (MDF) és Ráday Mihály (SZDSZ) a Galvani híd megépítése mellett álltak ki, az Országgyűlés 24/1992 számú határozata a Lágymányosi híd építése mellett döntött. A határozat 4. pontja azonban kimondta, hogy: "Az Országgyűlés támogatja a Fővárosi Közgyűlés 1991. május 16-i 588-589. számú határozatát, amely célul tűzte ki egy második - a Galvani úti - híd megépítését is." (Ez már nem vonatkozik a mostani tervekre, mert az Országgyűlés 2011-ben - több száz más határozattal együtt, ezt is hatályon kívül helyezte.)

### Mai tervek

A Galvani úti híd 1992-93-ban lekerült a napirendről, de maga a híd a rendezési tervekben szerepelt. A Szerémi út is úgy épült ki, hogy fogadni tudja a majdani hidat, sőt, bizonyos tekintetben tovább is léptek, mert nemcsak a Galvani úti hídnak, de az albertfalvai hídnak is elkészült (részben) a budai közlekedési csomópontja, a Savoya parknál.

Volt olyan elképzelés is, amelyet a HVG-nek adott interjúban említett Farkas György, hogy az M0 hídjának kiszélesítésekor ne a meglévő híd mellé építsenek egy új hidat, hanem az egész helyett egy teljesen új, széles szerkezetet, és a régi M0-ás hidat úsztassák fel, és legyen az a Galvani úti híd.

A mai tervekről eddig annyit lehet tudni, amennyi a kormányhatározatban szerepel, illetve, ami az előkészítő tanulmányokból kiolvasható.

A kormányhatározat szövege szerint az új híd, amennyiben az olimpiai pályázat sikeres lesz, 2x3 sávós lesz (azaz nem 2x2, mint az 1992-es tervek), és a Galvani út - Illatos út vonalában épül meg (azaz a Soroksári Duna ág felett is épül híd),

valamint a kapcsolódó úthálózatot a Fehérvári út és az Üllői út között kell megtervezni.

A Budapesti Olimpiára született megvalósíthatóság tanulmány a következőket írja:

"A Kvassay - zsilip környékének, különösen Észak - Csepel fejlődéséhez szükség van újabb közúti kapcsolatokra. Ma az egész térség a vasút és a folyó elvágó hatása miatt egyetlen közúti összeköttetéssel rendelkezik, amely az olimpiai főhelyszín szempontjából kiemelt kockázat. A különböző követelmények szempontjából két lehetséges hidat vizsgáltunk, a Galvani út vonalában (Galvani híd) vagy Albertfalván (Savoya park magasságában), amelyek kiegészülnek a Fehérvári út és az Üllői út közötti ráhordó úthálózattal. Az elvégzett forgalmi modellezés által kimutatott terhelési különbségek alapján a Galvani-híd megépítését javasoljuk a két lehetséges megoldás közül. A körvasútsori körút kiépítésével távlatban ez a híd tud majd az 1-es főúttól a 11-es ig vezető teljes harántirányú kapcsolatot adni, különösen drága műszaki megoldások nélkül, emellett közel kétszer akkora mértékben csökkenti a belvárosi hidak forgalmát, mint ahogy az Albertfalvai híd tenné. Elősegíti a XI. és a XXI. kerület fejlődését a jelentősen csökkenő utazási idővel, és a közúti fejlesztéssel Észak-Csepel és a Soroksári út térségének megközelíthetősége jelentősen javul" (PWC: Budapesti olimpia tanulmány)

A nyilvánosságra hozott látványterveken a híd egyszerű vonalként jelenítik meg, azaz a szerkezetére semmiféle utalás sincs. A látványtervekben azonban látszik, hogy Csepelen csak a Gerincút-nál terveznek kapcsolatokat, azaz a 24 évvel ezelőtti elképzelések itt is módosultak. Dr. Dunai László, a BME Hidak és Szerkezetek tanszékvezető professzora szerint - aki részese volt a Dr. Medved Gábor fémjelezte pályázó csapatnak - az akkori tervek nem mérvadóak, az eltelt 25 év alatt nagyon sok minden változott, ami miatt az akkori tervek már elavultak. De most is ferdekébeles híd építését tartanák célszerűnek.

A híd sorsa most az olimpiától függhet (ahogy a Lágymányosi híd építésének is nagy lökést adott a tervezett, de lefűjt világiállítás), de ettől függetlenül biztos, hogy a Galvani úti hídra vagy akár az Albertfalvai hídra szükség van.

Domonkos Csaba



### Felhasznált irodalom:

- PWC: Budapest 2024 Nyári Olimpiai és Paralimpiai Játékok Megvalósíthatósági Tanulmány [http://www.mob.hu/images/bp2024/PwC\\_Olimpiai%20Megvalosithatosagi%20tanulmany\\_2015\\_junius\\_vegleges.pdf](http://www.mob.hu/images/bp2024/PwC_Olimpiai%20Megvalosithatosagi%20tanulmany_2015_junius_vegleges.pdf)
- Dr. Träger Herbert: Tervpályázat a budapesti Galvani úti Duna-híd kialakításáról. Közlekedési és Mélyépítéstudományi Szemle (XLIII. Évfolyam, 1993 6. sz.)
- Újbuda újság, 1992. március 14. sz.
- Újbuda újság, 1993. július 15. sz.
- Budapest Főváros Önkormányzatának 174, 182-183/1992. határozatai
- Budapest Főváros Önkormányzatának 586-591/1991 Fővárosi Közgyűlési Határozata

- Budapest Főváros XI kerület Önkormányzata 133/Ók/1992 sz. határozata
- Javaslat a fővárosi dunai átkelő-kapacitások bővítésére irányuló nagyberuházás fejlesztési céljaira Budapest 1987. február hó, Készítette: Közlekedési minisztérium és Bp. Tanács vb 0016/ÁTB/1987. = Állami tervbizottság anyagai OL XIX-A-121\_b
- Az Országgyűlés 1992. tavaszi ülészsaka 24. ülésnapjának jegyzőkönyve (1992. április 27)
- Dr. Schneller István szóbeli közlése

A szerző köszönetet mond Dr. Dunai László, a BME Hidak és Szerkezetek tanszékvezető professzorának, aki szóbeli emlékeivel segítette a cikk megírását.



# 20 ÉVES A HÍDÉPÍTŐK SZÉKHÁZA

---

1995-ben a Hídépítő Részvénytársaság akkori vezetése új székház építését határozta el. Döntésükhöz több tényező is hozzájárult. (A korábbi székház az Andrássy út 98. szám alatt található, s a ma is szemet gyönyörködtető eklektikus palota 1885-ben épült a Pallavicini család részére.)



**A** 3-as metró építésekor használt Karikás Frigyes utcai felvonulási terület megvásárlása után az építkezés 1996 év elején kezdődhetett meg. Miután cégünk a vasbeton szerkezetépítésben jeleskedik, ezért Apáthy Endre vezérigazgató úr úgy döntött, hogy a székház vasbeton vázát az egyik budapesti építésvezetőség építse meg.

A 14. számú építésvezetőségünk számára a hidak, felüljárók után izgalmas kihívásnak számított egy épület vasbetonszerkezetének megépítése. Saját beruházásról lévén szó, már a tervezési fázisban mind a kivitelezési költség, mind az átfutási idő a racionalitás mentén minimalizálásra került. A mélygarázs és a fogadószint (földszint) kezdeti küzdelmei és tapasztalatai

alapján, az emeleti szinteket szintenként már egyhetes kivitelezési idővel sikerült megvalósítanunk. Úgy belendültünk a magasépítésbe, hogy sajnáltuk: a negyedik emeletnél meg kellett állnunk, a tervek ekkora épületre készültek. Miközben mi a felső emeletek szerkezetét építettük meg, az alsóbb szinteken az N&N 94 Építőipari Kft. már az építőmesteri és szakipari munkáknak kezdett neki. Így az új székházunk 1996. végére elkészült, s a költözés az Andrássy útról megtörténhetett.

Azóta irodaházunk több belső átalakítást megért, de külsőleg is megújult. Az épület 17. születésnapjára látványos változáson ment keresztül: külső hőszigetelése mellett a nyílászáróit is kicserélték a mai szabványoknak megfelelően. Attól az évtől - 2013-tól - a korábbi kék szín helyett a

fehér szín a meghatározó az épület homlokzatán. A HÍDÉPÍTŐK székháza nagykorúságát szép új ruhájában ünnepelhetette.

Nagyon fontos megemlítenem az udvart és annak fejlődését. Aki tárgyalni érkezik, az első benyomást itt kapja cégünkről. Az ápolt növényzet mellett kiemelkedik a Hídépítők Egyesületének áldásos munkája. 2011-től kezdődően egy olyan egyedülálló Hídkert kialakítása valósult meg, mely értékes muzeális darabokat vonultat fel Magyarország hídtörténetéből.

Megújult, 20. évét ünneplő székházunk mellett, méltán büszké lehetünk környezetünkre is, hisz olyan műszaki ereklék között érkezhetünk dolgozni, melyek elődeink munkáját dicsőítik.

Lipót Attila



# Sikeresen lezajlott a Hídépítő cégcsoport első felügyeleti auditja



Talán sokaknak nem olyan egyértelmű, hogyha évek óta működtetett irányítási rendszerrel rendelkezik egy cég, miért beszélünk első felügyeleti auditról. Bár lehet, hogy legtöbbünknek ez triviális, pár mondatban összefoglalásra kerül az auditálás rendszere, kiemelten a rendszer (system) auditra koncentrálva.

- **Első tanúsító audit**, melyet általában egy előaudit/előminősítés is megelőz, amikor a tanúsítvány első megszerzésére kerül sor. Erre példaként szolgál az ebben az évben bevezetésre került, az MSZ EN ISO 50001 szabvány szerinti energiai irányítási rendszer tanúsítási folyamata is, amely az Integrált Irányítási Rendszerünk (IIR) auditjával párhuzamosan zajlott, azonban ez „csak” az előminősítési fázis volt (a szervezet irányítási rendszere alkalmas-e a tanúsításra és megfelel-e az akkreditációs követelményekben meghatározott feltételeknek). Ezt a fajta auditot mindenképpen kiegészíti az ún. dokumentáció felülvizsgálat is. Ez követően már a tanúsítvány és tanúsítottság fenntartását szolgáló auditokra kerül sor.

- **Felügyeleti audit**, amelyre a sikeres tanúsító/megújító auditot követő időszak, az 1. és 2. évben kerül sor, két „főaudit” között. Minden irányítási rendszer folyamatos fejlesztést igényel, ami azt jelenti, hogy azt karban kell tartani, és a

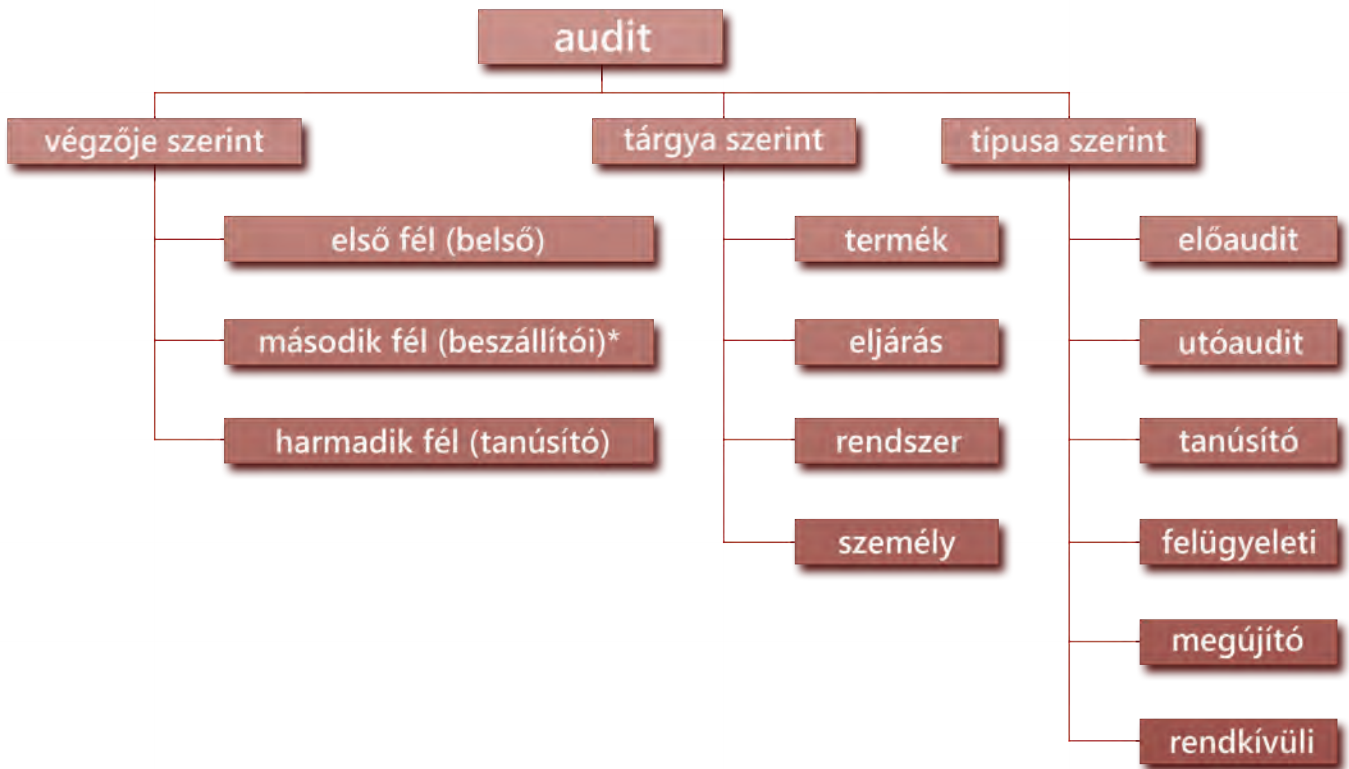
tanúsítottságát meg kell újítani. Ezért a felügyeleti audit szerepe nagyon fontos annak bizonyítására, hogy a szervezet irányítási rendszere hatékonyan és a vonatkozó szabvány követelményeivel összhangban működik és folyamatosan megfelel a rendszerszabvány követelményeinek. Általában új tanúsítvány kiállításával nem jár, mivel a tanúsítványok többnyire három évre kerülnek kiállításra (bár cégcsoporton belül is volt rá példa a Katonai Minőségirányítási Rendszerünk esetében). A felügyeleti és megújító auditok együttese során kerül áttekintésre a teljes irányítási rendszer összes (szabvány szerinti) lényeges eleme, ebből következően a felügyeleti auditok során egyes folyamatok és cégcsoport tagok a felülvizsgálatba nem minden évben kerülnek bevonásra.

- **Megújító audit** (vagy újra-tanúsítási audit), melyre esetünkben háromévente kerül sor. Ennek során új tanúsítvány kiállítására kerül sor. Hasonlóan zajlik, mint az első tanúsító audit,

azonban ebben az esetben a legkritikább esetben alkalmaznak azt kiegészítő előauditot. Érdekességként megemlíthető, hogy az irányítási rendszerszabványok, mint például az ISO 9001 is, nem véletlenül három évig maradnak érvényben és alkalmazhatók, miután az adott szabványnak új kiadására kerül sor. Ennek oka szintén a tanúsítás hároméves ciklusával magyarázható, hiszen az irányítási rendszerek szabványok által generált változásait is érdemes a megújító auditokhoz igazítani. Általában a megújító auditok hatáskörébe tartozik a szervezet által, az irányítási rendszerben végzett nagyobb, a tanúsítvány tárgyában (scope) bekövetkezett jelentősebb változások átvizsgálása is.

Természetesen a tanúsító szervezetek ennél összetettebb és részletezettebb tanúsítási eljárást működtetnek, azonban e cikk a teljes számunkra kevésbé lényeges részletekbe nem kívánt elmélyedni.

Összefoglalásképpen, szintén a részleteket és egyes típusokat mellőzve, az auditok többféleképpen kerülnek csoportosításra:



*\*Megjegyzés: gyakran a második fél általi auditot egy tanúsító szervezet végzi a megrendelő nevében, ezért ebben a minőségében a tanúsító nem számít harmadik fél általi auditornak, hiszen a szerepe szerinti besorolás a döntő, és gyakran komoly szerepet kap a megbízó által támasztott speciális követelmények ellenőrzése is.*

A harmadik fél általi (akkreditált) auditálás – hétköznapi elnevezéssel tanúsítás – az, amely minden évben külön figyelmet kap a cégek életében, hiszen ez az a kiemelt esemény, amely igazolja egy szervezet adott irányítási rendszerszabványnak való megfelelését, természetesen a fentiek szerinti rendszeraudit során. Tanúsítás esetében fontos, hogy akkreditált tanúsító végezze a felülvizsgálatot.

#### Hídcsoport 2016. évi IIR rendszerauditja

A Hídcsoport minőség-, környezet- és MEB irányítási rendszerének felügyeleti auditjára 2016. május 23-25. között került sor. Ebben az évben a tanúsítói auditokat Siklósi Imre (MIR és KIR), valamint Ozsváth Krisztina (MEBIR/OHSAS) vezető auditorok végezték a TÜV Hessen tanúsítóhely színeiben. Idén a minden évben ellenőrzésre kerülő A-Híd Zrt., valamint a Hídépítő Zrt. és a Hídtechnika Kft. működését ellenőrizték. Ezt egészítette ki az A-Híd Zrt. energiairányítási rendszerének előminősítése.

Az A-Híd Zrt. integrált irányítási rendszerének működtetésében kulcsszerepet játszó személyek közül a cégnél ketten is újak voltak ebben a minőségükben. Borsi Zsuzsa munka- és tűzvédelmi vezetőnek, MEBIR-ért felelősként, a tanúsítás előtt csupán négy napja volt megismerni a szervezeti sajátosságokat, Kuloványi Ottó pedig a minőségbiztosítási szervezet tagjaként nem egészen egy éve tölti be a környezetvédelmi mérnöki feladatokat.

Mint minden évben, a dokumentációban történt változások a hivatalos formában meghirdetésre kerültek az adott cégek esetében. Az A-Híd Zrt. dokumentációjában a jelentősebb változást értelemszerűen az új, energiairányítási rendszer követelményeinek beemelése okozta.

A tanúsítást megelőzően már hagyománynak számító, átfogó belső auditokra is sor került, attól függetlenül, hogy az elmúlt év folyamán más időpontokban is tartottunk auditokat. Szintén hagyománynak tekinthető az A-Híd Zrt. munkatársai által a cégcsoport tanúsításban érintett szervezetek belső auditjainak lefolytatása is. Az auditokat megelőzően, illetve azóta is folyamatosan sort kerítünk az oktatásokra. A szabványkövetelmények szerint a vezetőségi átvizsgálásokat még a tanúsítás előtt megtartottuk.

Az auditorok idén a minőségügyi, a környezetvédelmi és a munkavédelmi területeken kívül - szervezeti és projekt működés - az első napon az A-Híd Zrt. energiairányításának dokumentációs rendszerét és energiamérlegét is áttekintették. Szintén az első napon került áttekintésre a fenti három cég irányítási rendszere és működési feltétele. Az auditorok különös figyelmet fordítottak a jogszabályváltozásokra, illetve annak végrehatására.

A második napon egy projektet kerestek fel, melynek során az irányítási rendszer gyakorlati alkalmazásának hatékonyságára koncentráltak

(oktatások, munkavédelmi koordinátori feladatok, kockázatelemzések, a TU-ban és az MMT-ben, valamint a szerződésben foglaltak betartása, hulladékgazdálkodás, alvállalkozók engedélyei).

A harmadik napon az A-Híd Zrt. Laboratóriuma és a Hídtechnika Kft. festőüzemi tevékenysége, valamint annak raktára és a csepeli telephely került a vizsgálat középpontjába. Az A-Híd Zrt. laboratóriumi tevékenységének felülvizsgálatára azért kellett sort keríteni, mert ugyan tavaly ez a tevékenység is felülvizsgálatra került, de azóta teljes egészében átkerült az M-Híd Zrt-től, és miután 2015-ben megszerezte az MSZ EN ISO/IEC 17025 szabványkövetelmények szerinti akkreditációját, az A-Híd Zrt. akkreditált vizsgálólaboratóriuma-ként működik.

Az audit során a tanúsítványt veszélyeztető megállapítások nem születtek, azonban több javaslat is érkezett, amellyel az irányítási rendszer működése tovább javítható. Különösen azokra kell kiemelt figyelmet fordítani, amelyek már a korábbi audit során is elhangzottak javaslatként. Mint a korábbi években, most is több, az irányítási rendszer pozitív megítélését tartalmazó észrevételt kapott a cégcsoport, mint például az IIR-ben történt zökkenőmentes személyi változások a rendszer szabályozottsága, a projektek működése és hozzáállása.

Varga Béla

# G-HÍD Zrt. a leszakadó fiatalok szolgálatában

---



Kezdet



Munkálatok



Jelen állapot





Van egy romos, gazonos udvar a nagyváros közepén. Gazdái eladásra szánják, de éveken keresztül nincs vevő, hisz a környék híre taszítja a befektetőket. A szemét csak gyűlik, és gyűlik. Ez az udvar is - sok társával együtt állandó bázisa lett az eldobálandó szemétnak, a rágcslóknak, a parlagrafűnek. De ez nem csak csúnya, és egészségre veszélyes - hanem vonzza a társadalom peremén élőket is. Több hasonló udvart is állandóan feltörnek, belakják olyanok, akiket a helyiek nem szívesen látnak. **Mi lesz ennek az udvarnak a sorsa?**

**G**yermekek, fiatalok csatangolnak az utcán, bandáznak, nincsenek céljaik, perspektívájuk, pozitív példaképeik, támogatójuk - sodródóknak.

#### **Ki foglalkozik velük?**

Ezek a fiatalok még nem tanultak meg dolgozni, nem ismerik a munka becsületét, nem ismerik az önálló életvitel apró szükségleteit, nem tudják önmagukat tartósan ellátni. Családjaik hamar felélik azt a szociális támogatást, ami a megélhetésüket biztosítja, ezután legtöbbször jön a zuhanás, a hajléktalan életmód, sokszor a bűnözés.

#### **Ki fogja őket támogatni, jó irányba terelgetni?**

Megszületett az ötlet: változtassunk ezen, adjuk össze azt, ami van, és építsünk olyat, amely segítséget fog jelenteni! Helyi aktivisták, itt dolgozók és itt lakók, helyi szervezetek és távolabbi szponzorok összeálltak, és nekiláttak felépíteni a józsefvárosi Magdolna Negyed közepén az Élet-Kert Közösségi Udvar.

- Egy udvar, amelyben a fiatalok összegyűlhetnek, ahol
  - megismerhetik a rendszeres munka világát,
  - megismerhetik a növénytermelést,
  - bekapcsolódhatnak a házi élelmiszer feldolgozásba (befőttek, savanyúságok, fűszernövények),
  - játszva tanulhatnak,
  - életpéldákon keresztül nemesedhetnek,
  - drog és alkoholmentesen, kulturáltan szórakozhatnak,
  - bekapcsolódhatnak a most még kihasználatlan, közeli sportolási lehetőségekbe,
  - tarthatják a kapcsolatot mentoraikkal,
  - és vonzó, megtartó közösséggé formálódhatnak.

Tömören: egy menő hely. Ahová szívesen jönnek a hátrányos helyzetűek, és ahol pozitív élmények érik őket, amely segít nekik, hogy a társadalomnak építő, hasznos tagjai legyenek. Egy projekt, amely a tiszta életre nevel.

#### **Kicsit részletesebben az ötletgazdáról:**

##### **ÉLJ TUDATOSAN Egyesület**

**Az "ÉLJ" Tudatosán Egyesület célja az ifjúság körében a bűnmegelőzés, dropprevenció, ifjúságvédelem, illetve hátrányos helyzetben élő személyek segítése és segélyezése Magyarországon és a határon túl is.**

Az egyesület alapítói már a kilencvenes években szembesültek azzal, hogy a gyerekekre és a fiatalokra egyre több olyan negatív dolog hat, ami akár az egész későbbi életüket is befolyásolja.

Ezek az okok a kábítószer-fogyasztás, a korai szexuális élet és az ebből eredő rengeteg abortusz, a nem megfelelő önismeret, ami megakadályozza a társadalomba való beilleszkedésüket. Egyesületünk 2000-ben alakult azzal a céllal, hogy hátrányos helyzetű fiatalokat felkeressen és felkarolja. A kábítószer használatának elterjedése arra indított bennünket, hogy a fő célkitűzésünk a dropprevenció legyen.

Az évek folyamán felismertük, hogy nem elég a dropprevenció veszélyeire felhívni a fiatalok figyelmét, hanem már a dropprevenció kiváltó okainak kezelésében is segítségükre kell legyünk.

Szembesültünk azzal, hogy a kábítószer-fogyasztással együtt jár a bűnözői életmód, hiszen akár bűnözés által is elő kell teremnie a pénzt a kábítószer fogyasztáshoz, ha már függővé vált valaki, és annak terjesztése pedig maga is bűncselekmény, ami sokszor összekapcsolódik.

Nagyon fontosnak tartjuk, hogy a felnövekvő generációknak célt mutassunk, és megtanítsuk őket járni a felelősségteljes úton.

#### **A célcsoportról:**

A Józsefvárosban lakó közösség olyan, mint egy külön város a városon belül. Történelmi hagyományainak is köszönhetően más szokás jellemzi az itt élőket. Ilyen például az is, hogy amint a belső Józsefvárosba belépünk, azt látjuk, hogy szinte mindenki az utcán éli az életét, kora tavasztól, egészen késő őszig, amíg csak az idő engedi.

Az itt élő családok többnyire nehéz sorsú, hátrányos helyzetű emberek, aminek következtében sajnos magasabb arányban jellemző a bűnözés is.

A dizájner drogok terjedésével kiemelkedő veszélynek vannak kitéve a fiatalok, akik sokszor céltalanul tengetik a mindennapjaikat. A társadalomban is megfigyelhető felelősségmentes élet ezekben az utcákban fokozott mértékben van jelen.

#### **Erre reagálva hoztuk létre az Élet-Kert Közösségi Udvar, amelynek több tevékenysége is van.**

A Magdolna utca 35. szám alatt a rendelkezésünkre bocsájtott telken biztosított a program megvalósulása.

Itt tavasztól őszig szeretnénk közösségi programokat indítani a fiataloknak, ott találkozva velük, ahol élnek.

#### **A G-Híd szerepéről:**

A KERT kialakításában óriási szerepe volt a G-Híd Zrt-nek. Először is, vállalták a telek rendezését, a szemét elhordását, amihez gépeket és szakembereket biztosítottak.

Ez nem volt egyszerű feladat, hiszen a sok fajta hulladék válogatására, szelektív rakodására, valamint elszállítására volt szükség.

Miután kotró-rakodógéppel megtisztították a terepet, már egészen más képet festett. A humusz leszedését követően a projektvezetők karöltve a kertésszel, számos különböző szakterület igényeinek megfelelően megtervezték az ágyások helyét, kialakítását, méreteit.

A növények megfelelő növekedéséhez elengedhetetlen a jó minőségű táptalaj, melynek beszállítása képezte a munkafolyamat következő állomását.

Ezután az emelt ágyások kialakítása történt meg, melyet összhangban a természettel, deszkából készítettek el a szorgos kezű munkások.

A G-Híd Zrt. által rendelkezésre bocsájtott lakókonténer bázisán létrejött egy fedett térrész is, mely lehetőséget nyújt számos program lebonyolítására.

Őszintén elmondhatjuk, hogy a G-Híd Zrt. segítségével nélkül nem lett volna lehetőségünk az előkészítő munkákat elvégezni, és a KERTet megnyitni.

#### **Miért is fontos a KERT?**

A tevékenységek által egyrészt létrejön egy munkaterápiás módszer, amelynek keretében a fiatalok bizalmat kapva, saját parcellában tudnak fűszernövényeket és zöldségeket ültetni. Kiemelt fontosságú, hogy lássák: jó eredménye a hosszútávú, kitartó befektetésnek van.

Másrészről az utcafront kitűnő lehetőséget ad arra, hogy fiataloknak szóló programokat hozunk létre, amelynek során a csellengő utcagyerekeknek alternatív lehetőségeket biztosítunk a szabadidő eltöltésére.

A programok keretében személyes törődést biztosítunk, amelynek köszönhetően fény derülhet a fiatalok rejtett képességeire, hisz valljuk, hogy minden gyerek tehetséges valamiben.

A bennük rejlő potenciál kiteljesedhet, és a társadalom hasznos tagjaivá válhatnak.

Meggyőződésünk, hogy az alternatív módszerek, a hasznos szabadidő eltöltés, a személyes törődés olyan utakat nyitnak meg a kallódó fiatalok előtt, amely hosszútávon alkalmassá teszi őket az integrált, sikeres életre.

**Ezúton is köszönjük a G-Híd Zrt. szerepvállalását ennek a projektnek a megvalósításában. Meggyőződésünk, hogy közreműködésükkel hozzájárulnak a józsefvárosi fiatalok életének megváltozásában.**

# I. Széchenyi Ökölvívó Emlékverseny 2016



Az A-HÍD Zrt. az egyik támogatója a "Széchenyi Örökség Programsorozat"-nak, melynek keretében rendezték meg az I. Széchenyi Ökölvívó Emlékversenyt.

**K**evesen tudják, hogy gróf Széchenyi István - a legnagyobb magyar - volt az egyik első magyar ökölvívó, és ő hozta be Magyarországra a bokszt sportágat. 1822-ben Angliában jártak báró Wesselényi Miklóssal és ellátogattak John Jackson edzőtermébe, ahol nem csak szemlélték a sportot, hanem maguk is elsajátították annak szabályait. Hazatérve átadták az itthoniaknak tudásukat és tapasztalataikat, ők maguk is ringbe szálltak a sportág meghonosítása érdekében. Az ő tiszteletére került megrendezésre ez a viadalt.

Válogató jellegű torna volt és egyben a sportolók számára az utolsó megmérézés az olimpiai selejtező előtt. Súlycsoportonként a négy legjobb magyar sportoló lépett szorítóba, férfiaknál tíz, a nőknél három Olimpia súlycsoportban. Ennek megfelelően a tizenhárom első helyezettet jutalmazták.

Az I. Széchenyi Ökölvívó Emlékverseny a Gróf Széchenyi Család Alapítvány és az Ökölvívó Szakszövetség szakmai partnerségében került megrendezésre, az esemény része a hivatalos versenynaptárnak.

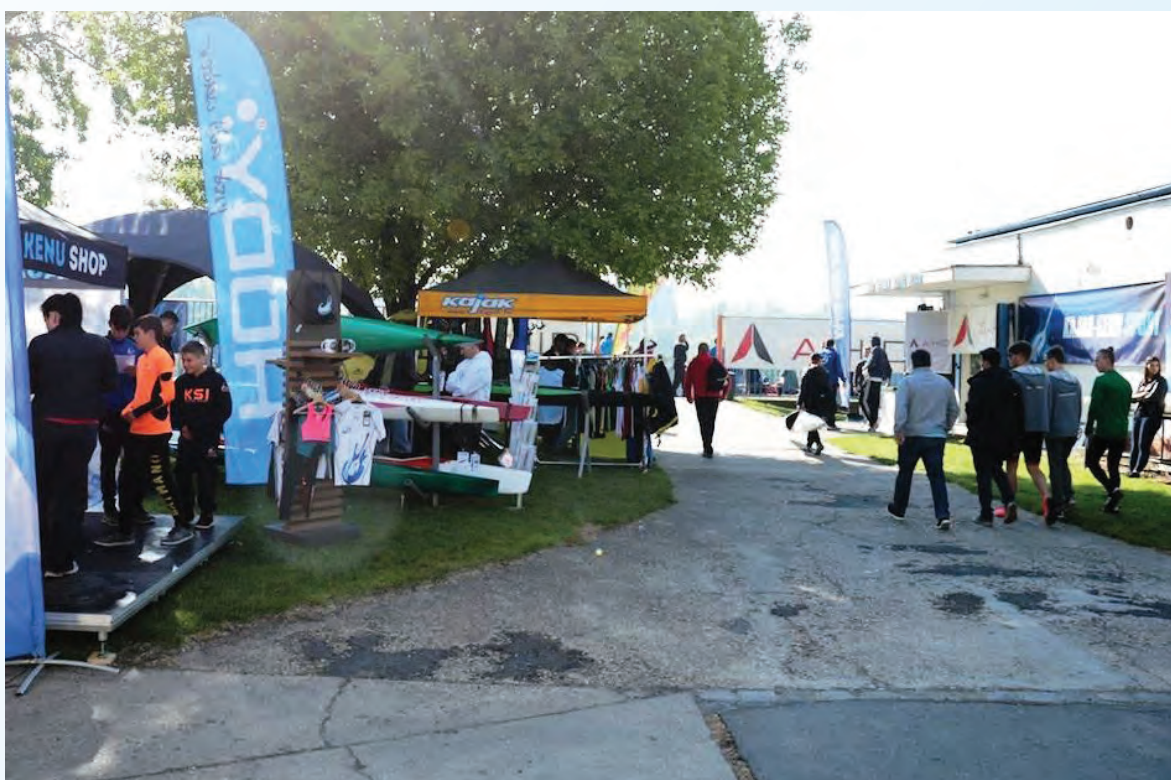
*Dombóvári Éva*







# A-Híd Építő Kupa, Öbökör Bajnokság — 2016 —





2016. április 30-án, idén 21. alkalommal került megrendezésre az ország egyik legjobban várt kajak-kenu utánpótlás versenye, az A-Híd Építő Kupa, melyet cégünk, az Építők Margitszigeti Diák Kajak Clubbal és a Központi Sport Iskolával (KSI) közösen szervezett.

**N**agy népszerűségnek örvend ez a verseny, hiszen kiválóan illeszkedik a felkészülésbe. Nívós mezőnyben edző és versenyző fiatal is jól fel tudja mérni a nagy versenyek előtt, hogyan sikerült a felkészülése. Szinte az egész ország megmozdult, több, mint ezer nevezés érkezett a szombati A-Híd Építő Kupa Bajnokságra, amely az elmúlt évek során a sportág egyik legnagyobb utánpótlás rendezvényévé nőtte ki magát. Hogy mennyire, azt jól mutatja az U14-es fiú kajakosok mezőnye, amelyben közel hetven induló vett részt.

Az első rajt 9 órakor indult, és a 2000 méteres táv megtételét követően, 15 perc után a versenyzők már a

dobogónál sorakoztak. Minden futam első helyezette a jól megérdemelt, mára már hagyománnyá vált „ITT Jön az A-HÍD Építő Kupa győztese” pólót vehette át.

Hivatalosan 45 futam került volna megrendezésre, de a sok nevezés miatt egyes futamokat ketté kellett bontani. Az időjárás - szokásához híven - immáron 21. éve kegyes a versenyzőkhöz és a kedves vendégekhez. Ragyogó nap-sütésben versenyezhettek egymás ellen a kicsik és a nagyok. Az A-HÍD Építő Kupát a legnépesebb mezőny győztese kapta, nevezetesen Vad Márk az Építők Margitszigeti Diák Kajak Club versenyzője. A futamok a kisiskolások túra kenu

futamával bezárólag, délután öt óráig tartottak.

„Jó látni, hogy folyamatosan bővül a sportág, szinte már ki is nőtte a helyszínt ez a verseny, amely tökéletes üzenet lehet arra, hogy az Újpesti-öböl alkalmas lenne a vízisportok számára egy integrált, budapesti központ kialakítására. Reményeink szerint megindul majd egy fejlesztés, amelynek köszönhetően igazi sportsziget lesz ez a terület” - mondta Schmidt Gábor, a Magyar Kajak Kenu Szövetség főtitkára, aki az utánpótlás korosztályok korábbi szövetségi kapitányaként örömmel vesz részt minden sportági gyerek rendezvényen.

Jövőre újra találkozunk!

Máté Attila

# A váci Gombás-patak hídja és a „kőszentek” sorsa

A híd forgalmi jelentősége mindenki előtt nyilvánvaló (2. sz. főút, Vác-Budapest közvetlen közúti kapcsolata). Esztétikai, művészettörténeti értékét a rajta álló hat szakrális műalkotás adja.

**A** mészkőbe faragott barokk szobrok: Nepomuki Szent János (készült: 1752-ben), Szent Kamillus, Szent Venantius, Szent Tadeus Júdás, Szent Péter és Pál, végül Szent Borbála (utóbbiak 1758-59-ben készültek). Olvasóink jól ismerhetik a Dr. Gáll Imre gazdag munkásságát fémjelző „Régi magyar hidak” címen, 1970-ben megjelent kötetet. Mint emlékeznek, a szerző, hosszú kutatómunka után, a megyék, majd a települések betűrendjében ismerttet igen sok művészettörténeti, építéstörténeti szempontból jelentős műtárgyat.

Ezek között van a váci Gombás-patak „Kőszentes” hídja is.

Bár a könyv ma már ritkán jelenik meg antikváriumokban, azonban könyvtárakban és magángyűjteményekben megtalálható, ezért itt (terjedelmi okok miatt) csak áttekintően beszélünk róla.

A tanulmány részletesen ismerteti a híd topográfiáját, geometriáját, építésének (1753-57), majd szobrainak (1752 és 1758-59) történetét. A műtárgy életéből két árvizet (1775 és 1834), valamint két háborús eseményt (1849 és 1944-45)

emel ki. Röviden említi a lebontás és újraépítés kérdését (1930-as évek), majd a szélesítés, a megerősítés folyamatát (1948.), aminek fontos momentumuma, hogy a nagyobb kapacitás ellenére a híd megőrizhette eredeti arculatát.

A záró mondat külön kiemeli a híd „M” (műemléki) besorolását.

A tanulmányban közzétett három fotó eredetét és korát nem említi a Szerző. Kettő közülük - az áthajtó autók alapján - az 1950-es, 60-as években készülhetett.

A híd „általános” karbantartása a mindenkori közúti szolgáltatók („üzemeltetők”) feladata. A szobrok viszont nem „forgalmi műtárgyak”, ezeknek gondját eredetileg a püspöki költségvetés, ma pedig Vác városa viseli. Karbantartásukra, restaurálásukra az elmúlt évtizedekben többször sor került. Így 1989-90-ben mind a hat szobor visszanyerhette eredeti szépségét. 2015-16 folyamán pedig három kaphatott művészi felújítást. Visszahelyezésük - az elvégzett munkák után - május végén várható.

E munkákról ad tájékoztatót Horváth Tibor restaurátor, a jegyzékben hivatkozott írott, filmen és digitálisan rögzített munkáiban, fotóin keresztül, valamint a Lakatos Iván és munkatársai által készített ismeretterjesztő film (ez ugyancsak Horváth Tibor tevékenységéről számol be). A váci Gombás-patak hídja és a „kőszentesek” sorsa.



A híd keleti, befolyási oldala, a főlispapolódott északi (Vác felőli) medderrel



A keleti mellvéd 2014-ben, az előkészítő tanulmány képén - a szobrok még a helyükön állnak



A 2015-16-ban nem restaurált Szent Péter és Pál, Szent János és Szent Kamillus szobrai



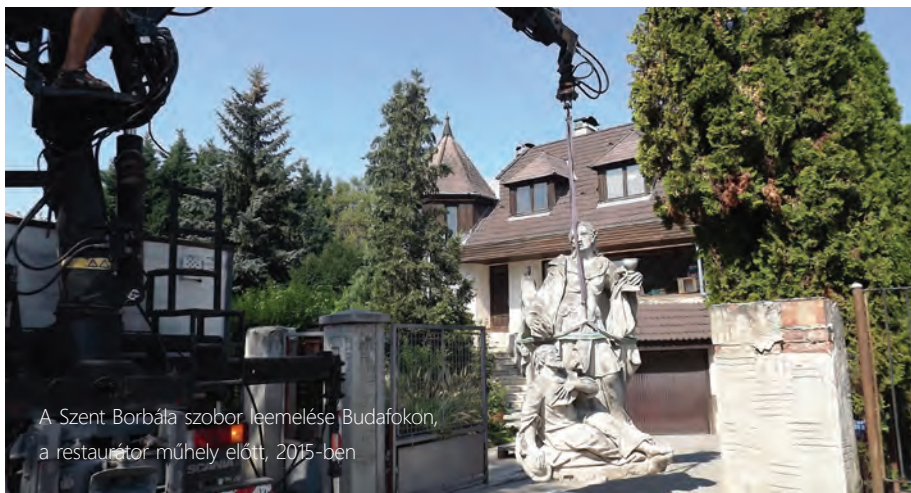
Szent Borbála, Szent Tadeus Júdás és Szent Venantius és helyreállított szobrai a restaurátor műhely kertjében, 2016. május elején

Horváth Tibor előkészítő tanulmányában szintén (bár rövidebben) kitér a híd történetére. Ő azonban a szobrok (és kisebb súlyú a mellvédek) állapotával foglalkozik. A kívülről számára tanulságos a mészőfaragványok felületi szennyeződéseinek, sérüléseinek és ezek okainak, valamint eltávolításuknak, pótlásuknak leírása. Nagyon látványosak a kisebb-nagyobb felületi hibák, csonkulások javításáról készült mozgókép-sorok.

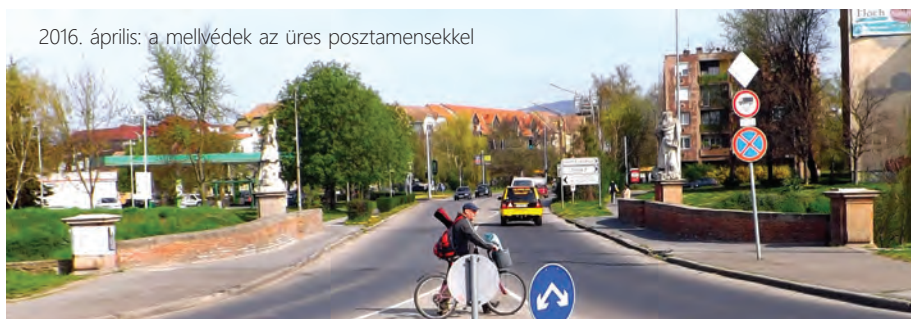
A híd állapotára zárásként két megjegyzés kívánkozik ide. A két boltozat közül a Vác felőli, legalább is a mostani kis vízállás mellett, száraz. Az iszapoldás a boltvállakig ér. A mellvédek állapotára Horváth Tibor is kitér. A fedköveket rögzítő, a téglafugákat kitöltő habarcs erősen hiányos, helyenként indokoltnak látszik a javítás, újrafalazás.

Szabó László  
mérnök, nyug. muzeológus

Fotók: Horváth Tibor, Szabó László



A Szent Borbála szobor leemelése Budafokon, a restaurátor műhely előtt, 2015-ben



2016. április: a mellvédek az üres posztamensekkel

#### Források:

- Gáll Imre Dr. † : Régi magyar hidak; Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970.; pp. 170-173.;
- Horváth Tibor restaurátor művész (Horváth és Társa Művészeti Szolgáltató Bt.) (fényképek digitalizálva), 1989. – 2016.;
- Horváth Tibor: A váci Gombás-patak hídja szobrai restaurálásának dokumentációja, 1989. 06. 27 – 1990. 08. 13. (video-film digitalizálva);

- Lakatos Iván (et al.): A váci Gombás-patak hídja kőszobrainak restaurálása; ismeretterjesztő film (km.: Horváth Tibor, Keresztes Tibor, ifj. Madarassy Walter, Szentkirályi Miklós), 1989. (digitalizálva);
- Horváth Tibor: A váci Gombás-patak hídján álló szobrok restaurálásának elődokumentációja; 2014.;
- Szabó László mérnök, nyug. muzeológus, helyszíni és munkahelyi fotók (digitalizálva), 2016. 05. 04.

# HONGKONG - MAKAÓ

Tengeri összeköttetés a Gyöngy deltájánál

---







Ha körbenézünk a világban, azt látjuk, hogy a mérnöki invenció és leleményesség műszaki létesítményekben való megtestesülése manapság leginkább Ázsiára jellemző. Az Arab-félsziget már-már mesebeli építményei éppúgy reprezentálják mindezt, mint a Távol-Kelet pragmatikusságot alapul vevő infrastrukturális fejlesztései.

**E**zek közül az egyik legfrissebb a jelenleg is kivitelezési szakaszban lévő Hongkong – Makaó összeköttetés. A 2009 decemberében újtárra indított, egymásba fonódó vonalas létesítmények egységként megálmodott grandiózus projekt a jelenleg folyó speciális mélyépítési munkák egyik legérdekesebbje Délkelet-Ázsiában. A beruházás nem titkolt célja, hogy a Gyöngy-folyó deltatorokolatának három legfontosabb gyorsforgalmi útja, a Jing-Zhu Expressway, a Guang-Zhu West Expressway, valamint a Jiang-Zhu Expressway közös vérkeringésbe kötése révén a térség közötti közlekedése minden szempontból effektívebbé, korszerűbbé válhasson, és ezáltal a folyó két partján lévő területek gazdasági fellendülése bekövetkezhesen.

A projekt gerince a Hong Kong – Zhuhai – Makaó Híd (HZMB), amely 29,6 km hosszban, mindkét irányban kétszer három sávon továbbítja majd a forgalmat. Szerkezetében ferdekábeles acél-vasbeton konstrukció, dagadó vitorlákát formázó vasbeton pilonokkal, melynek keleti oldalához egy 6,7 km-es alagút csatlakozik. A 36,3 km-es szakasz három mesterséges sziget között pozícionálódik, keleti vége a Hongkongi Különleges Adminisztrációs Körzet (Hong Kong Special Administrative Region - HKSAR) határvonalán áll.

Ahhoz, hogy a Hong Kong – Zhuhai – Makaó Híd a lehető leghatékonyabban kapcsolódhasson Hongkong infrastruktúrájához, egész sor vonalas létesítmény kerül megépítésre a

közigazgatási határon belül is. Ezek egyike a 12 km-es, kétszer három sávos Hong Kong Link Road (HKLR), amely a tervek szerint a HKSAR határnál csatlakozik az alagúthoz. Legnagyobb részét egy vasbeton pilléreken álló, felsőpályás létesítmény adja, amely egy 9,4 km-es kvázi viadukt-szekciónak tekinthető. Ehhez kapcsolódik az az 1 km hosszú alagút, amely a Hongkongi Nemzetközi Repülőtér (HKIA) Chek Lap Kok nevű szigetének délkeleti részén található Scenic Hill alatt kerül átvezetésre. Mindez azért szükséges, hogy a repülőtéri út- és vasútvonalak keresztezése a lehető legminimálisabb környezeti behatásokkal valósulhasson meg. Az alagút Chek Lap Kok keleti oldalán part menti úttá transzformálódik, majd 1,6 km megtétele után fut bele az északeleti vizeken létesített mesterséges szigeten majdan álló Hongkongi Határátelkő Létesítményeibe (HKBCF).

A tervezők reményei szerint a 130 hektáros területen megvalósuló HKBCF (Hong Kong Boundary Crossing Facilities) kényelmes közlekedési csomópontként fog szolgálni. A nyílt tengertől visszahódított vízterületen amolyan gyűjtő-elosztó funkció betöltésére előirányzott modul földrajzi szempontból abszolút ideális elhelyezkedésének köszönhetően a repülőtértől és észak-Lantau Tung Chung városrészétől egyaránt kiválóan megközelíthető, eme stratégiai szerepkör pedig arra predesztinálja, hogy a HKLR mellett egy másik alapvető fontosságú létesítményt kapcsoljon majdan be a monstre útrendszer vérkeringésébe.

A szóban forgó észak-déli összeköttetés, a Tuen Mun – Chek Lap Kok Link (TM-CLKL) a határátelkő szigetének keleti oldalát átszelve a hongkongi Új Területek északnyugati részén (NWNT) fekvő Tuen Mun városrészt és Lantau szigetének északi felét lesz hivatott időben közel hozni egymáshoz. A szekció teljes hossza 9 km, melynek Lantau és HKBCF közötti 1,6 km-es szakasza tenger feletti viadukt formájában realizálódik nem-sokára. Az átnézeti helyszínrajz szerint a HKBCF szigetre belépve az út egy lusta jobb ívvel északra fordul, majd abba az 5 km hosszban elnyúló alagútba torkollik, amely a tengerszint alatt 60 méterrel, két egymástól függetlenített furatban, kétszer két sávban transzportálja az átadást követően a járműveket az Új Területek és Lantau között.

A kör Tuen Mun 4,8 km-es, kétszer két sávos nyugati átkötésével (Tuen Mun Western Bypass – TMWB) zárul be, e szintűgy stratégiai jelentőségű szakasz a Tuen Mun – Chek Lap Kok szekció és a meglévő Tsing Tin Road között kerül befejezésre a közeli jövőben.

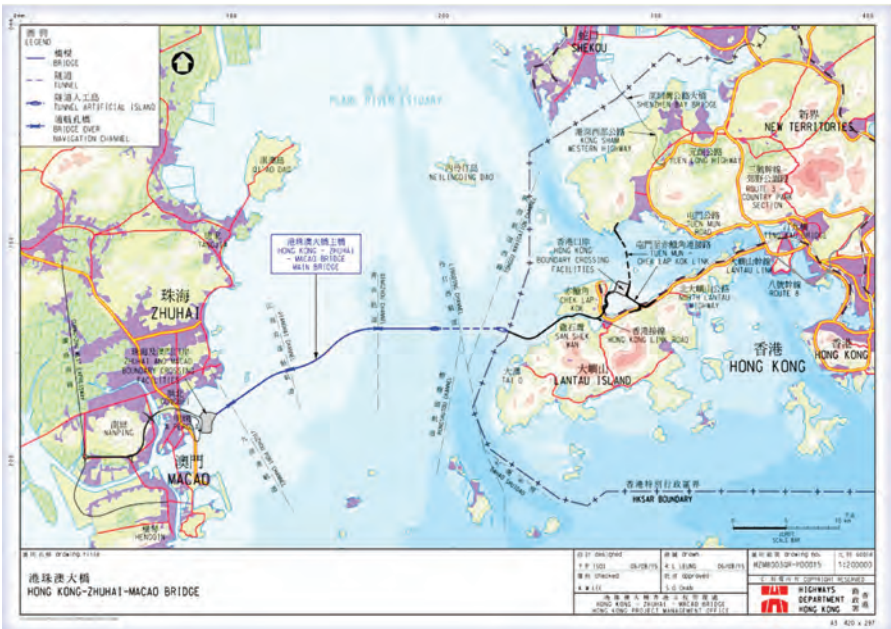
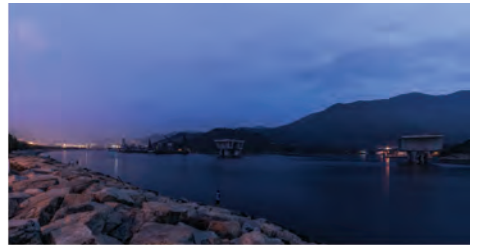
Habár a horribilis költségvetésű (10,6 milliárd USD) projekt befejezése egyelőre nincs kőbe vésve, egyben biztosak lehetünk: a jelenleg prognosztizált 2017 év végi műszaki átadás-átvételt, valamint a forgalomba helyezést követően Kína két különleges jogosítványokkal felruházott területének szinergiája minden eddiginél gyümölcsözőbb képet fest majd.

*Danev György*

*Fotók: Santiago Alvarez*

*További információ: [www.hzmb.hk](http://www.hzmb.hk)*





# Egy ötlettől a tradícióig

## IV. Hidak és Hídépítők Napja



Kitűzőhajó



Amikor a Hídépítő udvarán az első Hidak és Hídépítők Napja rendezvényt szerveztük, azt fontolgattuk egymás között, vajon mennyire lesz nyitott a szakma egy ilyen kezdeményezésre. Már az első pillanatban partnerre találtunk Tarlós István főpolgármester személyében, aki azóta is fővédnöke ennek a rendezvénynek. Ahogy az évek múltak, egyre többen csatlakoztak hozzánk, így a helyszíneket is változtatni tudtuk, a programokat pedig színesíteni. Ünnepeltünk a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum előtt, a Budapesti Műszaki Egyetem főépülete előtt, idén pedig a Kopaszi-gát adott otthont a rendezvénynek.



Szent Flórián Tűzoltóhajó



AM hadihajó



Vízifelvonulás



Honvédelmi miniszter látogatása

**M**ásodik éve a Dunán sárkányhajósok, evezősök és különféle motoros hajók felvonulásával veszi kezdetét a rendezvény. A sárkányhajókban az ünnepséghez csatlakozott cégek dolgozói eveznek. Nagy örömünkre szolgált, hogy idén Dr. Simicskó István honvédelmi miniszterünket is az evezősök között köszönthettük, igaz, már második alkalommal.

A felvonulást követően az érdeklődők a sárkányosok versenyét tekinthették meg az öbölben.

**Délután a rendezvény szakmai része következett, ahol Apáthy Endre, a Hídépítők Egyesületének elnöke köszöntötte a vendégeket és az érdeklődőket:**

„Szép szakma a hídépítés és gyönyörű látvány a híd. Négy évvel ezelőtt elhatároztuk, hogy megünnepeljük a Hidak és Hídépítők Napját. A legelső egy szűk körben megrendezett esemény volt, de ma már több, mint

hetven szervezet csatlakozott a kezdeményezésünkhöz. Ma már mondhatjuk, hogy hagyománnyá kezd válni, melyet Nepomuki Szent János emléknapján tartunk minden évben. Azon kívül, hogy ünnepeljük a hidakat és alkotókat, azt határoztuk el, hogy minden évben egy Nepomuki szent János szobrot felújítunk. Remélem, hogy ez a hagyomány folytatódni fog, egyre többen csatlakoznak majd hozzánk és közösen ünnepeljük, a hidakat és építőiket.”

**Sal László, az A-Híd vezérigazgatója, jelképesen átadta Dr. Gémesi György, Gödöllő polgármesterének az idei évben Gödöllőn felújított Nepomuki Szent János szobrot.**

A polgármester beszédében megköszönte az A-HÍD Zrt-nek az előző napon már átadott, és felszentelt szobrot. Korábbi munkák kapcsán már volt személyes kapcsolat is a vezetők és a szakmai irányítók között. Külön köszönetét fejezte ki a nemes gesztustért és felajánlásért. A hidak



Sal László - Dr. Gémesi György



Életműdíjátadás - Apáthy Endrének



„Széchenyi Életútja” díjátadás - Dr. Nemes-Nagy Tibor



Hídtörő bajnokság díjátadás Dr. Schneller Domonkos

építésére szükség van a lelkekben is, és talán ez a szoborátadás is egy ilyen újabb hidat jelképez, mondta a polgármester.

Kedves színfoltja volt az ünnepségnek, amikor a Közúti Szakemberekért Alapítvány alapítója, **Dr. Törőcsik Frigyes és a kuratórium elnöke, Pallai Tibor, Apáthy Endre elnökünk több évtizedes példaként állítható szakmai és vezetői munkáját ismerte el az életműdíjjal.**

Széchenyi István születésének 225. évfordulójának alkalmából a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Kiskőrösi Közúti Szakgyűjteménye egy táblópályázatot hirdetett meg „Széchenyi Életútja” címmel. Szászi András, a gyűjtemény vezetője értékelte a beérkezett munkákat, majd **a megérdemelt díjakat dr. Nemes-Nagy Tibor, a Magyar Közút vezérigazgatója adta át.**

E napra a győri Hild József Építőipari Szak-középiskola és az Óbudai Egyetem Országos

Középiskolai Hídtörő Bajnokságot szervezett. Prof. Dr. Rajnai Zoltán, az Óbudai Egyetem dékánja, többek között elmondta, hogy ma nemcsak azokat ünnepeljük, akik építik a hidakat, hanem akik hidat törnek össze. A feladat 1 kg spagetti tésztaból 1 méteres fesztávú híd megépítése volt ragasztással, melyet a helyszínen egy hitelesített eszközzel terheltek meg.

Az idei győztes híd 149 kg terhelést bírt, melyet a győri Hild szakközépiskola lánycsapata több

Clark Ádám hajó



hétig készített. **A győztes csapatnak dr. Schneller Domonkos a Kiemelt Kormányzati Beruházások Központjának stratégiai főigazgatója adta át a díjat.**

**A vízi felvonulókat és a sportolókat Dr. Horváth Béla, a DHK vezérigazgatója köszöntötte és egyben átadta a sárkányhajósok versenyének díjait.**

A Fótáv a cégcsoportjuk nevében köszöntötte a megjelenteket. Ebben az évben, mint szponzor, a Fótáv és az annak leányvállalataként működő DHK először csatlakozott a rendezvényhez, egyúttal bízva abban, hogy az elkövetkező években a Hídépítők Egyesületével folytatják ezt az együttműködést. A vezérigazgató kiemelte: „Ez a hét a magyar sportolók hete volt. Gondoljunk csak a magyar úszók teljesítményére, vagy a magyar hokisokra, vagy a magyar labdarúgó válogatott előkészületi meccsére. Ebbe a sorba zárásnént beleilleszhetjük az Önök mai evezését végig a Dunán és az öbölben való versenyzésüket. Örülök, hogy ezt a napot ezzel is sikerült ilyen ünnepélyessé tenni.” - gratulált a résztvevőknek és győzteseknek.

**A céges futam győztes csapata a Fővárosi Tűzoltók lettek, míg a profi futam győztes csapata az AHÍDragon csapata lett.**

A szakmai HÍDÉPÍTŐ VERSENY mindig a nap fénypontja.



Kategória győztes - Tűzoltók csapata



Kategória győztes - HÍDragon csapata

**A szakmát a zsűri elnöke dr. Schneller Domonkos a Kiemelt Kormányzati Beruházások Központjának stratégiai főigazgatója köszöntötte.**

Beszédében kiemelte, hogy sosem járt még olyan helyen, ahol híd makettek épültek, vagy spagetti tésztaból készítették olyan hidakat, amelyek ilyen terhelést is kibírják.

„Ha vannak olyan fiatalok, akik képesek arra, hogy ilyeneket létrehozzanak, ez jó reményset adhat arra, hogy a jövőben is készülhetnek olyan hidak Magyarországon, amely az elmúlt évtizedekben készült alkotásokhoz méltók lehetnek. Ez azt jelenti, hogy van a hídépítő szakmának utánpótlása. Ha a Kőröshegyi völgyhídra, a Megyeri hídra, vagy a szolnoki Tiszavirág hídra gondolunk, joggal lehet büszke rá mindenki, aki ezeknek az alkotásoknak és műtárgyaknak létrehozásában részt vehetett. Ugyanakkor, ha végig nézünk Budapesten, bármennyire szeretjük is ezt a várost, azt kell látnunk, hogy a hasonló méretű európai nagyvárosok sorában bizony le vagyunk maradva a hidak tekintetében. Hiányzik néhány híd a városból. Ha megnézzünk pl. Stockholmot a maga 55 hídjával, Bécsset, ahol 42 híd van, nekünk Budapesten 15 hídunk van, beleszámítva a Gubacsi és K-hidat is. Azt gondolom, hogy 2-3 híd legalább elérné még ebben a városban. Budapest a 2024. évi olimpiai pályázatnak az egyik nevezője. Ez egy olyan történelmi lehetőség mind a hídépítő szakma, mind a város és az egész ország vonatkozásában, amely olyan terveknek lehet a katalizátora, mint pl. a Galvani híd építése. Évtizedek óta mindenki tudja már, hogy

Indul a verseny







Kolozsi Gyula - Orosz Károly

szükséges, de nem volt meg az az apropó, az a kellő akarat ahhoz, hogy ez el is indulhasson. A pályázatunknak az alapelve, hogy addig, ameddig Budapest meg nem nyeri az olimpiai rendezés lehetőségét, egyetlen téglase kerüljön beépítésre, ami csak az olimpia miatt készülne el. A tervezésnek viszont el kell indulnia, így az idei évben megkezdődik a Galvani híd tervezése. Ez komoly lehetőség a szakma előtt. Amennyiben megnyerjük az olimpia rendezés jogát, bízom benne, hogy a tervekből valóság válik.

Mindenkinek sok sikert kívánok az elkövetkezendő versenyhez, és kíváncsian nézünk elébe, hogy milyen alkotások születnek majd."

**A Hídépítő verseny szabályait Orosz Károly és Kolozsi Gyula igazgatók ismertették:**

„Az idei év feladata különleges, hiszen valószínű, hogy nem csinált még senki közületek papírból hidat. Úgy hallottam, hogy sok kutató munka, modellezés előzte meg a versenyt részletekről.”

A Szabályok: szerint egy 5 méteres szabadnyílást kellett áthidalni. Ehhez 18 db csövet lehetett felhasználni, semmilyen idegen anyagot. Az nyert, aki a leggyorsabban építette fel a hidat, és át is kelt rajra.

**Az idei verseny győztese a BME csapata lett, akiknek ezúton is gratulálunk!**

Elkezdjük a jövő évi rendezvény tervezését, bízva abban, hogy az V. Hidak és HÍDÉPÍTŐK NAPJA egy olyan fővárosi látványossággá válik, melyet már nem csak a szakma vár.

Ezúton is szeretnénk köszönetet mondani minden közreműködőnek, támogatóknak, versenyzőnek és mindazoknak, akik segítettek, hogy ez a hidas ünnep megvalósulhasson!

*Dombóvári Éva*



I. helyezett a BME csapata

# Sütemény és kikapcsolódás



Szabadidőm egy részét kirándulással, Budapest felfedezésével töltöm, de az otthoni kedvenc szabadidős tevékenységem a konyhához köt. Nagyrészt süteményeket sütök, ami lassan már a szenvedélyemmé vált. Nem csak a készítésük, hanem az újdonságok kóstolása is.



**G**yermekekomban még édesanyámmal kezdtem el sütni, mindig segítettem neki a konyhában. Tízéves korom körül már az egyszerűbb süteményekkel elboldogultam. Aztán kamaszkorom környékén nagymamámmal a szombat délutáni program a süti sütés volt. Mivel már idős volt, hagyta, hogy mindent én csináljak, ő csak segített, amikor elakadtam valamilyen.

Középiskolás koromban a „hatlapos” volt a kedvenc süteményem, nagyon imádtam készíteni. Sőt! A végén már azt mértem, mennyi idő alatt sikerült elkészítenem.

Az egyetemi időszak alatt kezdtem el egyre több új receptet kipróbálni, és a hazai, megszokottaktól eltérő süteményeket és tortákat sütni.

Utána már a munka mellett foglalkoztam mindezzel, hiszen számomra ez egy tökéletes kikapcsolódás.

Közben különféle design cukrászdák nyíltak, amelyek nem csak a sütemények, torták külső megjelenésével nyűgöztek le, de a használt alapanyagokkal és az ízvilággal is.

Az első marcipánnal burkolt tortám egy autó volt. Talán még néhány kolléga emlékszik is rá.

Aztán barátok is megkerestek, hogy segítssek nekik szülinapi tortát varázsolni és mindez egyre több inspirációt adott, hogy sokféle piskótát, kevert tésztát, krémet kipróbáljak. Természetesen közben a hagyományos süteményeket sem hanyagoltam el.



Az interneten folyamatosan újabb és újabb blogok foglalkoztak a sütéssel profi szinten, ami bennem is felkeltette a kihívások utáni vágyat.

Elkezdtem bonbonokkal kísérletezni, próbálkoztam a különböző ízekkel, csokoládéval. Véleményem szerint a bonbon egy kis csoda, hiszen abban a parányi kis falatban elképesztően intenzív ízelet lehet alkotni. Kísérletet tettem a macaronnal, de végül desszert kurzus keretében sikerült elsajátítanom a készítéséhez szükséges tudást. Végül vettem a bátorságot, hogy a francia cukrászathoz közel álló mousse tortákat is kipróbáljam, amik mára a kedvenceimmé váltak.

Az elmúlt néhány év alatt, mióta sorozatosan több és több recepttel próbálkozom,

egyre inkább megválogatom a tortákhoz és süteményekhez használt alapanyagokat. Próbálgatom az ízek és textúrák sokszínű lehetőségét. Sokszor nem kimondottan egy receptet követek, hanem különböző receptekből alakul ki bennem, amit alkotni szeretnék.

Családom véleménye szerint ritkán készítem kétszer ugyanazt a süteményt, tortát.

A kísérletezésem eredményeit általában a velem egy projekten dolgozó kollégák szokták tesztelni.

Egyértelmű kedvencem talán nincs is, de nagyon szeretem a gyümölcsös ízeletet, és a hagyományos, megszokott sütemények új formában való megjelenését. Igyekszem nyomon követni az éppen aktuális trendeket is.

Kedvenc cukrászdámban képes vagyok akár este 9-kor is megkóstolni a legújabb alkotásukat.

És természetesen egy-egy kirándulás, utazás alkalmával sem hagyom ki a környék jobb cukrászdáinak, éttermeinek kipróbálását és az új ízek felfedezését.

És hogy mi köze mindennek az építőiparhoz? Számomra mindkettőben megjelenik a kreativitás. A kihívást jelentő sütemények, torták készítéséhez szükséges recept számomra olyan, mint egy technológiai utasítás. Lépésről lépésre be kell tartani, számít az egyes szirupok, krémek hőmérséklete, a konyha páratartalma, és az egyes folyamatok között szükséges várakozási/technológiai idő.

*Hencsei Judit*

