

44. évfolyam 2017/1

# HÍD ÉPÍTŐK

A-HÍD ZRT. MAGAZINJA







Fotó: Kovács Dénes  
Fotózz és nyerj pályázat képe





Erzsébet-híd 1935

Fortépan/képszám: 95733, adományozó: Schermann Ákos

## TARTALOM

### ÉPÍTJÜK

- 2** Újra sínek között
- 8** M44 gyorsforgalmi út II. szakasz építése
- 9** Nemcsak várakat lehet lerohanni
- 22** Élettel teli - Durkó Sándor László
- 26** A 33. sz. főközlekedési út hídjai Poroszló és Tiszafüred között
- 30** Köszöntjük Bán Tivadarnét

### RÖVID HÍREK

- 12** Munkavédelmi képviselő választás
- 12** Folytatódik a Belső tanulási program a HÍD csoportban
- 13** Immáron tíz éves a Katonai Minőségügyi Rendszerünk

### MUNKAVÉDELEM

- 14** Kóros szenvedélykeltés

### KÖRKÉP

- 16** A budapesti panorámához hozzátartoznak a hidak
- 19** Építőipari nívódíjat kapott a budapesti 1-es villamos felújítása
- 20** Országos Pénzügyi Esettanulmányi Verseny

### KITEKINTŐ

- 31** Alte Mainbrücke, Würzburg

### HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

- 36** Az Erzsébet-híd Turulmadarával bővült a Hídépítők kertje
- 38** Életműdíj 2016 - dr. Tariczky Zsuzsanna
- 39** Csatlakozási felhívás V. Hidak és Hídépítők Napja
- 40** Fotópályázat 2016
- 42** II. Boros Péter Emlék Bowling kupa

### AMIKOR ÉPPEN NEM ÉPÍTÜNK...

- 44** Farsangolunk

 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@hid.hu

WEB: www.ahid.hu



**44. ÉVFOLYAM 2017/1. szám**

**Szerkesztő:** Dombóvári Éva

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

**Címlapfotó:** Dr. Horváth Botond

**Korrektúra:** Varga Béla

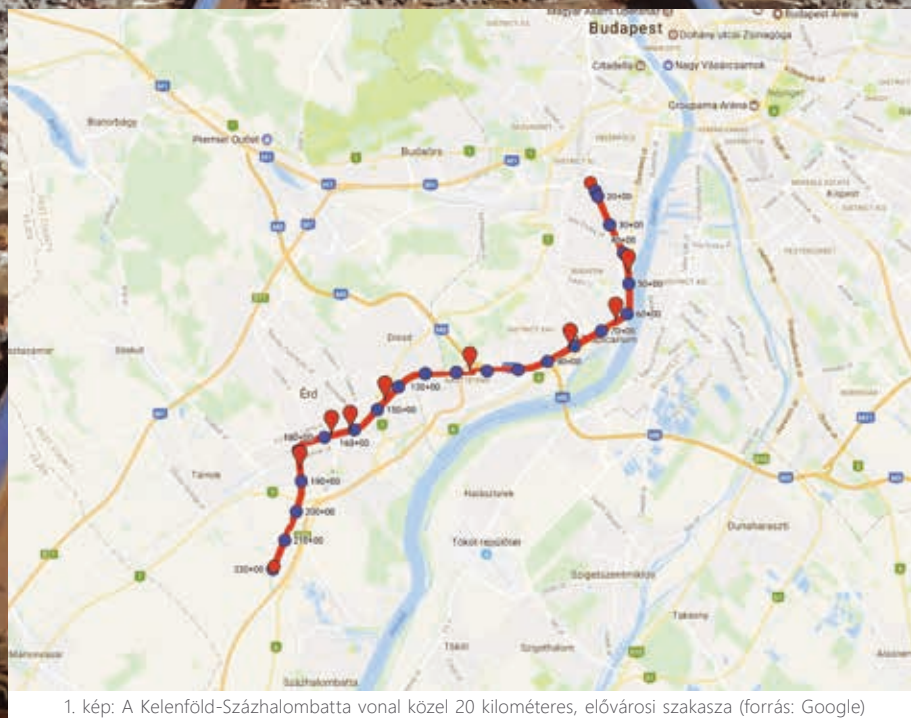
**Nyomdai előkészítés:** Modul Art Bt.

**Grafikai előkészítés:** Köhler Ágnes



# Újra sínek között

Felkészülés  
a Kelenföld – Százhalombatta  
vasútvonal átépítésre



1. kép: A Kelenföld-Százhalombatta vonal közel 20 kilométeres, elővárosi szakasza (forrás: Google)



Több mint egy évvel a pilisi vasút utolsó szakaszának műszaki átadása után startvonalon áll cégünk újabb nagy vasúti projektje. A 2015. év végén kiírt, „Kelenföld (kiz.) – Százhalombatta (kiz.) vonalszakasz vasúti pálya és kapcsolódó létesítmények korszerűsítése” megnevezésű tender munkáit a Kitérő 2016 Konzorcium nyerte el, amelynek tagjai a konzorciumvezető V-Híd Zrt., valamint az A-Híd Zrt. A teljes szerződéses összeg valamivel több mint 51 milliárd Ft. A projekt keretében teljes egészében átépül a 40. számú Budapest–Pusztaszabolcs vasútvonal Kelenföld és Százhalombatta közötti közel 20 kilométeres elővárosi szakasza.

#### Szerződéses adatok és a projekt műszaki tartalma

A jelenleg kétvágányú, villamosított vasútvonalat több mint 130 éve építették, az utóbbi évtizedekben több lokális felújítás történt rajta (villamosítás, új megálló, peronok, perontetők, műtárgy felújítások és megerősítések), azonban a szakaszon számtalan, a megengedett sebességet csökkentő műszaki probléma van jelen (2. kép), illetve a személyforgalom kiszolgálása is komoly kivetnivalókat hagy maga után (3. kép).

Mindezek alapján kijelenthető, hogy a szakasz megérett a teljes, minden szakágat felölelő korszerűsítésre. A projekt keretében a komplett vasúti felépítmény és alépítmény átépítésre kerül, műtárgyakkal, felsővezetékkel, akadálymentes fedett peronokkal, kapcsolódó

útépítésekkel, P+R parkolókkal és a fentiek megvalósításához szükséges közműkiváltási munkákkal. Az átépítésnek köszönhetően a pálya legnagyobb része alkalmas lesz a 120 km/h sebességre és a növelt tengelyterhelésre, megfelel majd a teherforgalom jellegében bekövetkezett változásoknak, valamint az utasforgalmat a lehető legmagasabb színvonalon lehet majd rajta lebonyolítani.

#### Szerződéses adatok

Megrendelő: Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.  
Mérnök: Transinvest–Utiber–MMC–Oviber Mérnök Konzorcium

Vállalkozó: Kitérő 2016 Konzorcium  
Konzorcium vezető: V-Híd Zrt. (részesezési arány: 74,6%)

Konzorciumi tag: A-Híd Zrt. (részesezési arány: 25,4%)

Tervező: Vikóti Kft.

Vállalási ár: nettó 51.359.358.689,- Ft

Szerződés hatályba lépésének ideje: 2016. december 16.

Projekt véghatárideje: 2020. június 30.

#### Projekt műszaki tartalmának fő számai

- Hézagnélküli vasúti vágány átépítése al- és felépítménnyel, nyíltvonalon és állomásokon, villamosított országos közforgalmú fővonal vasútvonalon: 49 050 vfm.
- Fővonal kitérő beépítése és/vagy cseréje három állomáson, összesen: 65 csoport.
- Váltófűtés kiépítése három állomáson, összesen 50 csoport kitérőben.
- 25 kV 50 Hz rendszerű, váltakozó áramú villamos felsővezeteki hálózat átépítése: 56 km.
- Térvilágítás kiépítése/átépítése: 8 helyszínen.
- Ideiglenes biztosítóberendezés kialakítása (meglévő biztosítóberendezés átalakítása) 1 helyszínen.
- Hidak, kerethidak, átereszek felújítása vagy átépítése: 27 db.
- Új gyalogos-, illetve peron aluljáró építése: 5 db.
- Sínkoronaszint +55 cm magas peronok építése/átépítése: 8 helyszínen.
- Különszintű keresztezések átépítése vagy felújítása: 6 db.
- Szintbeni keresztezések átépítése, vagy felújítása: 6 db.
- Kapcsolódó távközlési kábelkiváltási és kábelalépítmény építési munkák.
- Járulékos közműkiváltási, magasépítési, környezetvédelmi, növénytelepítési munkák.

#### Konzorcium felépítése, cégcsoportunk munkarészei

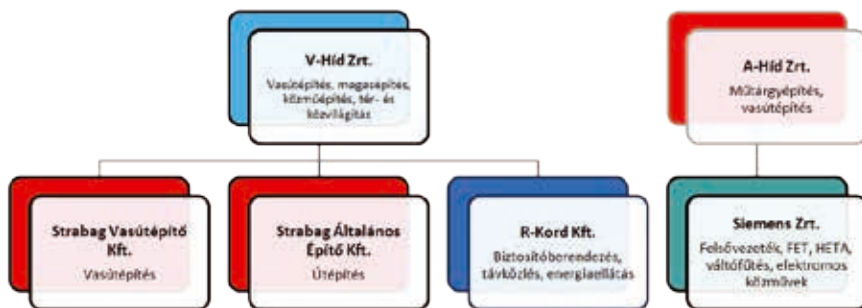
A konzorcium felépítése és az egyes szakágak megosztása a tenderben nevesített alvállalkozókkal együtt a 4. képen látható. Cégcsoportunk érdekkörébe közvetlenül a műtárgyépítés teljes egészében, valamint a vasúti alépítmény, víztelenítés és kábelalépítmény egy része tartozik. A felsővezeteki és az elektromos közműekkel kapcsolatos munkákat az A-Híd Zrt. alvállalkozójaként a Siemens Zrt. végzi.



2. kép: Rosszul víztelenített vasúti alépítményre utaló jelek



3. kép: Érd állomás állapota 2016 elején



4. kép: A Kiterő 2016 Konzorcium és nevesített alvállalkozói

Műtárgypépítések közül kiemelendő az összesen öt külön szintű keresztezés, amelyek közül négy esetén kisebb-nagyobb főutak (5. kép) fölött vezet át a nyomvonal, valamint a projekt keretében kell átépíteni a nemrégiben felújított 30. számú Budapest-Székesfehérvár vasútvonalat keresztező vasúti felüljárót. A munka része továbbá három állomáson egy-egy új peronaluljáró, összesen 12 előregyártott keretműtárgy (ezek között nagy méretű, 3x4 méteres elemmérettel készülő műtárgyak is vannak), több kisebb-nagyobb műtárgy felújítás, valamint néhány szögtámfal és talajtámfal. A Háros állomás vasúti alépitménye és kábelalépitménye egy meglehetősen komplex és nagy volumenű feladat (körülbelül 2 km hosszú, jelenleg 14 vágányú állomás). Az Érd és Százhalombatta közötti, majdnem 2 kilométer hosszú nyíltvonalis szakasz a folyamatos vasúti forgalom fenntartása és a nehéz megközelíthetőség miatt lesz kihívást jelentő feladat.

Természetesen ezen a projekten is célunk, hogy az alvállalkozásba adandó munkák minél nagyobb részét cégcsoporton belül tudjuk tartani. Ennek megfelelően „Vasúti technológiák” részlegünkkel a vasúti munkavégzéssel kapcsolatos technológiák biztosítása, a Híd Transz Kft-vel vasúti alépitmény építés, a G-Híd Zrt-vel műtárgyas földmunkák, bontások, kábelalépitmény és vízépítés, a Hídtechnika Kft-vel műtárgypépítés és bevonatok készítése témakörében vannak folyamatban egyeztetések.

#### Ütemezés, mérföldkövek

A projekt tervezetten viszonylag hosszú idő alatt fog megvalósulni a vágányzári ütemezés szerint, az egyes években az alábbi munkákat tervezzük:

##### 2017. év

Ebben az évben a feladatunk Érd állomás, Érd-Százhalombatta, valamint Budafok megállóhely átépítése. Ezek a munkák a vasúti forgalom egy vágányon történő biztosítása

mellett fognak elkészülni, amely jelentős kihívást jelent, és speciális technológiák alkalmazását követeli meg. Budafok megálló átépítése a Budapest-Székesfehérvár vonalon is zavarthatást jelent, ezért szükséges még ebben az évben (a jövő évi nagy kizárást megelőzően) lokálisan elvégezni az itteni munkákat. Ennek pontos indokaira a „Párhuzamos projektek” pontban részletesen is kitérek. Az ez évi nagy vágányzárak 2017. április 10-én kezdődnek a bal vágány teljes kizárásával, jelen pillanatban (február óta) felsővezeték oszlopállítási munkák, valamint állomási mellékvágány bontási munkák zajlanak éjszakai vágányzárakban.

##### 2018. év

Ez az év hozza talán a legnagyobb volumenű és legintenzívebb munkát számunkra, mivel a Kelenföld és Érd felső közötti szakaszon teljes vágányzár lesz összesen 13 hónapig, amelyből számunkra 8 hónap áll rendelkezésre a pálya és műtárgypépítési munkákra (a fennmaradó 5 hónap a tender kiírás szerint a biztosító berendezés átépítésére van tervezve). Ez az idő ránézésre elég kényelmesnek tűnik arra, hogy minden munkát elvégezzünk, viszont a kivitelezést megnehezíti, hogy Háros és Nagytétény–Diósd állomáson is található egy-egy ipartelep, amelyeknek a vasúti kiszolgálását a tender szerint az átépítés közben is biztosítani szükséges. Mivel ezek az ipartelepek pont a szakaszra eső nagy műtárgyaink közé esnek, egyszerre a háromból ténylegesen csak egyet tudunk építeni a vasúti forgalom teljes kizárása mellett. Emiatt ezen a szakaszon is szükséges lesz vasúti provizóriumok és a vágányok közötti dúcolások használata. Annak a meghatározása, hogy mi lesz ezen műtárgyak (az egyik a 6. képen látható) átépítésének pontos technológiája és az iparvágány kiszolgálás koncepciója, az ennek az évnek a feladata lesz – párhuzamosan a fent részletezett kivitelezési munkákkal.

##### 2019. év

Ebben az évben vasútépítés szempontjából egy rövid szakasz marad hátra: Érd felső megálló átépítése. Erre azért nincs korábban lehetőség, mert a 2017-es évi munkák során a 30. számú Budapest-Székesfehérvár vasútvonal felé való közlekedés lehetőségét biztosítani kell (a két vonal közötti összekötő vágány közvetlenül a megálló után kezdődik). 2018-ban a nagy vágányzár alatt pedig fejállomásként kell üzemeltetni a megállót szintén az összekötő vágány miatt, mivel a Százhalombatta felől érkező személyvonatok arra tudják kerülni a forgalomból kizárt szakaszt. A megálló átépítésén kívül ebben az évben lesz ideiglenesen forgalomba helyezve a teljes Kelenföld-Százhalombatta közötti vonalszakasz az új



5. kép: A Növény utca feletti felüljáró állapota 2016 elején)





6. kép: A 7. számú főút feletti vasúti felüljáró állapota 2016 elején

biztosítóberendezéssel együtt, valamint a vágányzárt nem igénylő munkákat is ekkor lehet megvalósítani (útépítések, P+R parkolók).

#### 2020. év

Ebben az évben a vágányzáron kívüli munkák folytatása, valamint az összes befejező munka elvégzése, korábban elvégzett munkák állagmegóvása lesz a feladatunk, valamint a műszaki átadás-átvételi eljárás lefolytatása.

#### Kihívások, előre látható nehézségek

##### Vasúti üzem, iparvágány kiszolgálás

A projektnek egyik jelentős kihívása az Érd–Százhalombatta szakaszon a forgalomfenntartás mellett történő átépítés, valamint a 2018. évi teljes vágányzár alatt is folyamatosan biztosítandó iparvágány-kiszolgálás lesz. Ez fokozott munka- és balesetvédelmi intézkedéseket

és még a szokásosnál is nagyobb mértékű odafigyelést igényel (elsodrési határ közelében történő munkavégzés, feszültség alatti felsővezeték közelsége). Másrészt a vonatközlekedés fenntartása miatt olyan speciális technológiák alkalmazása és ezek fegyelmezett betartása szükséges, amelyek biztosítják, hogy a munkaterület mellett közvetlenül húzódo forgalmi vágány megfelelő állékonysága folyamatosan megmaradjon. A projekten ennek megfelelően több vasúti provizóriumot is fogunk alkalmazni (12-26 méter támaszközzel), mivel sok esetben csak így oldható meg a műtárgyak egyes átépítési ütemei közötti megfelelő kapcsolat (7. kép). Ahol provizóriumra nincs is szükség, ott olyan méretezett dűcolásokat kell tervezni és kivitelezni, amelyek képesek a vasúti teher viselésére a megfelelő alakváltozási követelmények mellett. További nehézséget okoz, hogy ezeket a dűcolásokat csak éjszakai, meglehetősen

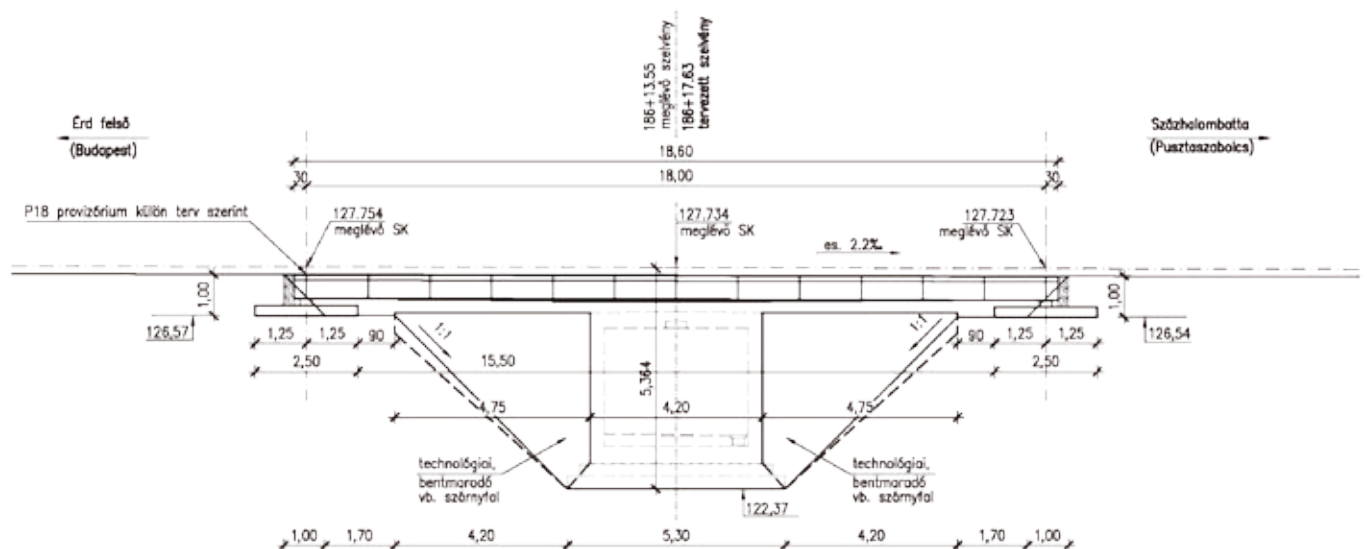
rövid (2-3 óra) vágányzár és feszültségmentesítés mellett lehet elkészíteni, mivel a dűcolás tengelye mindkét vágány úrszelvényét érinti. A vasúti alapítvány átépítés során is nagy fegyelmezettséget kíván, hogy a kivitelezés alatt álló vágány mellett több kilométer hosszban közvetlenül szinte folyamatos vonatközlekedés lesz (mivel országos fővonalról van szó, az egyik vágány kizárása miatt a másik vágányon néhány percnként követik egymást a vonatok).

##### Belterületi érintettség, organizáció

A vonal nagy része belterületen (Budapest XI. és XXII. kerülete, valamint Érd megyei jogú város) halad keresztül, ennek megfelelően a keresztező főutakat leszámítva önkormányzati kezelésű, alacsony teherbírású és súlykorlátozású utakon lehet megközelíteni a vasutat. A nagy tömegű anyag ki- és beszállítások jelentős részét vasúti nyomvonalon tervezzük, azonban a külső utakról történő hozzáférés teljesen nem kerülhető el. Ennek következményeként az önkormányzatok és a lakosság irányába a szükséges megelőző előkészületek és intézkedések (állapotfelmérés, egyeztetések, lakossági fórumok) folyamatban vannak.

Az Érdet követő, körülbelül két kilométer hosszú külterületi szakaszon sem sokkal egyszerűbb a helyzet, itt egy útátjárót leszámítva nincs jelenleg bejárási lehetőségünk a nyomvonalra egyik oldalról sem, mivel a vágányok itt egy körülbelül 8 méter magas töltésen futnak, amely egy sík, meglehetősen vizes területen található. A munkaterület megfelelő kiszolgálásához itt stabilizált bejáró utakat kell építeni, amelyekhez a rendelkezésre álló terület megszerzése is kihívást jelent (erdő vagy mezőgazdasági terület, Natura 2000 terület).

##### Munkakezdés, vágányzári ütemezések



7. kép: Vasúti provizórium munkaközi terve az érdi peronaluljáró építése közben (forrás: Vikóti Kft.)

Vasutas munkáról lévén szó, természetesen a vágányzárak által behatárolt idő miatt a nagyobb műtárgyak ütemezése többé-kevésbé kritikus, a részhatáridők betartása is rendkívül fontos. Ebben az évben a legkomolyabb feladat a Budapest–Székesfehérvár vasútvonal feletti vasúti felüljáró átépítése (8. kép), amelyet a meglévő híd bontásától kezdve új, cölöpökön álló alépitménnyel és felszerkezettel kell megépíteni, szűk 4 hónap alatt. A feladatot tovább nehezíti, hogy az alatta futó vasútvonalon 120 km/h-val közlekednek a vonatok éjjel-nappal, a vonal nagy forgalmi terhelése miatt még éjszakai vágányzárát is csak korlátozott mértékben lehet igényelni a MÁV Zrt-től.

Nehézséget okoz továbbá, hogy bár a projekt vállalkozójának kihirdetése és a kivitelezési szerződés megkötése óta több hónap telt el, azonban a hatályba lépés csak 2016. decemberben történt meg, így a 2017. február eleji munkakezdésig az optimálisnál jóval kevesebb idő állt rendelkezésre a munkák előkészítésére. Ennek megfelelően most a szokásosnál gyorsabb intézkedésekre és ügymenetre van szükség minden szereplő részéről, hogy a kivitelezés zökkenőmentesen és terv szerint tudjon tovább haladni.

#### Párhuzamos projektek



8. kép: A 40. számú vasútvonal átvezetése a 30. számú vasútvonal felett

A fent vázolt nehézségek és kihívások mellé társul, hogy a területen a beruházással párhuzamosan várhatóan több másik projekt is meg fog valósulni, amelyeknek jelentős hatása van a munkák ütemezésére és organizációjára. Ezekkel a projekkel folyamatos egyeztetésekre és összehangolásra van

szükség, hogy egymás munkáját segítsük, és ne akadályozzuk.

#### 30. számú Budapest–Székesfehérvár vasútvonal felújítása

Bár ez a beruházás nem most zajlik, hanem műszaki átadása 2013-ban lezárult, közvetlenül és közvetetten is több helyen



9. kép: V43 sorozatszámú mozdony Budafok megállóhelyen





érinti a projektünket. Közvetlenül azokon a pontokon (a 9. képen látható Budafok megállóhely, illetve a 30. számú vonal feletti vasúti felüljáró), ahol az általunk kivitelezett építmények megvalósításához a vonal zavartatása szükséges. Itt mind a munkákhoz szükséges elegendő vágányzárak igénylése, mind a még garanciális időszakban lévő építményekhez való kapcsolódás megoldandó kihívást jelent. Közvetetten a másik vonal annyiban befolyásolja a munkavégzésünket, hogy a két vasútvonal vágányzárait össze kell hangolni (például kettős vágányzár nem lehet egyszerre a két vonalon még éjszaka sem). Emiatt kell egyébként idén lokálisan átépíteni Budafok megállót annak ellenére, hogy a megállót tartalmazó Kelenföld–Háros szakasz teljesen csak jövőre épül át.

#### **Kelenföld-Százhalombatta vonalszakasz biztosítóberendezés átépítése**

Az általunk kivitelezett pálya biztosítóberendezésének átépítése, az új energiaellátás kiépítésének egy része, valamint az állomásépületek felújítása a projektünkkel párhuzamosan fog zajlani. A legtöbb kapcsolódási pont egyértelműen ezzel a

beruházással van, a tenderdokumentációban és a projekt teljes ütemezésének megalkotása során is fontos feltételek vannak meghatározva a másik tender sikeres megvalósítása érdekében. A vállalkozó kiválasztása folyamatban van, amint aláírják a szerződést a munkára, a két projekt közötti együttműködést elősegítendő megkezdjük a szükséges egyeztetéseket.

#### **Szent István utcai híd építése Érden**

A beruházás keretében közvetlenül Érd átlomlás előtt egy-egy új közúti felüljáró fog épülni a 30. és 40. számú vasútvonalak fölött, az ehhez kapcsolódó út-, és közműépítési munkákkal együtt. Kapcsolódása a mi projektünkhöz egyrészt a 40. számú vasútvonal feletti hídnál a közös munkaterület, másrészt a két műtárgy megvalósításához szükséges vágányzári igények ütközése a mi projektünk igényeivel. A kivitelezési tenderajánlatok beadása megtörtént, jelenleg az eredményhirdetést követően a nyertes ajánlattevő az A-Híd Zrt. (forrás: kozbeszerzes.hu).

#### **Százhalombatta–Pusztaszabolcs vonalszakasz felújítása**

A Kelenföld-Pusztaszabolcs vonalszakasz felújítása két ütemben zajlik. A pályaépítés második üteme, amely a projektünkhöz az Érd–Százhalombatta közötti nyíltvonalon csatlakozik, jelenleg kiírás alatt van, a pontos műszaki tartalom összeállítása zajlik. Várhatóan itt is lesz az ütemezésben átfedés, de ennek inkább a vágányzár igénylések miatt lehet jelentősége, mivel a fenti nyíltvonal szakaszt mi ebben az évben megépítjük.

#### **Összefoglalás**

Összességében úgy látjuk, hogy egy meglehetősen komplex és bonyolult munkának nézünk elébe, amelynek megvalósításánál szükségünk lesz nemcsak a hídépítésben, hanem a vasúton szerzett összes tapasztalatainkra is. A csapatunk most épül fel, Szabó Imre projektvezető vezetésével a saját szervezetünket, szerepeinket most alakítjuk ki. Van még néhány hetünk a munkára felkészülni, remélhetőleg a következő Hídépítők Újságban már a kivitelezésről készült képekkel (10. kép) és beszámolóval jelentkezünk.

*Hegyessy Gergely*



# M44 gyorsforgalmi út

## Kunszentmárton–Csabacsúd 59+400 – 79+900 km szelvények közötti szakasz (II. szakasz) építése

Új nyomvonalon épül meg a kétszer kétsávos M44-es gyorsforgalmi út Tizsakürt és Kondoros közötti szakasza, amelynek részeként négy, külön szintű csomópont, 44 alul- és felüljáró, Cserkeszlőnél és Kondorosnál egyszerű, Szarvasnál komplex pihenő kerül kialakításra. A teljes, 61,4 km-es szakaszt három, nagyjából 20 km-es részre osztották. A 110 km/h-s tervezési sebességű út megépítésével 45 perccel csökken majd Békéscsaba megközelítése Budapestről.

**A** II-es, Kunszentmárton és Csabacsúd közötti szakasz (59+400 – 79+900 km.sz.) kivitelezését az A-Híd Zrt. – EuroAszfalt Kft. – Swietelksy Magyarország Kft. – Soltút Kft. végzi, mint közös ajánlattevők.

Megrendelő a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt, a Mérnök feladatokat Főber Zrt. – Oviber Kft. – Eco-Tec Kft., mint konzorcium, közösen látja el.

A teljes (három szakaszt magában foglaló) beruházás értéke nettó 146 milliárd forint, míg a II-es, Kunszentmárton–Csabacsúd közötti 20,5 km-es szakasz nettó értéke 44 milliárd Ft.

A generál vállalkozási szerződés aláírására 2016. december 15-én került sor, majd

2017. január 11-én megtörtént az A-Híd Zrt-t is érintő szakasz munkaterületének átadása is.

### A II. szakaszhoz tartozó műtárgyépítési feladataink:

- II.B.596 Aluljáró földút és vadátjáró alatt
- II.B.634 Aluljáró földút alatt
- II.B.659 Aluljáró 44105. j. út alatt
- II.B.688 Aluljáró földút és vadátjáró alatt
- II.B.728 Aluljáró földút alatt
- II.B.746 Aluljáró földút alatt
- II.B.778 Aluljáró 4404. j. út alatt
- II.B.785 Aluljáró vadátjáró alatt

A hidak fúrt cölöpalapozással (CFA, Soil-Mec), monolit pályalemezzel együttdolgozó

hídgerendás szerkezetek. Öt híd esetében ösvér felszerkezet épül, három hídnál pedig vasbeton gerendák beépítésével készül a felszerkezet.

Jelenleg az előkészítési munkák zajlanak, beleértve a tervek felülvizsgálatát, ésszerűsítések kidolgozását, amelynek keretében folyamatosak az egyeztetések a Megrendelővel, a Mérnökkel és a partnerekkel. A munkaterületen folyik a lőszermentesítés, az előzetes állapotfelvétel, megkezdődtek a régészeti munkák, a szállítók utak kialakítása, valamint a geodéziai pontok kitűzése is. A konténerirodák felállítása márciusban fog megtörténni Szarvason.

A megvalósítási idő 32 hónap, a befejezési határidő 2019. augusztus.15.

Kispéter Zoltán







## Nemcsak várakat lehet lerohanni

Azt megszoktuk az elmúlt években, hogy minden felújítást szeptemberben kell elkezdni, hogy év végére kész is legyen, és lehetőleg a legnagyobb „melegben” tudjuk elkészíteni a bevonatokat, szigeteléseket a szerkezeteken. Ez az idill annyival tetőződött, hogy szeptember helyett 2016. október 17-én sikerült aláírni egy szerződést a Budapesti Távhőszolgáltató Zrt-vel a „Pók utcai gyalogos és közmű híd” felújítására, amire összesen 75 nap állt rendelkezésre, azaz 2016. szilveszteréig be kellett fejezni a felújítást.





**A** Jézuska sem tudott volna ennél szebb kihívást hozni a fa alá. A lényeg, hogy kicsiny csapatunk Én a Gyula, meg az Ottó azaz mind a ketten Horvai Peti és Feczko Robi felvonultunk a kicsiny híd felújítására a szerződés aláírásának a napján, azaz nyolc-tíz nap állt előzőleg a rendelkezésre a felvonulás, állványzat, kerítés, WC biztosításának megszervezésére, közterület foglalások elindítására, állvány tervezésre, rendőrségi és HÉV ügyintézésre, forgalomtechnika leszervezésére, megrendelői kooperációkra.

Az első néhány nap alatt elkészült a lépcsőállványzat, majd a felszerkezet melletti állványzat is. A felújítás a korlátok, pályalemez burkolat, régi, előregyártott szegélyelemek bontásával folytatódott, amit a teljes monolit vasbeton lépcsőkar és pillérek felületi vésése, homokszórása követett a mellékelt képeken látható okok miatt. A felújítás során új korlátok, kábeltálcák kerültek felhelyezésre,

teljes sóvédelmi bevonatot kaptak a lépcsőkarok, a felmenő szerkezetek és a felszerkezet is. Kialakítottunk egy új vasbeton pályalemez új víznyelőkkel, csatorna fedlapokkal. Felújításra került a távhővezeték tartószerkezete, galambok elleni tálcázata, szigetelése, festése. Részlegesen felújításra került főleg az aknafedlapoknál távhővezetékek átázott szigetelése. Annyi jellegzetessége volt még a hídnak, hogy a pályalemez betonozást nagyban elősegítette a távhővezeték jelenléte, mivel még a cső szigetelését is figyelembe véve ~35 fokos meleget sugárzott és így a lépcsőkar betonhőmérsékletet mintegy ~5-6 fokkal meghaladta a pályalemez hőmérséklete. A galambok is előszeretettel melengették magukat addig, amíg nem zártuk ki őket a cső mellől.

Nem kis feladat a híd organizációja, mivel nagy porral járó feladatokat kell elvégezni, mind a forgalmas Szentendrei út, mind a HÉV vágányok felett.

A sávokat csak időszakosan zártuk le a forgalom minél kisebb mértékű zavarása miatt, és a HÉV vonalán is csak hétvégén voltak vágányzárak, ami alatt pótlóbuszok jártak.

Ami nagy segítség volt a szervezésben, az a híd méretéből adódóan, mintegy „Házon Belül”, azaz az A-Híd Zrt. U30-as szervezetével – egy fő Szabó Tomival és négy fő fizikaival –, valamint a Hídtechnika csapatával – Varga Ádám vezetésével – és a Műszaki osztályunk segítségével (állványtervezés) úgy tudtuk szervezni a főbb munkálatokat, hogy a Karikás Frigyes utcát nem kellett – legalábbis a híd munkákkal kapcsolatban – elhagynunk. Nem mondhatnám túl öregnek magam és nem is láttam mindent, de a mai harminc év körüliek el sem tudják képzelni, hogy annak idején (~30 éve) úgy működött a legtöbb nagy cég, hogy kvázi:

- megkapta a munkát,
- odament,





- megcsinálta saját kapacitással a főbb műveleteket,
- és otthagya.

Azaz kimaradt az ajánlatkérés, versenyeztetés, szerződések tömkelege, jogászkodás, kifizetési, számlázási örömkök stb. nagy része

Na, ennyire nem volt egyszerű, mert nyilván a legtöbb nagyobb cégnél házon belül, azaz a cégcsoportban is ugyanaz a verseny van, de mindenestre sikerült a háziakkal a külsős árakra megegyezni, s a projektet így is eredményesen teljesíteni.

Ami még elősegítette, hogy sikerült időben befejezni a projektet, az a Megrendelő projektvezetőjének és a HÉV Zrt-nek a korrekt hozzáállása, a kikapcsolások, a vágányzárak szervezett organizálása volt. Az még fokozta kettőnk és a hídcsoport többi tagjának az örömét, hogy a nagyjából kilenc hetes felújítás során az összes hétvégét, szombat éjjeltől vasárnap délig, a HÉV vágányzár alatti munkavégzéssel kellett tölteni, órára bontott ütemezésekkel.

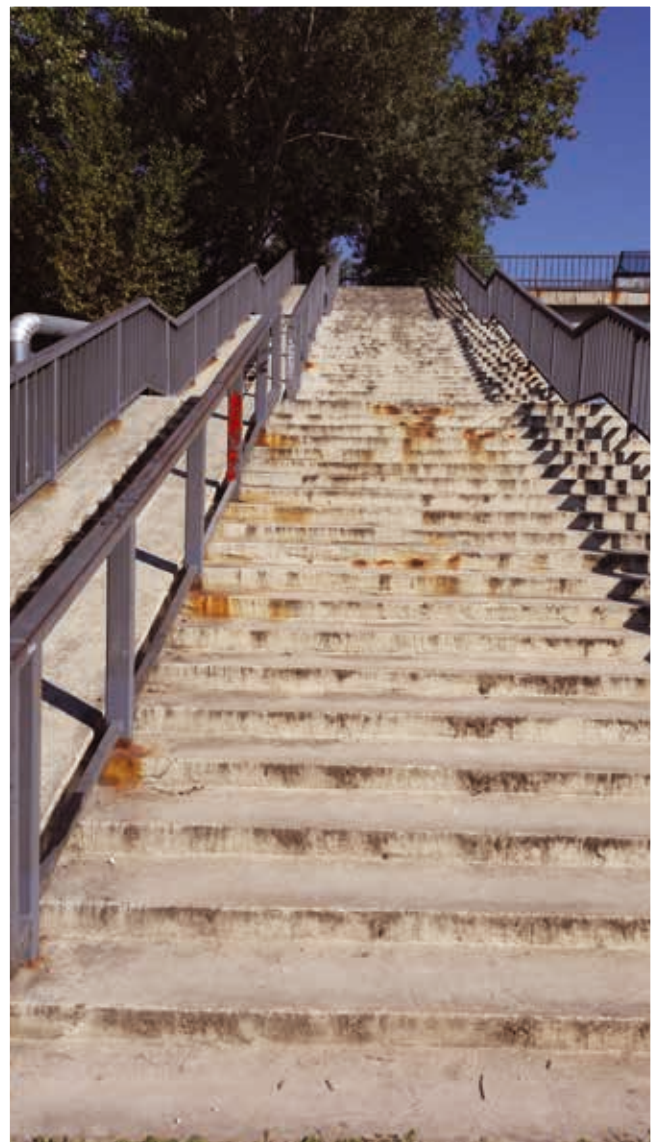
Ahogy lerohantuk a hidat, úgy ott is hagytuk 2016. december 23-án, mert nyilván senkinek

nem volt kedve két ünnep között dolgozni. Néhány apróbb művelet még hátravan de én akkor is egy csodának könyvelem el, hogy ténylegesen egy fürdőszoba kivitelezési ideje alatt, igaz, hogy egy kicsi, de komplett híd felújítása elkészült.

Ezúton is szeretnék köszönetet mondani elsősorban Horvai Péternek, aki az első három hetet ~16 szervezettel való szerződés elkészítésével, bejelentésekkel, organizációval töltötte. Ezalatt én műszakilag, művezetőileg és legutolsó sorban projektvezetőileg irányítottam kint a munkálatokat.

A katonaevek utólag megszépülnek, de nem szeretnék még egy telet így kezdeni, úgyhogy ezúton is kérem a T. Megrendelőket, hogy ezen munkálatokat meleg időjárásokra ütemezzék. És bár ezt korábban kívántam, de a következő munkánk szerződésébe már sikerült is figyelembe venni óhajunkat, azaz alkalom nyílt a projekt megkezdésének szerződés szerinti hasztására a tavaszi időszakra.

*Feczkó Róbert*





# Munkavédelmi képviselő választás

A munkavédelmi törvény (1993. évi XCIII. törvény a munkavédelemről) tavaly júniusi módosítása értelmében munkavédelmi képviselő választást kell tartani minden olyan munkáltatónál, ahol a Munka Törvénykönyve hatálya alá tartozó munkavállalók létszáma eléri a 20 főt. Munkavédelmi képviselő olyan személy lehet, aki a munkáltatónál legalább hat hónapja főállásban dolgozik. Nem lehet munkavédelmi képviselő a munkáltatói jogkör gyakorlója, illetve a munkáltatónál főállásban munkavédelmi szaktevékenységet ellátó személy. A munkavédelmi képviselők megválasztásának határideje 2017. január 8-a volt. Cégcsoportunknál két fő munkavédelmi képviselő került megválasztásra. Az A-HÍD Zrt-nél Szabó Tamás

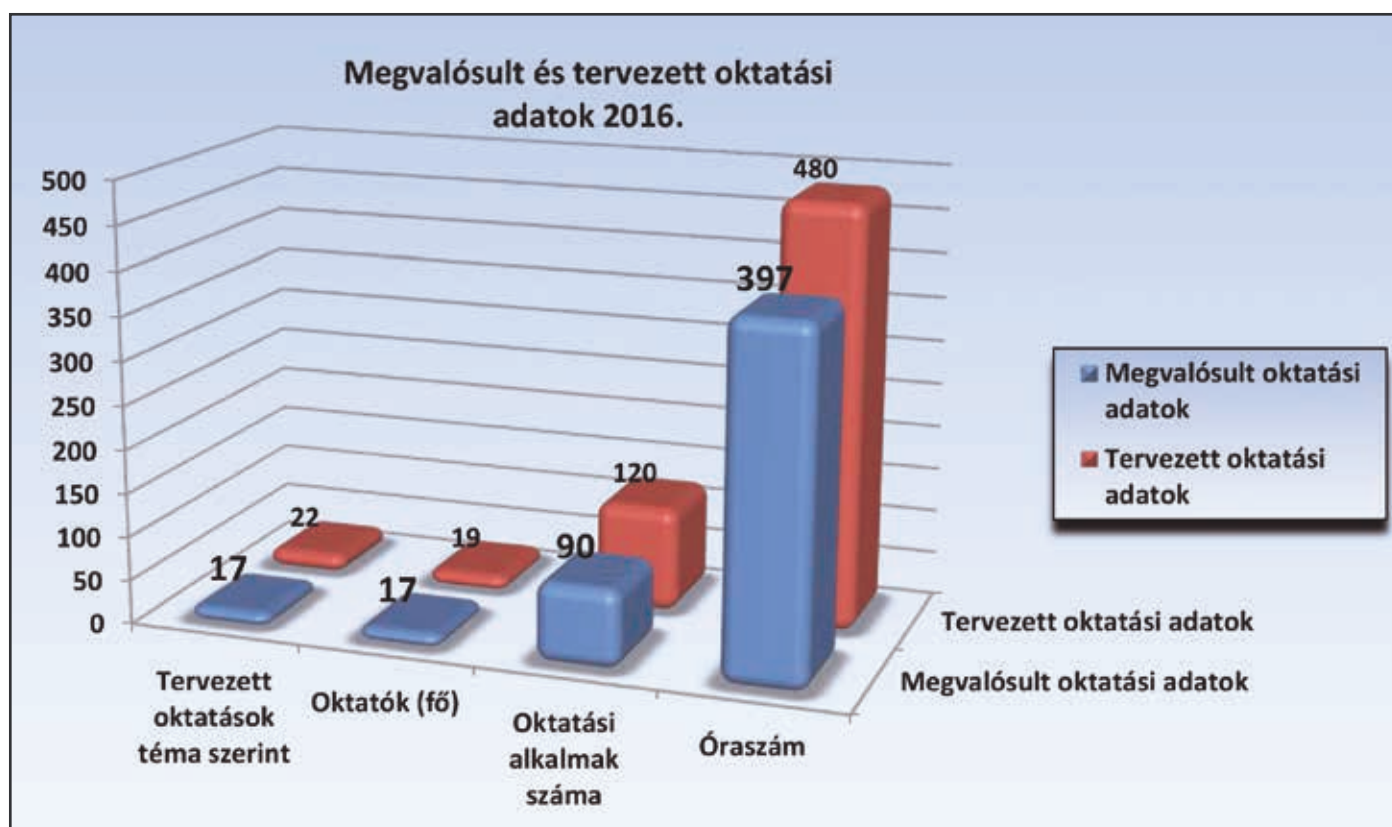
építésvezető, a K-HÍD Kft-nél pedig Sárközi Ibolya lett a munkavédelmi képviselő. Megbízatásuk öt évre szól. A munkavédelmi képviselők feladata a munkahelyeken meggyőződni a munkavállalók egészségét és biztonságát nem veszélyeztető munkakörülményeinek megvalósulásáról, a munka- és védőeszközök megfelelő állapotáról, illetve a munkavállalók biztonságos munkavégzésre történő felkészítéséről. Amennyiben a munkavédelmi képviselők úgy tapasztalják, hogy a felsorolt követelmények nem teljesülnek, úgy a munkáltatóhoz és a cégnél a munkavédelmi szaktevékenységet ellátó kollégához fordulhatnak a munkavállalók képviseletében.

Borsi Zsuzsa

## Folytatódik a Belső tanulási program a HÍD csoportban

2016-ban került kidolgozásra a HÍD csoporton belül a Belső tanulási program, melynek célja a cégcsoporton belüli tudásmegosztás, tapasztalatcserre, aktuális üzleti környezet, jogi, gazdasági szabályozások megismerése, a meglévő ismeretek fejlesztése, információáramlás segítése volt.

### A 2016. évi képzések megvalósulása





## A 2017-es év belső képzési programterve

Oktatás	Oktató(k)
Excel - kezdő szinttől a haladóig	Papp Lilla, Lőrincz Ádám
KIR-MIR belső auditori képzés	Varga Béla
FIDIC szerződéses feltételek mérnöki alkalmazása	Szóllós András
NIF Zrt. Szerződéses feltételeinek mérnöki alkalmazása	Vidra Zsuzsa
KEHOP keretszerződések	Vidra Zsuzsa
Új Közbeszerzési törvény 2017	Dr. Romsics Viktor
Projekt szakterületi képzés / tapasztalatsere / kockázatkezelés (műtárgy, vasút, közlekedési építmények, vízgazdálkodási építmények)	projektvezetők, vállalkozás, garancia
Projekt utógondozás, garanciakezelést érintő feladatok a projekt előkészítés-és megvalósítás fázisában, tapasztalatsere	Timár László / Nagypáti Lénárt Andrea
Új beton szabvány	Török Zsuzsa, Vigh Botond
Gazdasági, számviteli, adózási alapismeretek	Pálinkás Szabolcs / Török Zsanett
Munkavédelmi oktatás	Borsi Zsuzsa
Környezetvédelmi oktatás	Tóth Melinda
Tűzvédelmi felelősök oktatása	Borsi Zsuzsa
Projektindítás munkavédelmi része	Borsi Zsuzsa
IFS - vezetői folyamatoktatás: dok.kezeléstől a lekérdezésig	Misurda Tamás
IFS - számlázás: alaptól a lekérdezésekig	Káldori Éva/Misurda Tamás
IFS - számlázás központ: alaptól a lekérdezésekig	Káldori Éva/Misurda Tamás
IFS - banki folyamatok	Lovas Péter
IFS - zárások	Káldori Éva, Misurda Tamás, Török Zsanett, Papp Lilla

A 2016-os évben a tervezett oktatások 77 %-a valósult meg, melynek megtartásában 17 fő oktató vett részt. A tavalyi évben a HÍD csoport munkatársai összesen 90 oktatási alkalmon vettek részt, mely összesen 397 órát jelentett. A belső képzéseken résztvevő kollégák a tesztköteles képzések vizsgáit átlagosan 90%-os eredménnyel teljesítették.

Tavalyi év pozitív visszajelzései alapján 2017-ben is számos témában hirdettünk meg belső oktatásokat (1. táblázat), természetesen a munkakörnyezethez illetve munkaellátottsághoz alkalmazkodva. A 2017. évi képzési programterv a szervezeti egység vezetőikkel egyeztetve került kialakításra, figyelembe véve többek között a 2016. évi teljesítményértékelésekben meghatározott fejlesztési területeket.

2017-ben a Belső képzési programterv összeállítása során fontos szempont volt a meglévő ismeretek elmélyítése, valamint a változások követése és annak a gyakorlatban történő hatékony alkalmazása.

Ezúton is köszönjük az oktatóink illetve a résztvevők egész éves lelkes, pozitív, támogató hozzáállását!

Az idei évben is hatékony munkavégzést és tanulást kívánunk!

HR osztály

# Immáron tíz éves a Katonai Minőségügyi Rendszerünk

Az A-Híd Zrt. és a Hídépítő Zrt. szokás szerinti éves utolsó auditja az AQAP 2110 szerinti Katonai Minőségügyi Rendszer (KMR) ellenőrzését foglalta magába. Mindkét cég tanúsítására 2016. november 16-án került sor. Mivel az elmúlt évben a hároméves auditálási ciklus lezárult, ezért a megújító auditra került sor.

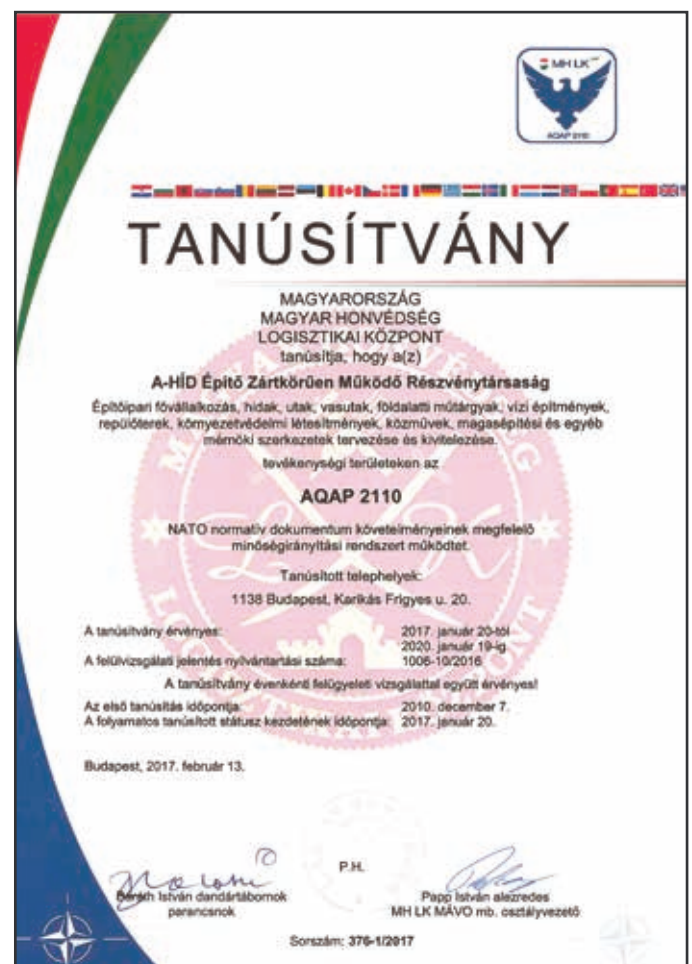
2016 szeptemberétől a tanúsítási tevékenységek a Honvédelmi Minisztérium Védelemgazdasági Hivatal Kutatás-Fejlesztési, Minőségbiztosítási és Biztonsági Beruházási Igazgatóságtól a MH Logisztikai Központ Műszaki Átvevő és Vizsgálati Osztályhoz kerültek át, amely számunkra nagyobb változást nem okozott.

Az AQAP NATO normatív dokumentum szerinti felülvizsgálatokat idén is három katonai auditor végezte. Az A-Híd Zrt-t Rebák Béla alezredes (HM LK) és Molnárné Kófalvi Ágnes mk. százados (HM VGH), a Hídépítő Zrt-t pedig Mészáros Sándor József őrnagy (HM LK) auditálta.

Az auditorok mindkét cég esetében megállapították, hogy azok a tevékenységüket a vonatkozó szabványokkal összhangban végzik. A felkészülés sikerességét mi sem jelzi jobban, minthogy a felülvizsgálat során nem-megfeleléseket nem állapítottak meg, ennek megfelelően a kiépített katonai irányítási rendszerünk mindenben az előírásokkal összhangban működik.

A bevezetési és működtetési időszakot is figyelembe véve a Hídépítő Zrt. Katonai Minőségügyi Rendszere már tíz, az A-Híd Zrt-é pedig hét éves lett.

Varga Béla





Kábítószer! Mi jut erről eszünkbe? Családunk, gyerekeink, unokáink, munkatársaink. Csak hogy nehogy valamelyikük belekeveredjen. Sokszor már e szó hallatán is görcsbe rándul a gyomrunk. Arról nem is beszélve, hogy olyan alvilági érdekek húzódnak meg mögötte, amibe jobb bele se gondolni. Beszelnünk viszont kell róla, mert nap mint nap találkozunk ismeretségi köreinkben, munkahelyen, szórakozóhelyeken azokkal, akik nemcsak láttak már olyat, aki beszélt kábítóssal, hanem az illető esetleg e szörnyű szenvedély rabja is már.

Gyermekeinket nem tudhatjuk már nyugalomban az iskolában, munkahelyeken sem. A kábítószerárusok, az úgynevezett dílerek, ott settenkednek az iskolák körül, és próbálkoznak a bevetéssel. Őket kóros szenvedélykeltésért vonhatják felelősségre. Először ingyen adják az „anyagot”, majd amikor kialakul a függőség, behozzák bőven a befektetés árát.

Mindennapjainkhoz hozzá tartozik, hogy alapszíntén ismerjük a kábítószereket. Marx azt mondta, hogy a vallás a nép ópiuma. Ő már csak tudta. De milyen hatása van az igazi ópiumnak és a többi kábítószernek?

Nekem annyi közöm van a kábítószerre, hogy monogramom DSL, amit ha megfordítunk, akkor LSD.  
Ebből aztán lehet messzemenő következtetéseket levonni...

## Kóros szenvedélykeltés



### Ne kábíts...!

– mondjuk többször. De nem a szavak kábító erejétől kell igazán félni, bár van, akinél ez is felér egy gyengébb kábítószer hatásával, az igazi kábítószerrel kapcsolatban kell határozottan kimondanunk, hogy: Ne kábíts...!

### Kaland és kihívás

A boldogság iránti vágy életünk része. Sikerekre, szeretetre, szerelemre vágyunk. A szegény sorsúak azért, hogy életüket jobb színben lássák. A gazdagok vagy azok gyermekei pedig már jó dolgukban nem tudják, hogy mit tegyenek, és azért nyúlnak a drogokhoz. Természetünkhöz tartozik viszont az is, hogy az elért, megszerzett ismereteken túllépve keressük az újat. Sokan megpróbálnak bepillantani egy új, ismeretlen világba, amely fokozottan jó hangulatot, felhőtlen boldogságot és gyönyört ígér. Ennek a világnak fondorlatos kapuőrei lehetnek a kábítószer.

### Mi a drog?

Pszichoaktív szerek, a köznyelvben drogok vagy kábítószer, azok a természetes vagy mesterséges anyagok, amelyek az élő szervezetbe kerülve a központi idegrendszerre hatva megváltoztatják annak működését, funkcióját, illetve hiányuk elvonási tünetekkel jár.

A köznyelv gyakran a kábítószer megnevezésére használja ezt a kifejezést tévesen, mivel a kábítószer maga egy jogi fogalom, míg a drog a tudat–cselekvés–hangulat módosulás befolyásolásának megnevezése inkább.

### Milyen veszélyei vannak a drognak?

Nem szabad elfogadni és elhinni a „Na, milyen volt?” kérdésre elhangzó válaszokat, mert egy és ugyanazon drog minden emberre más és más hatással lehet. Hogy milyen ez a hatás, az nagyban függ attól is, hogy hol és milyen lelkiállapotban használja az ember, ugyanis a drog a meglévő lelkiállapotot felerősítheti. Aki jókedvű, az a drog használatától kitörően vidám lesz, de aki kissé szorong, az a kipróbálás során a poklok poklát járhatja végig.

Ha valaki drog hatása alatt áll, gyakran nem ura cselekedeteinek, ilyenkor az ösztönöké, illetve furcsa belső késztetéseké a szó. Könnyen történhetnek halálos kimenetelű balesetek (pl.: LSD-mámorban vasúti hídról történő leugrástól egészen a gyilkosságig). A bűncselekmények elkövetői gyakran alkohol vagy drog hatása alatt állva rabolnak, vagy gyilkolnak. A drognak számos hosszú távú hatása is van; a szervezetet és az elmét is alattomos módon leépíti (az érdeklődés szűkül, elbutulás,

lustaság, egykedvűség és az ítélőképesség elvesztése alakul ki).

Lelki függőséget okoz, ami azt jelenti, hogy használójában kialakul egy mértéktelen vágy, hogy a szerhez hozzájusson. Ez majdnem minden szer esetében kialakul.

Testi függőséget okoz, ami azt jelenti, hogy a felhasználó testének sejtjei egy idő után már csak akkor tudják ellátni feladatukat, ha rendszeresen hozzájutnak az adott droghoz. Ez például az ópium, heroin és az alkohol esetében jellemző, merthogy az alkohol is egy drog, csak most erre külön nem térünk ki.

Sokakat kerget öngyilkosságba a drog. Az öngyilkosok utolsó, halálos adag injekciója az „aranylövet” nevet kapta.

Az a hír is járja, hogy a szexre fokozólag hatnak ezek a szerek. Az igazság az, hogy bár általában ébresztenek szexuális gondolatokat, álmokat, hosszú távon a valóság helyét az álmok foglalják el, és a drogok nem felerősítik, hanem helyettesítik a nemi életet.

### Hogyan fogyasztják a drogot?

Fogyasztási módjaik nagyon változatosak. Felhasználóik arra törekednek, hogy bármi áron szervezetükbe juttassák az anyagot. Füstjüket szívják, illetve eszik, isszák, túvel szűrik a drogot.



Van, aki megsebzí magát, és a sebje csöppenti a szert. Adagolásuk kúp formában is ismert.

### Bulizás és a drogok

A fiatalok nagy része a bulikon találkozik először a kábítószerrel. Nem véletlen, hogy fiataljainkat óva, illetve nagy elővigyázatosságra intjük, ha buliba mennek. Manapság külön szórakozási formák és zenei irányzatok épülnek a drogos életvitelre, drogozásra. Hatalmas rakatépületeket alakítanak diszkókká, a bennük dübörgő zenét belőve élvezik, sok ilyen helynek a neve is sugallja, hogy mire alapozza sikerét. Együttesek, DJ-k számaikkal és nem evilági videóklipjeikkel utalnak a szerre, sokszor kimondva vagy kimondatlanul, de szinte ajánlják, reklámozzák a drogot. Sokuk használja is. Persze természetes, hogy kell a lazítás, a szórakozás, kikapcsolódás, a hétfégi bulizás. De nem mindegy hogyan, hol, kivel, kikkel. Pénteken és szombaton éjjel nagyon sok súlyos kimenetelű diszkóbaleset történik, jellemzően a buliból hazafele menet. Miért? A pörgető tabletták és dobhártyaszaggató zene hatására felpörögve ülnek autóba a fiatalok, ott is bömbölő zene mellett nyomják a gázt vaksötétben, és már az első kanyarban lerepülnek az útról, persze biztonsági övük sincs bekötve, mely valamiféle védelmet nyújthatna nekik. És borítékolva van a tragédia.

Baudelaire, a nagy francia költő, aki a maga idejében sokat „bulizott”, rabja volt az alkoholnak és az ópiumnak is, így ír a mámoros éjszakákat követő időszakról, a másnapról: „De a holnap, a szörnyű holnap! Tagjaink merevek, egész szervezetünk fáradt, idegeink lehangoltak, torkunkat sírás fojtogatja, s csak zokogni szeretnénk. Nem megy a munka, semmi sem megy. És ilyenkor mindig eszünkbe jut, hogy amit tegnap játszottunk, az kegyetlen, tiltott játék volt. Mihelyt kihunynak a tegnap fényei, mihelyt kiálszik a mámor kölcsönözte ragyogás, minden undorítóvá válik, szétesik, mint ahogyan szétmorzsolódik másnapra az ünnepi kalács.”

### Vigyázz Ginára és a GHB-re

Jó néhány fiatal lány került a kórházak toxikológiai osztályára az elmúlt hónapokban, akiket a Ginaként emlegetett szerrel kábítottak el. Pár cseppet az italba csöppentve a Gina és a GHB nevű szer tíz perc alatt teljes tudatkiesést okoz. Szórakozóhelyeken előre megfontolt szándékkal a mit sem sejtő, kiszemelt áldozat poharába cseppentik, amikor tulajdonosa épp nem figyel oda, majd amikor összeesik, akkor a segítőkész közelben lévők kiviszik és elrögzítik vagy megerősökölják. A GHB-t a hatvanas években a gyerekek altatására használták. Ma oldószer formájában van forgalomban, a

graffitik lemosására használják.

A GHB (Gammahydroxybutyrát), csakúgy, mint a heroin, a kokain, eredetileg gyógyszer. Dr. Zacher Gábor toxikológus főorvos tapasztalata szerint többnyire szemcsepegtetővel teszik a lányok italába a szert, akik néhány perc múlva akarattalan rongybabává válnak. Hatnyolc óráig tart ez az állapot, közben bármit csinálhatnak velük.

Rádásul a GHB tizenégy-tizenöt óra alatt kiürül a szervezetből, utólag nem lehet kimutatni. Az áldozat egy pillanat alatt teljes éberséggel tér magához, nem érti, hogy, hogyan került az adott helyszínre, és fogalma sincs mit tettek közben vele.

### Senki ne hagyja a poharát felügyelet nélkül

Ha üvegből iszunk, akkor a hüvelykujjunk legyen mindig az üvegen.

A társaságban lévők ne hagyják magukra soha egyik társukat se!

Zacher Gábor főorvos szerint tudomásul kell venni, hogy ma már a nagykorúságig eljutó gyerekeknek legalább ötven-hatvan százaléka kipróbál valamilyen pszichoaktív szert. És sajnálatos módon, az első szerkipróbálás ma már tizenégy éves korra csúszott le.

### Öngyilkos mámor

*Álmok ti kik gyötritek a fájó szellemet,  
átok porrá tépitek a vérző szíveket.  
Vad folyó sodrása a szikrázó gyűlölet  
s titokban lemarja a lelki színeket.*

*Érzés, ki nyögeted az aszott tekintetet,  
bús dajka dalával a halálba kergeted,  
mi szép és makulátlan, bőszen feledteted,  
tűzzel és ostorral durván fenyegeted.*

*Tiptortok, ráléptek az üde friss hajtásra,  
tobzódva sarkalltok a kósza elmúlásra,  
esztelen verdetek a szabad szív szavára,  
s lelkeket ítélték örök rothadásra.*

*Öngyilkos hajlamot szül a sátáni szózat,  
lázban ég az elme,nyúlós zagyban sorvad,  
az anyészet oltárán féktelen áldozat,  
zsigerek pattannak s halálból boltozat.*

*Felemészti maradék kortalan homályát,  
eljárván sírhalmán a halálnak vad táncát,  
nyirkos sár, sötétség s túlvilágnak útját,  
az életnek letörli arcát, mosolygását.*

Zárug László

### A biztos kikötő

Sokat jelent, ha a szülő tájékozódik, olvas, többek között ezt a cikket is, és megtudja, milyen drogok léteznek, majd erről nem rest beszélgetni a gyermekével.

Az is segít, ha tudatosan törekszünk arra, hogy megtanítsuk gyerekünket nemet mondani. Hogy ki merje jelenteni kortársaival szemben, hogy én nem iszom vodkát, és a füves cigit sem akarom megkóstolni! A legtöbbit viszont továbbra is az jelenti, ha a család egy biztos kikötő.

### A kábítószerfogyasztás tünetei

A kábítószer-fogyasztást jellegzetes tünetegyüttesek kísérik, amelyeket időben felismerve megóvhatjuk gyermekeinket, barátainkat, ismerőseinket a veszélyektől és a káros következményektől.

Pszichés tünetek: idegesség, ingerlékenység, szorongás, depresszió, levertség, közöny, ok nélküli érzelmi megnyilvánulások, indokolatlan fáradtság, gyors kimerülés, álmatlanság, alvászavarok, összefüggéstelen beszéd, indokolatlan félelemérzés, pánikérzés.

Testi tünetek: beesett, hamuszürke arc, bőrelszíneződés, ismeretlen eredetű túsúránymok a test felszínén, szájszárazság, étvágytalanság, erős fogyás, túlzott érzékenység fényre, zajra, fájdalomra.

Gyanút keltő használati tárgyak: alufóliadarábkák, színes tabletták, injekciós felszerelés, megégetett kanál, szokatlan szag a lakásban, üres vények, napszemüveg felesleges használata, kifacsart citromhéj, vagy citromos flakon, kockacukor.

Magatartásbeli változások: túlzott költekezés, kölcsönkérés, pénz, illetve egyéb értékek eltűnése, tanulmányi eredmény hirtelen romlása, családon belüli kapcsolatok megromlása, kritikátlan, terv és cél nélküli szabadságra törekvés, "kiégettség", üresség érzése, a korábbi megszokott életmód megváltozása, saját maga és ruházata elhanyagolása, kimaradozás, iskola, munkahely kerülése, zárkózottság, új barátok titkolása.

### Ne csak nézz, láss is

Nyitott szemmel járjunk, figyeljük a környezetünket. Ha munkatársunknál, családtagunknál felfedezzük az említett tüneteket, és úgy érezzük, segítségre van szüksége, szánjunk rá időt, beszéljünk vele. Minden nagy tűz kis tűzzel kezdődik! Minden szenvedélybetegségnek van kezdete. A vészjelek felfedezésekor, még megmenthető a hajó. Később már mind nehezebben.

Durkó Sándor László



# A budapesti panorámához hozzátartoznak a hidak

## A budapesti Dunahidak színe a korabeli újságok tudósítása alapján I.

### A kezdetektől a II. világháborúig

A budapesti panorámához hozzátartoznak a hidak, amelyek méretüknél fogva uralják a képet. Ezért nem mindegy, hogy milyen színben pompáznak. Legutóbb a Margit híd átépítésekor merült fel, hogy a híd színét megváltoztassák, és ne a „megszokott” sárga, hanem a háború előtti állapot szerint kék legyen. Végül a homoksárga helyett egy mélyebb okkersárga színnel festették le a Margit hidat, amilyen színű soha nem volt.

**A** budapesti panorámához hozzátartoznak a hidak, amelyek méretüknél fogva uralják a képet. Ezért nem mindegy, hogy milyen színben pompáznak. Legutóbb a Margit híd átépítésekor merült fel, hogy a híd színét megváltoztassák, és ne a „megszokott” sárga, hanem a háború előtti állapot szerint kék legyen. Végül a homoksárga helyett egy mélyebb okkersárga színnel festették le a Margit hidat, amilyen színű soha nem volt.

A napokban bemutatott Kincsem című film előzetesében is feltűnik a Margit híd, mégpedig kék színben. De valóban kék színű volt a 19. században?

A Szabadság hidat a II. világháború után szürkére festették, és csak az 1980-os felújításkor festették át zöldre. De milyen színű volt korábban, és felépítésekor?

A kérdést azért is nehéz megválaszolni, mert ugyan maradtak meg a hidak eredeti szerkezetéből darabok, olyanok is, amelyeken látszik a



festék, de a hidakat rendszeresen átfestik. Sőt a festésnél a fedőréteg alatti rétegek eltérő színűek lehetnek. Az Erzsébet híd 1998-as átfestésénél látható volt, hogy a törtfehér fedőréteg alatt világoszöld festékréteget vittek fel, hiszen így a festék lepattogzódás azonnal látszik.

Ebben az írásban a napilapok és folyóiratok cikkei alapján tesztek kísérletet egy időtábla összeállítására. Nem áll rendelkezésre minden adat, sok cikk csak arról számol be, hogy a hidat festik, de pl. arról nem, milyen színűre. Különösen zavaró ez, ha új hídról van szó. A jövőbeni kutatás további részleteket tárhat fel arról, mikor milyen színűek voltak a hidjaink. Egy biztos, a hidak színe időről időre változott.

Elsőként nézzük meg, hogy a hidak építésekor a korabeli sajtó miképpen számol be a hidakról, illetve a most minket érdeklő témáról, a híd színéről:

A Lánchíd átadása és az építkezés befejezése a szabadságharc idejére, sőt annak leverésére esett. A katonai kormányzás alatt sokkal kevesebb kiadvány jelent meg, így hosszabb beszámoló a Lánchídról nem szól.

A híd tömegét a sárga színű kő kapuzatok uralták, valamint meghatározó volt a korlátok és a kezdetleges merevítő tartó szerepét betölteni hivatott rácszat is, amely fából készült, és amelynek színe vélhetően eltért a fémszerkezettől. (A Lánchídról számos színezett kép, festmény is készült, amelyen a híd szerkezete szürkének vagy barnának tűnik.)

A Lánchíd színéről az első utalást 1880. szeptember 2-án találtam a Fővárosi Lapokban. A rövid hírek között közölt írás arról tudósít, hogy „A lánchidat tegnapelőtt újjá kezdték festeni; eddig világos sárgaszürke volt, most középsötét ólomszürke színt nyer.” (Fővárosi Lapok, 1880. szeptember 2.) A következő általam talált újságcikk (Pesti Napló, 1893/209. szám, július 26.) 1893-as, amely arról tudósít, hogy a Lánchíd festése 8000 Ft-ba kerül.

A következő megépült híd a Margit híd, amely átadásáról több lap is beszámol, de arról, hogy a szerkezet milyen színű, nem találtam utalást. Az első cikk, amely megemlíti a híd színét, az 1894-es, e szerint a híd

szürke: „A Margit-híd renoválása. A Margit-híd renoválásával ebben a hónapban elkészülnek, úgy hogy a jövő hónapban megkezdik a híd festését. A festés nyolcezer forintba kerül. A hidat szürkére festik.” (Pesti Napló, 1894/159. szám, június 10.)

A szóhasználatból nem derül ki, hogy valamilyen más színről festik szürkére a hidat, vagy a szürke festést újítyják meg. A szárnyhíd építése megerősíti azt, hogy a századforduló környékén a híd szürke volt: „A Margitsziget hídjá. A Margitszigetre vezető új hídszakasz felavató ünnepére a régi hidat is kicsinosítják. A korlátot s a vastartókat ezüstsürkére festik, hogy egyforma legyen a színe az új hídszárnyával. A faburkolatot is kijavítják, úgy hogy augusztus 19-ikére, az ünnep napjára, a Margit-híd is egészen újnak fog látszani.” (Pesti Napló, 1900/185. szám, július 8.)

A Ferencz József híd, az első teljesen magyar építésű budapesti közúti Duna-híd megnyitójáról, és magáról a hídról is élénken beszámolt a sajtó. Az általam talált cikkek közül egy említi meg, hogy „melynek színe a lánchidéhez hasonlót” (Budapesti Hírlap, 1896/142. szám, május 23.) azaz vélhetően szürke.

Az újságok az Erzsébet híd építésénél már többet foglalkoztak az új híd színével. 1901-ben a Budapesti Hírlap tudósításában írja: „Rengeteg sok munkát ad majd a híd mázolásá. Az új híd színe a Lánchidénál valamivel élénkebb szürke lesz.” (Budapesti Hírlap, 1901/191. szám, július 14.)

1900-körül, a századfordulón tehát a budapesti hidak általános színe a szürke volt, hiszen a Lánchídról, a Margit hídról és a Ferencz József hídról is azt írták a lapok, hogy szürke színűek, és az ekkor épülő Erzsébet hidat is e szerint szürke színű hídként várják megépíteni.

Azonban két évvel később 1903 nyarán arról tudósít a Pesti Napló, hogy a hidat világossárgára festik. (Pesti Napló, 1903/174. szám, június 27.), majd pár hónappal később augusztusban ugyanez a lap a híd színét világos drappként határozza meg. (Pesti Napló, 1903/214. szám, augusztus 7.) Az Erzsébet hídnál abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy ha nem is



Közel ugyanakkor, máshogy fotózva más színű az Erzsébet híd.  
A képek forrása:  
Fortepan/képszám: 42621, adományozó: Konok Tamás id  
Fortepan/ képszám: 40875, adományozó: Ember Károly dr.



az átadásakor, de az 1940-es években készültek a hídról színes fényképek, amelyeken a tudósításoknak megfelelő színű hidat látnak.

A Lánchíd átépítéséről is számos cikk jelent meg. A színével azonban itt is csak érintőlegesen foglalkoznak, a Pesti Napló cikke szerint az új szerkezetet „a többi hidaktól eltérően világosszürkére festik.” (Pesti Napló, 1915/148. szám, május 29.) Tehát ekkor a többi híd színe más volt, vélhetően sötétebb szürke. Arra találtam újságcikk utalásokat, hogy egyes hidakat festenek, de arról nem írtak, hogy milyen színűre. Az Erzsébet hidat 1909-ben (Budapesti Közlöny, 1909/81. szám, április 9.), a Margit hidat 1911-ben (Budapesti Hírlap, 1911/215. szám, szeptember 10.): „A magyar kir. államhidak igazgatósága a mázolók munkát vállalkozóknak adta ki, míg a hozzávaló 20.000 kg. hidfestéket Morvát Sándor és fiai (IV., Ferenc József-rakodópart 22.) szerezte be.”, míg a Ferencz József hidat 1912-ben festették az újságok tudósítása szerint (Budapesti Közlöny, 1912/118. szám, május 26.). Az Erzsébet hídnál a Budapesti Közlöny részletes pályázati kiírást közöl a híd festékének szállítására. A pályázati felhívásban azonban nem szerepel a szállítandó festék színe (Budapesti Közlöny, 1909/81. szám, április 9.)

A Ferencz József hidat az 1912-es festésének előkészítéséhez pályázatot írtak ki a festékekre. A pályázati kiírásánál az alábbira kérnek ajánlatot:

„Festékek és egyéb anyagok szállítása:

Szükséglet hozzávető számítás szerint 1100 kgr. ólomfehérből készült zöldes-szürke hidfesték,

4000 kgr. kétszerfőzött lenolajkence,

400 kgr. ólompir (minium),

100 kgr. olajragasz,

100 kgr. zöld festék,

100 kgr. különféle festék, a munka folyamán meghatározandó színben,

500 levél arany.” (Budapesti Közlöny, 1912/118. szám, május 26.) Mivel a pályázatban azt is megmondják, hogy a festendő vasanyag súlya „4 858 000 kgr.”, és ennyi a híd vasszerkezetének valós tömege, ebből következik, hogy a teljes híd átfestésére kérnek ajánlatot. A festékek között dominál a zöldes-szürke hidfesték, ebből levonható az a következtetés, hogy a hidat ilyen színűre festették.

Az első világháború alatt a hidak festése elmaradt, az első utalást a hidak festésére 1921-ből találtam, ahol is a Magyar Mérnök és Építész-Egylet közlönye arról tudósít, hogy az Erzsébet híd festését 1922-ben javítják, és azért csak javítás lesz, mert „erre (a festésre -DCS) 4 millió K volt előírva, de a legutóbbi hónapok ban a festék ára oly óriási módon felszokkent, hogy csak a legfontosabb és a rozsdásodásnak különösen kitétt részek mázolása lesz megújítható”. (A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 55. évfolyam (1921) 48. szám 359. o)

1924-ben a 8 Órai Újság című lap arról tudósít, hogy festik a Lánchidat, amely 1915-óta nem volt festve, holott a hidakat 5 évente szokták festeni. A cikkben megjegyzi, hogy a szakásostól nem adták ki vállalkozóknak, hanem „azt az állam a maga hatáskörébe végezteti a magyar királyi állami gépgyár munkásaival.” (8 Órai Újság, 1924/196. szám, szeptember 20.)

A két háború között megrikkultak az általam vizsgált napilapokban a hidak festéséről szóló tudósítások- 1926-ban az újpesti vasúti hidat (Budapesti Hírlap, 1926/208. szám, szeptember 15), és a Ferencz József hidat (Friss Újság, 1926/ 201. szám, szeptember 5.) festették, 1933-ban pedig az Erzsébet hidat. Ezzel kapcsolatban a Magyarország című lap idézi Wolff Károlyt, aki a következőket mondta a Fővárosi Közigazgatási Bizottságban: „Az Erzsébet hídon lehetetlen a közlekedés. Hónapok óta javítják a hidat, a teherforgalmat a Ferenc József hídon kellene lebonyolítani. Meg kellene kérdezni a Beszkártól, miért nem végeztette el a javításokat nyáron és miért tart az ilyen hosszú ideig? Szörnyűség, hogy milyen rosszul festik a hidat, csak egyes részeket mázolnak be és rossz anyaggal festenek. Szomorúan

kell megállapítani, hogy a magyar festék rossz.” (Magyarország, 1933/281. szám, december 12.)

1935-ben a Lánchidat (Friss Újság, 1935/248. szám, október 30), 1936-ban ismételen az újpesti vasúti hidat festik. Az újpesti hídnál a említik meg a színét, e szerint szürkére festik. (Népszava, 1936/ 138. szám, június 19.)

1937-ben adták át a főváros legújabb hídját, a Horthy Miklós hidat. A hídról számos leírás maradt fent, ezek egyöntetűen kéknek (Pesti Hírlap, 1937/208. szám, szeptember 14), egyes beszámolók egyenesen Duna-kéknek (Magyarország, 1937/204. szám, szeptember 8) mondják. A Népszava, amely egy halálos baleset kapcsán foglalkozik a híd festésével, megemlíti a híd színét, amely e szerint a megnyitásakor kékeszöld volt. (Népszava, 1937/156. szám, július 13.) (Később az átadásakor már egyértelműen kék hídról ír a Népszava is (Népszava, 1937/207. szám, szeptember 12)

A Népszava felháborodott cikkben ír a balesetről, ugyanis az elmúlt években számos súlyos sérüléssel járó vagy életveszélyes, esetenként halálos baleset történt a hidak festésénél. Ezért a cikk számon kéri, hogy miért nem tartották be a kötelező biztonsági előírásokat.

A híd színeken 1938 jelentős változást hozott. Az ez évben megrendezett Eucharisztikus világkongresszus alkalmából gyakorlatilag az összes híd átfestették, a többségüket kékre. A Friss Újság tudósítása szerint: „A (Ferencz József -DCS) hidat éppen úgy, mint a Margit- és Horthy Miklós-hidat, kéksínűre festik át. A munkát gyorsított ütemben folytatják, hogy az eucharisztikus nagygyűlésig elkészüljenek vele és az újjászületett, gyönyörű vonalú Ferenc József-híd teljes művészi pompájában bontakozzék ki a világ minden tájáról a magyar fővárosba sereglő idegenek előtt.” (Friss Újság, 1938/73. szám, április 1.)

Az említett hidak kékre festéséről a Pesti Hírlap is ír, és megjegyzi, „a Ferenc József-hid is alkalmazkodik a legújabb divatszínhez: ugyanolyan kék lesz, mint a Horthy Miklós-hid és a Margithid vasrészai. A Lánchid és az Erzsébethid szürke, illetve okkersárga színével szinte szégyenkezik közöttük.” (Pesti Hírlap, 1938/73. szám, március 31.)

A II. világháború alatt nem találtam újságcikkekben utalást a hidak festésére. A világháború végén a hidakat elpusztították. Az újjáépítés utáni festésekről és színváltozásokról a következő cikkben lesz szó.

Domonkos Csaba

## A hidak színei a második világháború előtt, az újságok alapján

### Lánchíd

1880 előtt	1880 után	1901 előtt	1915	1938
Világos	Középsötét	szürke	Világosszürke	Szürke
sárgaszürke	ólomszürke			

### Margit híd

1894	1900	1938
Szürke	Szürke	Kék

### Ferencz József híd

1901	1912	1938
Csukaszürke	Zöldesszürke	Kék

### Erzsébet híd

1903	1938
Világos sárga /drapp	Okkersárga

### Horthy Miklós híd

1937	1938
Kékeszöld	Kék

# Építőipari nívódíjat kapott a budapesti 1-es villamos felújítása

2016. december 9-én Közlekedési létesítmény kategóriában az Uvaterv Zrt. és a Fómterv Zrt. által tervezett, az S Villamos Konzorciuma (melynek vezető tagja cégünk az A-Híd Zrt. és tagja a Colas Alterra Zrt.) kivitelezésében elkészült projekt nyerte el a legrangosabb elismerésnek számító Építőipari Nívódíjat. A főváros egyik legnagyobb forgalmú közlekedési eszközét fejlesztettük: az 1-es villamos vonalát újítottuk fel a Kerepesi úttól a Közvágóhídig, illetve hosszabbították meg a Rákóczi hídon keresztül a Fehérvári útig. Említést érdemel, hogy bár az építőipari nívódíjat a Kerepesi út – Fehérvári út közti szakaszon elvégzett munkánkért kaptuk, ezzel párhuzamosan építettük át ugyanezen villamos Bécsi út – Kerepesi út szakaszát is.



Varga Mihály, nemzetgazdasági miniszter

Lehetne most arról írni, hogy a teljes szakaszon az A-Híd Zrt feladatai közé tartozott többek közt 2 db aluljáró csatlakozás átépítése, 2 db új aluljáró építése liftekkel, 9 db peron átépítése, 2 db új peron építése; ezen felül 1 db polyflex közúti dilatáció, 9 db előregyártott perontető és 2 db egyedi perontető, valamint 3871 m vágány, 7 db kitérő, 6 db átszelés, 4 db nagynyílású sín dilatáció kivitelezése, és a zöldfelületek készítése. Továbbá az A-Híd Zrt munkái közé tartozott a teljes közműkiváltás (gáz, víz, szennyvíz, távhő, optikai kábelek) illetve a teljes áramellátás (földkábel, áramvissavezetés, felsővezeték,

peronok áramellátása, peronok villamos berendezése stb.) kialakítása.

Arról is lehetne most írni, hogy a több mint egy évvel ezelőtt zárult projekt (a nívódíjakat rendre csak az átadás után legalább egy évvel ítélik oda, hogy a használhatóság is vizsgáljon) kiemelt jelentőségét az adja, hogy a Dunán való átvezetésével az Óbudáról induló 1-es villamosnak megszületett a budai visszacsatolása. Ezzel 15 év elteltével új szakasszal bővült a főváros villamos hálózata,

melynek fő eleme a Rákóczi hídon történő villamos átvezetés volt.

Arról is lehetne írni, hogy elsősorban hidásként nagyszerű érzés volt egy meglévő hidat (Rákóczi híd) arra az állapotra megvalósítani, melyet közel 20 éve megterveztek.

De én inkább arról írnék, hogy a mai napig öröm visszaemlékezni a teljes 1-es villamos szakaszán végzett munkánkra, jó érzés tölteni, ha ez a projekt szóba kerül. Sikeres projektet tudunk megvalósítani, melyre büszkék lehetünk. Közel másfél éven keresztül tizenöten dolgoztunk cégünk részéről a projekten, és bár a tempó feszített volt, a határidők szorosak voltak, és folyamatosan úgy kellett dolgoznunk, hogy akár a közúti, akár a tömegközlekedést a legkevésbé zavarjuk, ennek ellenére a felmerülő újabb és újabb akadályokat sikerrel tudtuk megugrani.

Külön köszönöm a kollégáimnak a kitartó, sokszor éjszakába nyúló munkáját, az Építőipari Nívódíj mindannyiunk munkájának a pozitív visszajelzése. Ez egy igazi CSAPATMUNKA volt!

Bízom benne, hogy lesz még alkalmunk további, Budapest közösségi közlekedését érintő, hasonló nagy beruházásokban részt venni.

Hiszen „Az éjtel soha nem érhet véget!”

Varga Balázs



Varga Balázs







## Országos Pénzügyi Esettanulmányi Versenyt szervezett a Széchenyi István Egyetem, melyet az A-HÍD is ———— támogatott ————

15. alkalommal adott otthont Győr az OPEV három napos rendezvényének, amely nemcsak a szervező Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar és a Közgazdász Szakkollégium, hanem a partner, támogató vállalatok számára is fontos esemény. A verseny középpontjában egy cég által adott komplex esettanulmány áll, az ebben felvetett problémára kell a hallgatói csapatoknak megtalálni és prezentálni a lehetséges megoldásokat. Idén az esettanulmányt az ELMŰ-ÉMÁSZ Csoport adta, és a feladat az volt, hogy a cég környezeti célkitűzését – tíz év alatt 10%-kal csökkenteni az energiafogyasztást – hogyan lehetne a leggazdaságosabban megvalósítani. Fűtés és világításkorszerűsítés, elektromos autók, számítógépcserre környezeti és gazdasági hatását vizsgálták a versenyzők.

A legjobb csapatok döntőjében vállalati szakemberek értékelték a teljesítményeket: Jászay Tamás, az ELMŰ Vállalatfejlesztési Igazgatója, Deák Attila, a Busch-Hungária Kft. gazdasági és SCM igazgatója, Dr. Farkas Péter, a Pressure Cylinder Austria Worthington Industries kontrollere, Gulyás Péter, a Molnár & Bányai Business Thinking cégvezetője, János Zsolt, a PFS-Partners Kft. ügyvezető igazgatója, Nagy-Mélykuti Bence, a Hídépítő Csoportot képviselő A-Híd Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettese, illetve Steszli Ádám, a Rába Járműipari Holding Nyrt. humán erőforrás és kontrolling igazgatója.

A legjobb megoldást a Babes-Bolyai Tudományegyetem hallgatói adták, akik Kolozsvárról érkeztek Győrbe, így ők vihették haza az első helyezettnek járó díjakat, és gyakornoki

feladatokat kapnak az esettanulmányt adó cégnél. Jászai Tamás, az ELMŰ Vállalatfejlesztési Igazgatója szerint a versenyzők nagyon összeszedettek voltak, remek válaszokat adtak a problémára, modern megoldásokat, melyek – úgy véli – abszolút mértékben beillenek vállalatuk filozófiájába, gondolkodásmódjába.

Nagy-Mélykuti Bence, az A-Híd Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettese szerint jó volt látni, hogy a fiatalok ki tudnak állni, szakmailag felkészültek, külön-külön és együtt is helyt álltak. A vezérigazgató-helyettes szerint voltak olyan csapatok, akik pozitív értelemben elrugaszkodtak a valóságtól, ami attól értékelhető pozitívnak, hogy kreativitásra utal, mérész gondolkodásra, ami elengedhetetlen a változó és bizonytalan jövő elé néző vállalatok

számára. A Hídépítő Csoport képviselője személyesen adta át vállalatuk által felajánlott különdíjat a 2. helyezettnek, a Szegedi Tudományegyetem csapatának, akik a Hídépítő Csoportnál próbálhatják ki képességeiket egy négyhetes gyakorlat keretében.

A jó hangulatú szakmai rendezvény jelentős érdeme, hogy hozzájárult a felsőoktatás és a vállalati szféra közötti kapcsolat további erősödéséhez.

*Dr. habil Szigeti Cecília PhD  
egyetemi docens*

*Széchenyi István Egyetem, Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar  
Nemzetközi és Elméleti Gazdaságtan Tanszék*

*Programigazgató*

*Kautz Gyula Közgazdász Szakkollégium*







Élettel  
teli

A régi munkatársak szinte barátként köszöntik, ha fel-feltűnik a székházban vagy a rendezvényeken, az újak nem tudják, hová tegyék, hisz fiatalosan, otthonosan mozog mindenfelé, miközben úgy tűnik, mintha ismerős lenne valahonnan, de honnan is? Ugye, hányszor vagyunk így nemcsak vele, hanem másokkal is?

**A**ztán vagy leesik a tantusz, vagy nem, hogy honnan is ismerjük a ránk mosolygót, netán ránk köszönőt. Ha nem is tudunk mindenkinek utána járni, akivel így járunk, vele könnyebb volt a helyzetünk, mert egyszer csak bejött a csóbe. Mikor megtudta, hogy mi vár rá, egyből mondta, hát ez az, amikor akasztják a hóhért. Merthogy kérdezni Ő szeret inkább, mint kiderült, van is benne bőven gyakorlata. Nos, nem nyomozó vagy kihallgatótiszt volt, hanem csak „mezei” újságíró, riporter.

Akkor kutakodjunk hát utána, honnan is ismerhetjük Durkó Sándor Lászlót. A rádiót hallgatóknak ismerős lehet a hangja, hisz 15 évig a Kossuth rádió vallási műsorainak egyik szerkesztő műsorvezetője volt. A Hídépítő újság olvasói pedig persze, hogy az újságból, hisz a munkavédelem rovatot Ő írja számról számra, immáron öt éve. Sajátos stílusa van, sokan az Ő cikkével kezdik olvasni az újságot. Hétköznapi nyelvre fordítja le, amit szeretne, hogy tudjunk. E számunkban pont a kábítószerekkel kapcsolatosan. Ugye már dereng, hogy valami köze lehet a munkavédelemhez is. Bizony-bizony, jó helyen kapisgálunk, hisz majd' 15 éve

valamilyen szinten kapcsolódik a Hídépítőhöz. Amikor még volt magasépítési részleg, ott koordinátorosodott munkatársaival, majd Türk Istvánné Lídia mellett külső tanácsadók voltak. Később, Lídia halála után évekig direkt vagy indirekt módon működtették a munkavédelmi irodát, miközben cége (DUR-CO.HU Ügynökség Kft.) látta el mellette – a nagyobb építkezéseken – a koordinátori feladatokat is.

**Az már kiderült, hogy újságíró, riporter, munkavédelmis. És még mi is?**

Idén lesz 60 éves, tíz éve, 50. születésnapjára a köztársasági elnök a Magyar Köztársasági Érdemkereszt kitüntetéssel adományozta neki. Ennek kapcsán akkor készült vele egy riport, ebből több mindent meg lehet tudni róla.

Ha kitűnik valaki az átlagból, többen, és többen foglalkoznak személyével a környezetében. Durkó Sándor László „kitűnése”, mint elsőszülött fiúgyermeké, természetes volt a hat testvér között, versenyzés nélkül is. Mondhatni, hogy beleszületett az elsőségbe és vállalta ennek felelősségét. Aki hozzászólt az elsőséghez, bizonyítani akar önmagának. Ha megkérdezi valaki, miért alapított céget Sándor,

ahol természetesen ő az első vezető, miért lett a Magyar Public Relations Szövetség Felügyelő Bizottságának elnöke, miért lett a FÉNY-ESE Szociális Központ Alapítvány elnöke, miért választotta őt Pécel város Önkormányzata a helyi Választási Bizottság elnökének – a kérdésekre egyszerű választ lehet adni: elvállalta.

A „sokan vannak a meghívottak és kevesen a választottak” biblikus bölcsesség mélyen igaz ma is. Ott kell lenned, ahol az emberek ott vannak, és jelezned kell, hogy te ott vagy. A nem észrevétlenekkel a közösség számolni fog: Egy.

Persze mindenki lehet Egy, Első. Ám az elsőség macerásságát vállalni kell! Durkó Sándor László vállalta, kitűnt. Egyre többet és többen foglalkoztak a személyével. Ez év novemberében tölti be ötvenedik évét, és az idő neki dolgozik. A nem észrevétleneket előbb-utóbb kitüntetik. A család, a környezet, a település ilyenkor örül, mert saját választási döntését látja megigazulni.

Együtt örülünk Vele mindannyian. Az öröm protokollja egyszerű: bárki bármit mond, hozzátesz a közös öröm közös élményéhez.





**A tíz éve készült riportból néhány dolgot megtudtunk, de még közel sem tiszta a kép. Segítenél lehúzni a leplet a titokról?**

- Nincs itt semmiféle titok. Közel háromezer ismerősöm volt már, mikor néhány éve töröltem magam a Facebookról, de ennek praktikus okai voltak, nem akartam az értékes időmet elfecsérelni, azaz aprópénzre váltani. Ha valaki beírja a nevemet a Google keresőbe, akkor mindent megtudhat rólam és cégemről.

Természetesen azért segíték, sőt akár magamnak is felteszek kérdéseket, mert úgy sokkal könnyebb, mintha monológot mondana az ember.

**- Felteszek én örömmel, játsszunk akkor interjúvozsdit. Hogy fertőződtél meg a munkavédelemmel?**

- Amikor Pécsen építésvezetőként dolgoztam és közben tanultam, egyik kollegám útépítést művezetett, több kilométeren az útra spriccelltek a bitumenemulziót, hogy majd leszórják zúzalékkal. Úgynevezett portalanított utat csináltak volna. Előírás szerint kitáblázták az utat, majd jött egy hirtelen vihar, eldöntötte a táblákat, elkezdett esni az eső. Egy autó nagy sebességgel ráhajtott az útra, megcsúszott, és olyan szerencsétlenül repült le onnan, hogy az autóban ülők közül többen életüket veszítették. Végig ott voltam kollégám mellett. Rendőrség, bíróság, végül ítélet született, három év letöltendő börtönbüntetés. Ebből kettőt le is kellett ülnie. Úgyhogy hamar rájöttem, nem babra megy a játék.

Nagybátyám, Durkó Miklós, akinek a napokban ünnepeltük 90. születésnapját, akkor az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztériumban dolgozott, mérnökként, elsők között kezdett munkavédelemmel foglalkozni ilyen szinten. Az építőipar munkavédelmével kapcsolatos első könyveket Ő írta, és örült volna, ha én is e területre fókuszállok. Mikor Budapestre kerültem Pécsről, a 21. ÁÉV-nél lettem – a segítségével – munkavédelmis, akkor épült a Sugár, még a mostani IKEA helyén voltak az irodáink. Éles István keze alatt tanultam meg a munkavédelem csínját-bínját.

**- Ugye, jól tudjuk, hogy nem csak ezt a szakmát művelted, sőt, műveled most is?**

- Mint a legtöbb fiatal, engem is minden érdekelt. Teológiai tanulmányokat is folytattam, miközben az újságírás is érdekelt. Bajor Nagy Ernő újságíró-iskolájában az egyik legjobb szakembertől, arany tollas újságírótól tanultam, hogy kell újságot írni. Közben kommunikációt is tanultam, speciálisan a publik relationst, azaz PR-t, amit akkor még közkapcsolatoknak fordítottak, miközben sokkal többet takar ennél. Elkezdtem írni a Képes Újságnak, majd egy céget csináltunk – a Média Manager Bt-t – két barátommal. Főállásban akkor már egy szövetségnek voltam a

munkavédelmi-tűzvédelmi-rendészeti vezetője, de ezzel a cégünkkel bálákat rendeztünk, sajtótájékoztatókat, könyvbemutatókat szerveztünk, és írtunk, írtunk, írtunk.

**- Hogy lehet ennyi mindent csinálni?**

- „Szeretem, ha mennek a dolgok. Ha nem mennek, szeretem elérni, hogy menjenek.” Churchill mondása egyik iránymatatóm. Főleg fiatalon sokkal több energiája van az embernek, mint gondolná. Olyan ez, mint az agyunk, melynek sokkal több annál a kapacitása, mint amennyire használjuk. Pécelen laktunk, feleségem a gimnáziumban dolgozott, jöttek a gyerekek, építkezünk, és bírtuk. Elkezdtem az ottani helyi újságra is írni, és kezdtek megismerni. Miután a feleségemet sokan ismerték, addig én Varga Pálma férje voltam. Amikor elkezdtem írni, pár év után már Ő lett Durkó Sándor László felesége. Hát ennyit jelent a média. Pécelen az Egymást Segítő Egyesület elnökségi tagja voltam, vagyok, és a FÉNY-ESE Alapítvány elnöke, immáron több mint 25 éve. Ezek a szervezetek kétszáz idős embert gondoznak Pécelen és Isaszegen. Három cikluson át pedig a helyi Választási Bizottság Elnöke voltam.

**- Halmazod az élvezeteket?**

- Egy idő után van az embernek rutinja, átlátja a működést, és a tapasztalatait meg tudja osztani. És nekem lételemem másokon segíteni. Egyébként én soha semmiféle posztért nem küzdöttem. Megtaláltam, elvállaltam. De bármiről bármikor le tudok mondani. Ha van jobb, örömmel átadom neki a stafétabotot.

**- Úgy tudom, az MPRSZ felügyelőbizottsági elnökeként nemrég újraválasztottak.**

Igen, de itt már mondtam, hogy már csak egy ciklust vállalom, és kinevelem az utódomat. Egy

szakmai szövetségbe is beválasztottak nemrég, az „MFTK” Munkabiztonsági, Foglalkozás-egészségügyi és Tűz- és Környezetvédelmi Egyesület felügyelőbizottsági elnökének. Így a kommunikációs, valamint a munkavédelmi szakmára is rálátásom lehet, naprakészen. Egyébként mégiscsak van titok. Mégpedig az, hogy mindennek az alapja a kommunikáció. Én ezt láttam át időben, mindkét területen képeztem magam, és ez lett az erősségünk. És ezzel vagyunk nyerők. Nem sorolom a referenciáinkat, nekünk már nincs szükségünk erre, de a Repülőtértől a Dunaparti beruházásokig sok helyen, különféle feladatok megoldásában ott voltunk. És akkor még a Hídépítő és az A-Híd munkáiról nem is beszéltem.

**- Az A-Hídon kívül bizonyára vannak más munkáitok is, merthogy ugye pénzes munkából él az ember, és ha jól tudom, az említett megbízásaid társadalmi munkák.**

- Igen, más cégnek is dolgozunk. Én a társadalmi munkában végzett tisztségeimben soha egy fillért sem vettem fel. Keresztény ember lévén a jézusi mondást tartom szem előtt, „Adjátok meg az Istennek ami az Istené, és a császárnak ami a császáré.” Van egy törvény, ami szintén a zsinórmértékem. Ez a vetés és aratás törvénye. Mindig kell vetni – jó cselekedeteket, jó szót, segítőkészséget és sorolhatnám. Van, amikor pedig adományt kell adni. És ha vetünk, akkor aratunk is. Én rengeteg időt-energiát vetek, miközben sok jó munkát vagy jó eredményt kapok; bármibe belekezek, látszik azon az áldás.

Azok az igazi visszajelzések, amikor kimegy a hatóság ellenőrizni, és a felügyelők – akik ismernek bennünket évtizedek óta –, amikor megtudják, hogy az adott cégnek mi dolgozunk, akkor azt mondják, hogy nem is nézik meg a



dokumentumokat, mert tudják, rendben vannak, csak legfeljebb körülnéznek, hátha találnak valamilyen hibát. Persze ez nagy felelősség is.

**- Akkor Te sikeres embernek mondhatod magad!**

- Azt mondják, és bizonyíthatom, így van, hogy a vágy, hit, és kitartás, az eredményes élet fűszere. Minden vágyunknak eleget tenni: ez az emberi élet legnagyobb művészete. Akinek sikerül, az boldog. Ehhez azonban fontos, hogy kevés vágyunk legyen. Hallottam egy történetet, miszerint a vágy az emberi lélek növényzete. Gyökere van, szára, és a csúcán időnként kivirágzik az öröm. Minden gyökérnek az a célja, hogy virágot hozzon. Azonban a jó kertész gondosan ügyel kertjének növényzetére. Csak olyan növényt enged meghonosulni benne, melynek virágai szépek és illatosak. Vagy melyek kellemes ízű gyümölcsöket teremnek. Dudvát, gyomot nem tűr meg maga körül. Olyan növények gyökerét sem ülteti el, melyek fejlődéséhez a kert fekvése és éghajlata nem alkalmas. Melyeknek kivirágzásához esélye nem lehet. Így tesz az okos és jó kertész. Én próbálok így tenni. Megválogatni, mit vállalok el, milyen emberekkel veszem körül magam. Mert valahol igaz az, hogy mindenki annak az öt embernek az átlaga, akikkel körülveszi magát. Külön hálás vagyok munkatársaimért, akik kiváló emberek, szakemberek, és nagyon jó együtt dolgozni velük. Ők, Kiss Györgyi, Perlaki Géza, Szöllősi Péter, Jancsó Istvánné Ica, Prekopa Jólé, Dr. Takács Györgyi, régebben munkatársunk volt még Prunk Anikó. Belovai Sándort, amikor épp a Hídépítő központjában dolgoztunk, egy betegség miatt akkor veszítettük el. Emléke legyen áldott.

Itt a tavasz, amit annyira vártunk. De én télen is jól éreztem magam. Akkor annak örültem, most

a hóvirágnak, az ibolyának és a búzavirágnak. Az erdő csöndjének. Ha egyedül vagyok, akkor annak, hogy egyedül lehetek. Ha nem vagyok egyedül, akkor pedig annak, hogy nem kell egyedül lennem. Várom, mit hoz a holnap, miközben örvendek annak, ami ma van, hisz minden napnak van valamilyen öröme. Ráneveltem magam, hogy meglássam a napi örömeimet.

**- Nincsenek kudarcaid?**

- Még konkrétan az előző kérdésre válaszolva elmondhatom, idézve egyik professzoromat, miszerint rövid és eseménytelen élete során mi történt, lassan hatvan év távlatából elmondhatom, hogy rövid és eseménytelen életem során álmaim szinte kivétel nélkül megvalósultak. Nagycsaládba születtem bele, nagyon szeretjük egymást. Tágabb családjunk közel 350 fős, ötvenévente tartunk családi találkozókat, melynek egyik ötletgazdája és szervezője vagyok. Fantasztikus, amikor együtt vagyunk, és nem csak temetéseken, bár sajnos, ahogy őseink öregszenek, mind többen elmennek a minden élők útján, és furcsa érzés, hogy utánuk már mi következünk. Valaki kiszámolta, és igaz, hogy a 60 éves, ha a 80 évet célozza meg, akkor 240 hónapja van még a földi létben. Elég ijesztően hangzik, még akkor is, ha tudja és hiszi is az ember, hogy van öröklét, ahol többé már nem lesz idő. Számomra a hit egy biztos alap, hogy majd odaát fogunk találkozni, ott is együtt lesz a nagycsalád, elhunyt szeretteink pedig csak előrementek.

Persze van csalódásom is, többek között pont a rengeteg elfoglaltságom eredményeként. Mire fantasztikus gyerekeim nagykorúak lettek, házasságom is zátonyra futott, amire nem vagyok büszke. De nem adtam fel, és most egy hároméves gyönyörű kislány édesapja is lehetek. Így van három

(Márk Theofilus, Eliána Pálma, Heléna Hanna) plusz egy (Sándor Ernő) gyermekem, és Ausztráliában két unokám (April és Laila), a harmadik pedig heteken belül fog megszületni.

Az élet nagy tanítómester, szokták mondani. És bizony én is megtanultam, hogy ne osztogassam az észet, mint ahogy sokáig tettem, sőt, uram bocsá, de ne is ítélkezzek. Egy mondás szerint: „Mielőtt elítélsz, vedd fel a cipőmet, és járd végig az utamat. Járd végig a múltamat, érezd a könnyeimet, éld át a fájdalmaimat, az örömeimet. Tedd meg a lépéseket, amelyeket én megtettem, és botladozz meg minden kövön, amelyen én megbotlottam... s mindegyik botlás után állj fel és menj tovább, úgy ahogy én tettem. Csakis ezután ítélkezhetsz rólam, felettem. Akkor mondhatod, hogy ismersz!” Ez az én olvasatomban azt jelenti, hogy mindig eggyel többször kell felállni, mint ahányszor elestünk. Így haladhatunk előre a magán- és az üzleti életben is.

Valakitől, aki nagy nehézségek között volt, megkérdeztek, hogyan viselte a megpróbáltatásokat. Ő azt válaszolta: „Tudjátok, gyerekek, engem szerettek a szüleim!”

A család, a szakma, a PR, az idősgondozás mellett van még egy szívem csücske örömöm, ez pedig a Szent Gellért Erdélyi Lovagrend, amelynek tagja, illetve lovagja lehetek, a kormányzó tanácsadójaként. Erdélyben lévő gyermekeknek, családoknak segítünk, mert nemcsak az embernél nincs csodálatosabb, hanem a segítésnél sincs. Nagyon szeretem az embereket, és ezt meg is érzik, lett légyen az egy munkás az építkezésen vagy egy miniszter, akivel épp tárgyalni kell.

**- Nehéz elképzelni, hogy valaha nyugdíjas leszel?**

- Igen, pont ezt mondják a barátaim is. Megvettem szüleim házát Békésen, és majd oda szeretnék leköltözni. Onnan békekességben tenném a dolgaimat majd, nem feledve, hogy van egy kis fiam is, akivel, mint a nagyokkal anno, foglalkoznom kell. Ja, és persze az unokákkal is.

Amiel: Emberi gondolatok című művében olvastam, és ez sokszor eszembe jut:

*„Aki hallgat, azt elfelejtik;  
aki nem foglal állást, azt szaván fogják;  
aki nem halad többé, az hátrál;  
aki megáll, azt felülműlják, megelőzik, eltapossák;  
aki megszűnik gyarapodni, az máris hanyatlak;  
s aki félreáll, az lemond az életről:  
a változatlan állapot a vég kezdete.”*

*Szerkesztőségi cikk*

Kapcsolódó honlapok:

[http://www.durco.hu/durco\\_sandor\\_laszlo](http://www.durco.hu/durco_sandor_laszlo)

<http://www.durco.hu/>

<http://www.thermalapartman.eu/>

<http://www.egymast-segito.hu/content/127>

<http://www.egymast-segito.hu/content/257>

<http://www.mprsz.hu/az-mprsz-tisztsegviselo/>

<http://mftk.hu/>





# A 33. sz. főközlekedési út hídjai Poroszló és Tiszafüred között – további dokumentumok...

A jelen összeállítás nem törekedhet a „teljességre”. Egyrészt azért, mert a vonatkozó kérdések jelentős hányadát már részletesen tárgyalta a 39. Hídmérnöki Konferencia Tanulmánykötete, vagy a korábbi anyaggyűjtések, feldolgozások további kutatásokat igényelnek, másrészt pedig „egyszerűen” terjedelmi okból. Így most és itt elsősorban a hivatkozott kötetben említett eseményekhez, a leírt történethez kapcsolódó újabb ábrázolásokat teszünk közzé.

## Köszönettel tartozom a következő Intézményeknek és az ott dolgozó Kollégáknak.

Hadtörténeti Intézet és Múzeum Térképtára, Dr. Suba János alezredes;  
Kiss Pál Múzeum, Tiszafüred, Kovácsné Dr. Szigeti Klára, igazgató, Szabó Borbála, Vincze Istvánné és Zámory Sándorné munkatárs;  
Magyar Közút Nonprofit Zrt., Tervtára, Dr. Träger Herbert;  
Magyar Közút Nonprofit Zrt., Heves-megyei Igazgatósága, Szabó Zoltán igazgató és Rajna József hídmérnök.

## A felhasznált források az alábbiak.

Dr. Tóth Ernő (szerk.): Hidak Heves megyében; Eger, 1998.;  
Felújítási terv /Megvalósítási terv a 33. sz. Fúzesabony–debreceni főút 34+673 km. sz. levő Tisza-ártéri híd/ 95/1996.; Híd Mérnöki Gazd. Mk., Győr, 1996.;  
Tiszafüred, Tisza-ártéri híd, kiviteli terv, II. pld., 1977–78, UVATERV;  
Tisza-ártéri hidak (Szomorka), 40.117/H-2, 1977–78., UVATERV;  
Hídlap, 33. sz. Fúzesabony–debreceni másodrendű főút 28+542 (495) km. sz. levő Eger-patak hídról, Eger, 1979. január;

Hídlap, 33. Fúzesabony–debreceni főút 29+595 km. sz. levő Szomorka-patak hídról, Eger, 1978. január–február;

Hídlap, 33. Fúzesabony–debreceni fkl. 34+674 kmsz. Tiszafüredi Tisza-ártéri híd, Szolnok, 1978. december 31.;

Hídlap, 33. sz. Fúzesabony–debreceni közút 34+677 (674) kmsz. Tiszafüredi Tisza-ártéri híd (nem datált);

Törzskönyv, (többször átírva és felülírva), (Eger–debreceni) 33. sz. (Fúzesabony–nyírábrányi), Fúzesabony–debreceni út 28+542 (495, 255) kmsz. Eger-patak híd, készült: 1932 május 25., csatolva: Véghatározat, II. Szerződés: a M. Kir. Államvasutak és a Heves Megyei Törvényhatóság között, a 49. sz. Eger-híd, az 50. sz. Szomorka-híd, az 51. sz. Dühös-híd, az 51. sz. Szartos-híd, valamint a közös hídfővel bíró vasúti hidak tulajdonjogára, fenntartására... stb. ügyében, 1936.;

Építési terv, a 33. fkl. út 28+542 (606) kmsz. Eger-patak hídra, 1975. november, UVATERV;

A III. Katonai Felmérés 4465/2. és 4665/4. sz. szelvényei;

A Görög–Kerekes féle térképsorozat Heves és Külső Szolnok vármegyét ábrázoló lapja, 1767;

Hargitai Jenő hídleírás-gyűjteménye.

## Képjegyzék:

1. Az első katonai felmérés (1763–1787), kivágatok;
2. A második katonai felmérés (1806–1869.), kivágatok;
3. A harmadik katonai felmérés (1869–1887.), kivágatok;
4. A Józsa György hídjaként ismert faszerkezet oldal- és felülnézete;
5. Józsa György hídjának két pillér-rajza;
6. A Poroszló–Tiszafüred közötti hídra vonatkozó iratok egy részlete, 1833–1850. között;
7. A vasúti híd egy 1912-es postai levelezőlapon;
8. Az 1920-ban lerombolt vasúti híd újjáépítése;
9. Az Eger-patak hídjának 2009. januárjában;
10. A vasúti híd felújítása 2009-ben;
11. A Szomorka-patak feletti hídpár 2016. októberében;



A szelvényekben (egyébként több helyen előforduló) eltérések magyarázata egyszerűen az átépítésekből fakadó, „a szakmában megszokott” átszelvényezés – ennek „határesete” a 33. sz. út végpontjainak változása (Eger–Debrecen, majd Fúzesabony–Nyírábrány és ma Fúzesabony–Debrecen) is.

Az iratokban előfordul a Szomoroka-patak alternatív neve is, a „Bocskoros”.

A katonai felmérések átvizsgálását az tette szükségessé, hogy a (többször felülírt, 1936-ban kelt) Törzskönyv több, ma már nem ismert műtárgyat említ. Ezek: a Dühös- és a Szartos-hidak.

Az első felmérés két csatlakozó lapját vizsgálva több érdekesség kerül a szemünk elé. A poroszlói oldalon mészüzem, kisebb patak-hidak, az Eger-patak hídjai Tiszafüred felé, só-magazin (ez a hely kiemelt jelentőségét mutatja), út a sarudi híd felé. A tiszafüredi szelvény is gazdag. Két hidat látunk a Morotva fölött, révházat a parton, majd „réteket”, „morotvákat”, szőlőket, halmokat és hátaikat, rajtuk és közöttük sűrű úthálózatot.

A második felmérésen megjelenik a fent említett két név. A „Dühös lapos” Poroszlótól keletre, az Eger-pataktól délre, a Nagy



1.

Morotvától, a Tiszától és a Kis-Tiszától északra feküdt. A „Szartos” a két település között, a Révcsárdától nyugatra, a Nagymorotva és a Tisza szögletében, a Zátony Erdővel szemben volt.

Ezt a helyzetet megerősíti a harmadik felmérés képe is.

A kiskörei duzzasztómű megépítése, a Tisza-tó felduzzasztása természetesen ezeket a területeket – hasonlóan a többi zátonyos, mocsaras természetes képződményekhez – elmosta, elfedte, átalakította. Így az ott létező műtárgyak sem léteznek már.

*Szabó László, mérnök, nyug. muzeológus*



2.









7.



8.

9.



10.



11.





# Köszöntjük Bán Tivadarnét

Születésnapja alkalmából sok szeretettel köszöntjük Bán Tivadarnét, Ida nénit, híd- és szerkezetépítő okleveles mérnököt, mérnök-tanárt.

Ida néni 1954-től a Kvassay Jenő Közlekedésépítőipari Technikum mérnök-tanára, 1956-tól műszaki igazgatóhelyettes. 53 évig tanított a Kvassay-ban. Az 1960-as évek óta tankönyvíró, elsősorban a statika, szilárdságtan, vasbeton szerkezetek, alapozás, szakrajz és a hídépítés témaköreit dolgozta fel technikumban tanítható módszerrel, oktatási segédletekkel. Egyéb szakirodalmi tevékenysége is ezekre a témákra terjedt ki. Megjelent könyveinek száma több mint harminc. 1960 óta folyamatosan részt vett szakanyagok tanterveinek kidolgozásában, pedagógiai programok összeállításában.

Oktató-nevelő munkája elismerésül 1978-ban Kiváló Tanár, 1980-ban Pro Urbe Budapest díjat, 2001-ben Közúti Szakemberekért Alapítvány életút díjat, 2008-ban Magyar Köztársaság Bronz Érdemkeresztet kapott. De nem a száraz életrajzi adatok és a kitüntetések miatt vagyunk hálásak volt tanárunknak.



Az általa szakmailag irányított iskola, a Kvassay Jenő Híd-Vízműépítő Technikum, személy szerint nekem és rajtam kívül számos technikusnak, mérnöknek elmondhatatlanul sokat adott. Tanáraink, köztük Ida néni, több területen is egész mérnöki munkánkra hatottak. Ida néni tudását rendkívül nagy ambícióval és szakmai ismeret birtokában adta át. Ezért nem lehetünk eléggé hálásak neki. Ezekkel a gondolatokkal köszönjük meg Ida néni szeretetét, emberségét és azt a tudást, amit átadott. Hálásak vagyunk azért is, mert az iskolánkkal kapcsolatos visszaemlékezéseit alapos és minden részletre kiterjedő írásban tette közzé lapunkban. Sok szeretettel köszöntjük őt, és további jó egészséget kívánunk neki. Arra törekszünk, hogy azt az energiát, tudást és szakmaszeretetet, amit tőle kaptunk, mi is átadjuk az utánunk jövőknek.

# Alte Mainbrücke

## Würzburg



Bajorország északnyugati sarkában, Nürnberg és Frankfurt között félúton található Würzburg 127 200 lelket számláló városa. A Majna partján, festői környezetben fekvő alsó-frankföldi település évszázados történelme pompás épületekben és építményekben ölt testet, melyek közül a Majna felett átívelő ódon kőhíd, az Alte Mainbrücke az egyik leginkább szemet gyönyörködtető.











**H**a valakiben deja vu-érzés támadna a fotók láttán, megnyugodhat: valóban a prágai Károly-híd szakasztott mása a turisztikai magazinok által egyöntetűen Németország tíz legszebb hídja közé választott Alte Mainbrücke, amely egészen 1886-ig az egyetlen kelet-nyugati átjárási lehetőséget jelentette a Majna eme szakaszán. Az óvárost a Marienberg erőddel összekapcsoló román stílusú szerkezet őstét 1120 körül kezdték építeni, melyet a XIV. század derekára a sorozatos árvizek részben elpusztították. A híd újjáépítését 1476-ban kezdték meg, ám pénzügyi nehézségek okán csupán 1703-ra készült el.

Az 1720-as évektől kezdődően szenteket ábrázoló barokk szobrokkal kezdték gazdagítani a híd pályaszerkezetét a pilléreknél, előbb a déli, majd Friedrich Carl von Schönborn herceg jóvoltából az északi oldalra is elhelyeztek 6-6 darab, egyenként 4,5 méter magas homokkő alkotást.

A második világháború végnapjaiban, egészen pontosan 1945. április másodikán a

német csapatok a híd két nyílása felett is be-robbantották a pályaszerkezetet. A két oldal közötti átkelést az amerikai egységek ebből kifolyólag egy ideiglenes acélszerkezettel oldották meg, amely egészen 1950-ig, a híd újjáépítéséig a sérült rész felett funkcionált. 1976 és 1977 között nagyfelújításon esett át a legendás építmény, melyet 1990 óta kizárólag a gyalogosok és a kerékpárosok vehetnek igénybe.

Az Alte Mainbrücke teljes hossza 185 méter, pilléreinek szélessége 7,08 és 7,92 méter között váltakozik. Nyolc szabad nyílással bír, melyek közül hat egyaránt 17,53 méter széles. A jobb oldali rakpart feletti nyílás 12,2 méter, míg a túlsó oldalon, a Majna hajózhatóságát biztosító zsiliprendszerrel 16,56 méter. Járófelületének szélessége 6,85 méter, mely méret egy-egy másfél méteres járda és 3,85 méteres kerékpárút formájában oszlik meg.

*Szöveg és fotók: Danev György*

*Forrás: [de.wikipedia.org/wiki/Alte\\_Mainbrücke](https://de.wikipedia.org/wiki/Alte_Mainbrücke)*











# Az Erzsébet-híd Turulmadarával bővült a Hídépítők kertje

---

A Hídépítők Egyesülete a Közlekedési Múzeummal együttműködve fontos társadalmi szerepet vállal épített örökségünk megőrzésében, amit az A-Híd budapesti székházának udvarán elhelyezett kiállítás, a hídkert is erősít.



Az A-Híd Zrt. 2011 óta biztosít helyet székháza udvarában a Hídépítők Egyesületének kezdeményezésére létrejött hídkertnek, amely a hazai hidépítés történetének mentett elemeit mutatja be. A szabadtéri kiállítás létrehozásában és bővítésében a kezdetektől fogva együttműködnek a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeummal (MMKM). A kertet azért hozták létre, mert fon-



Sal László köszöntőt mond a hídkertben.

tosnak tartják a hidépítés műszaki emlékeinek megőrzését és közkinccsétételét, a szakközönség és a diákok számára egyaránt.

Az eltelt időszakban több hazai múzeum is csatlakozott a kezdeményezéshez: a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény és a Kiscelli Múzeum által is bővült a kiállítás. Kiemelkedően szép az elsőnek kiállított, a Margit híd felújításakor bűvárok által mentett műtárgyak csoportja: a szent korona, a rostrál oszlop és a korlátmezők. Az Egri Hittudományi Főiskola pedig egy Nepomuki Szent János szobrot adományozott a kert gazdagítására. A további kiállított tárgyak közé tartozik a Mária Valéria híd mozgósaruja és korlátmezője, a Lánchíd lánclemeze és korlátmezője, valamint a Szabadság híd korlátmezője és lámpaoszlopa.

### Kedden újabb műtárgy talált otthonra a kertben

A jövőben az MMKM Liget Budapest Projekt keretében történő átépítése kapcsán még több műtárgy kerül

itt elhelyezésre a szakszerű restaurálás után, amit az A-Híd Zrt. támogatásával végeztet a Hídépítők Egyesülete. Első a sorban a december 20-án elhelyezett, Varga Zoltán restaurátor által helyreállított Turul szobor, amely a régi Erzsébet-hídról származik.

Sal László, az A-Híd Zrt. vezérigazgatója az új szobor elhelyezésének alkalmából rendezett ünnepségen a



Vitézy Dávid beszédet mond a Turul szobor előtt.

Magyar Építők kérdésére elmondta, hogy az A-Hídnál a múlt épített, történelmi örökségének megőrzésére nagy hangsúlyt helyeznek – elsősorban természetesen a hidak terén, hiszen a vállalatnak itt van fontos társadalmi szerepe. Mivel sok híd megsérült a háborúk során, van bőven helyreállítási munka, és ugyanez a társadalmi szerep vezérli a céget a Nepomuki Szent

János szobrok restaurálásában is. A hídkertnek a dolgozók is nagyon örülnek, tavasztól pedig a nagyközönség számára is ingyenesen látogatható lesz – jelentette be a vezérigazgató.

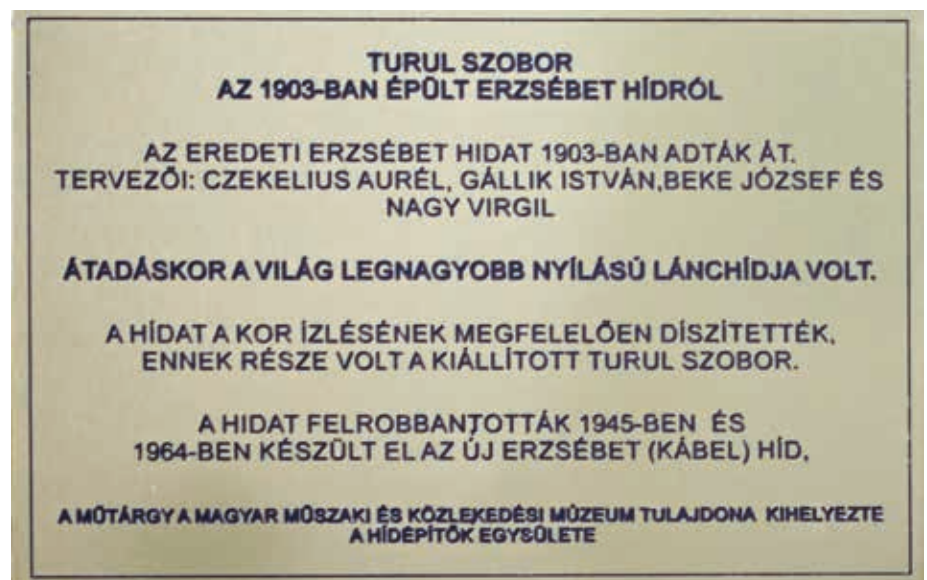
### A Turul szobor egy tervezési hibának köszönheti létét

Vitézy Dávid, az MMKM főigazgatója köszönetet mondott a Hídépítők Egyesületének és az A-Hídnak, hogy az átmeneti, építkezési időszakban befogadták a műtárgyakat, amelyek egy része a jövőben is a cég kertjében marad – hiszen „mindenkinek jobb, hogy egy raktár helyett itt vannak és megtekinthetők.”

A főigazgató megosztotta az újonnan elhelyezett Turul szobor keletkezésének történetét is. Kiemelte, hogy a régi Erzsébet-híd a magyar ipari fejlődés diadalának állított grandiózus emléket 113 évvel ezelőtti megépülésekor, és teljesen átalakította a belvárost. Ám egy tervezési hiba folytán a híd budai lánckamrája a termálforrások miatt megolvadt, és a Duna felé kezdett csúszni, ezért volt aztán szükség a 17 méter magas talapzatok megépítésére, melyekre az akkori esztétika jegyében kerültek rá a szobrok.

Lapunk kérdésére Vitézy Dávid azt is hozzátette, hogy az MMKM a jövőben is az eddigiek szerint tervezi folytatni együttműködését az A-Híddal; a céggel ő már a BKK-nál dolgozva is jó kapcsolatot ápolt.

*magyarepitok.hu*





# Életműdíj 2016

## dr. Tariczky Zsuzsanna

A Hídépítők Egyesülete által alapított Életműdíjat a 2016. évben egy olyan szakember nyerte el, aki érettségi után azonnal az építési minőség kérdésével kötött egész pályafutására érvényes szerződést. Erről papír nincs. A szakma szeretete bőven elegendő volt.

**E**lső munkahelye 1958-ban az Építőipari Minőségvizsgáló Intézet volt. Itt ismerte meg az építkezéseknél alkalmazott anyagok tulajdonságait, azok vizsgálati módszereit. Közben a műszaki egyetem építész karán 1969-ben szerzett diplomát.

A fiatal, szorgalmas szakembert a kiskörei Tisza II. létesítményéhez hívták. Itt a laboratóriumot fejlesztve közelebb került a kivitelezési gyakorlathoz.

1972-ben került a Hídépítő Vállalathoz. A Minőségellenőrző osztály vezetőjeként az általa létrehozott laboratóriummal, újszerű hidak anyagaival is foglalkozott. A betonoktól elvárták, hogy jól szállítható, jól bedolgozható, gyorsan, vagy éppen lassan szilárduló legyen. A beton optimalizálása, az újonnan megjelenő adalékanyagok

kiválasztása érdekében kísérleteket végzett. Régebben a beton terhelhetősége 28 napos korban volt lehetséges. A 2000. évre ez már 1,5 nappal lehetséges volt.

1982-ben a nagyszilárdságú helyszíni betonokkal foglalkozó doktori disszertációját védte meg.

2016-ban hivatalosan is megfogalmazták, hogy jelenleg már a minőség biztosítása az egyik legfontosabb tevékenység. Megállapíthatjuk, hogy Tariczky Zsuzsa a gyakorlatban már 15-20 évvel ezelőtt is, nemcsak a minőség ellenőrzésével, hanem a minőség biztosításával is végezte szakmai munkáját.

Indokolt tehát, hogy az első női szakemberként díjazottnak gratulálva, minimális pontosítással mondjuk az ismert szöveget:

**EZ JÓ MULATSÁG, NŐI MUNKA VOLT!**

*(Vörösmarty Mihály: Gondolatok a könyvtárban)*

*Wellner Péter*



Apáthy Endre Hídépítők Egyesületének elnöke átadja a díjat



dr. Tariczky Zsuzsanna - Életműdíj 2016.







# CSATLAKOZÁSI FELHÍVÁS

## V. HIDAK és HÍDÉPÍTŐK NAPJA

### 2017. május 20.

Immár ötödik alkalommal szervezi meg a Hidak és Hídépítők Napja rendezvényt a Hídépítők Egyesülete, Nepomuki Szent János védőszentünk tiszteletére.

Eddig minden alkalommal e rendezvényünk fővédnöke Tarlós István Budapest főpolgármestere volt, aki kezdettől fogva támogatta elképzelésünket. Ünnepeinket, és a hozzájuk kapcsolódó programokat változó helyszínnel szervezzük.

Idén a Magyar Tudományos Akadémia előtti tér várja mindazokat, akik valamilyen módon kötődnek a hídépítőkhöz. Nepomuki Szent János nemcsak a hidak, folyók és a hídépítők védőszentje, hanem minden úton lévő emberé. Az eseményhez való csatlakozás bárki számára lehetőség, mindenkit sok szeretettel várunk!

Bízunk abban, hogy sokan leszünk, hiszen tavaly már több mint 70 cég kapcsolódott hozzánk.

Az esemény a hajók, és hajósok felvonulásával indul a Dunán, (Újpesti öböl KSI Vízitelep – Lágymányosi öböl Kopaszi-gát). A felvonuláson részt vesznek a folyón szolgálatot teljesítő szervezetek hajói, kajak-kenu-sok, evezősök, sárkányhajósok. Sok szeretettel várunk minden vízen utazót

(egyéneket, csapatokat, klubokat stb.)! A menetet most is egy Nepomuki Szent János alakját ábrázoló vitorlával feldíszített gálya vezeti.

A nap további programjáról:

- Minden évben felújítunk egy Nepomuki Szent János szobrot az A-HÍD Zrt. szponzorálása jóvoltából. Idén Budapest XXIII. kerületében, Soroksáron lévő szoborra esett a választásunk.
- Az MTA előtti téren a hídépítő verseny csapatainak a megadott anyagokból olyan hidakat kell építeniük, amelyeken a csapatok minden tagjának át kell kelnie a túlóldalra.
- A csatlakozott cégek bemutatkozása a nagysátorban.
- Gyerekeknek, felnőtteknek interaktív játékok, bemutatók, előadások.
- Hídlátogatás a nagyközönség számára. Az idei évben a Lánchíd azon részeibe lesz lehetőség betekinteni, ahová máskor csak a hídmesternek van bejárása.
- A felvonuló hajók látogatása, ahol a szakemberek megmutatják a hajók érdekességeit.

Honlapunkon április közepétől megtalálható lesz a csatlakozási lehetőség módja: [www.hidepitok-egyesulete.hu](http://www.hidepitok-egyesulete.hu)









# Fotópályázat 2016

**E**bben az évben is nagy sikerek örvendett Fotópályázatunk, melyre jobbnál jobb anyagok érkeztek Egyesületünkhöz a lelkes kollégák részéről. A bőség zavarában nehéz volt dönteni, hiszen több olyan alkotás is érkezett, ami rendkívüli a maga kategóriájában.

A „rendszeres” beküldők és az újonnan kedvet kapó fotósok képei több szempont alapján kerültek értékelésre.

Munka fotók, kész műtárgyak és egyéb kivételes pillanatot megragadó képek közül válogathattunk. A legjobbakat díjjal jutalmaztuk, a nyertes képek megtekinthetők a Hídéptők Egyesületének honlapján és székházunk falán is.

**A díjazottaknak gratulálunk!**

*Magyar János*

Simon Hunor I. helyezett - Munka kategória



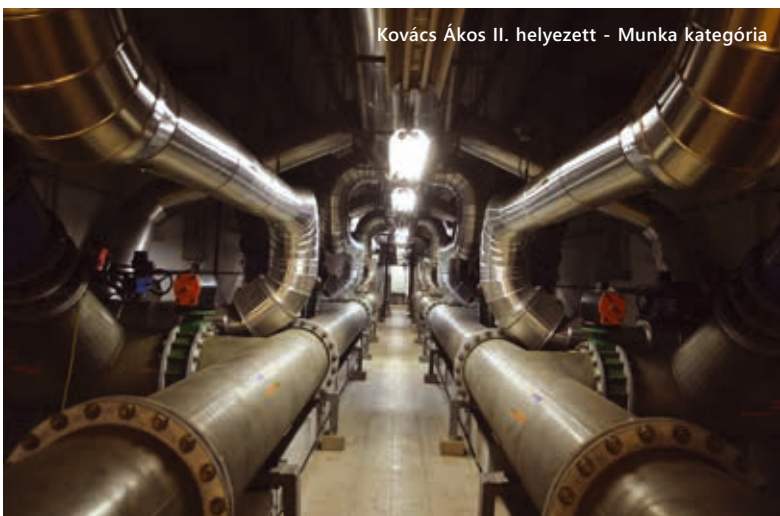
Téglás Zoltán II. helyezett - Egyéb kategória



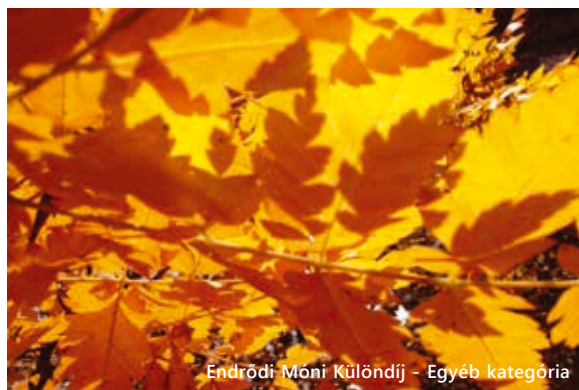
Csepregi Andras III. helyezett - Egyéb kategória



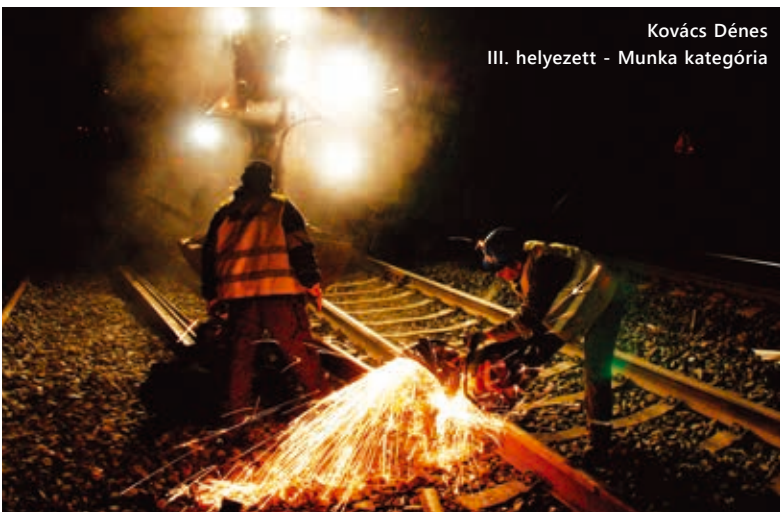
Kovács Ákos II. helyezett - Munka kategória



Endrödi Móni Különdíj - Egyéb kategória



Kovács Dénes  
III. helyezett - Munka kategória



Versegi Szabolcs  
Különdíj - Munka kategória





## Az A-HÍD támogatásával, a Hídépítők Egyesülete szervezésében valósult meg a II. Boros Péter Emlék Bowling kupa



Immáron 5. éve, hogy köztünk – a hidak építésében élők között – nincs már Boros Péter barátunk. Lehetetlen pótolni. Az emléket viszont szívbéli kötelességünk őrizni. Azt a szellemiséget, melyet képviselt, át kell adnunk azoknak, akik kevésbé vagy egyáltalán nem ismerték őt. Nálam biztosan sokan, sokkal jobban ismerték őt, de azt biztosan tudom, hogy a közösségszeretete és közösségépítése alapján a legmagasabb szintű jellemek közé sorolták őt életében és azon is túl. Ugyanaz a „hídépítő vér” folyt az ereiben, mint sokunknak ebben az országban, függetlenül attól, hogy épp melyik cégnél dolgozunk. Ezt bizonyítja, hogy több mint 20 cégtől vettek

részt az eseményen. Voltak köztünk régi és aktív hídépítősök, „és akik majd hídépítősök lesznek”, de olyanok is, akik kapcsolatban vannak a szakmával vagy csak szeretik a hídépítőöket.

Hátrahagyott szellemi örökséget kötelességünk a követő nemzedékekkel megismertetni, átadni. Legyen ez a szellemiség a „cölöpalapja” a hídépítésnek, a szó szoros és átvitt értelmében is.

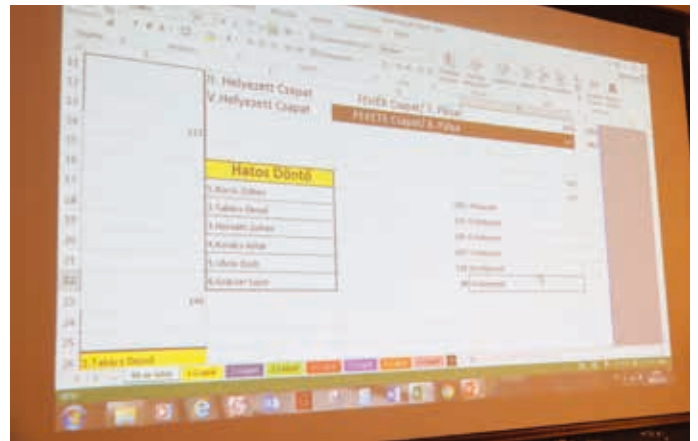
2017. február 23-án, immáron második alkalommal emlékeztünk meg a 2012-ben elhunyt Barátunkra–Kollégánkra. Sokoldalú, szeretetre méltó barátunk szenedélye volt a Bowling. Egyéb közösségi tevékenységben is maximálisan kivette a részét, de a

szívéhez azok a rendezvények álltak a legközelebb, ahol a Bowling iránti elhivatottságán keresztül ismerőseinek átadhatta a tapasztalatait és tudását.

A Boros Péter Bowling Emlék Kupa immáron hagyomány, melyet a páratlan évek februárjának utolsó csütörtökén rendezünk meg. Köszönettel tartozunk elhunyt Péter barátunk feleségének és fiának, akik személyes támogatásukkal járultak hozzá az emlékezés teljessé tételéhez. A helyszín a talán sokak által ismert Pearl Harbor Restaurant Bowling és Bár volt (STOP SHOP, III. Kerület).

A versenyen – a nevezett 48 indulóból – sorsolás útján került ki az





a nyolc csapat, mely az első körben bizonyíthatott az egymásért való küzdelemben. Ezt követően, sorsolás alapján folytatódott az egyéni verseny – egyenes kieséses szakasz –, amelyből végül kihirdettük a végső győztest.

A II. Boros Péter emléktorna címvédéssel zárult. A csapatversenyt az igazoltan távol maradó Orosz Károly helyett nevezett Rapkay Kálmán által vezetett csapat nyerte: Racsmány László, Visontai Kristóf, Horváth Zoltán, Szabó Németh László versenyzői névsorral. Gratulálunk nekik és üzenem: két év múlva kötelességük megjelenni a következő versenyen.

Az egyéni küzdelem kőkemény igénybevételt jelentett az egyenes

kiesésben továbbjutóknak, hiszen 3 óra alatt 4-5 meccset kellett a legjobbaknak sikerrel venni.

A sport és az élet a legjobb forgatókönyvíró, ezt a verseny este alá is támasztotta. A végső győzelmet, talán Boros Péter mennyekből való támogatása mellett, fia Zoltán nyerte meg, és vehette át a jól megérdemelt serleget. Jelzem, valószínűleg a vérében van a magas szintű koncentrációt igénylő technika, hiszen elmondása szerint két éve Bowlingozott utoljára, amikor is az első tornát szintén megnyerte. A mindent eldöntő hatos döntőben a verseny legjobb átlag ponteredményével, 160 ponttal győzte le az aznapi teljesítményének szintén

legjobbát nyújtó II. helyezett Kovács Antalt (147 pont), és a III. helyezett Uhrin Zsoltot (138 pont). Zsolt egyébként a negyedöntő alatt egyéni csúcsot gurított 233 ponttal.

A szervezők nevében ezúton is gratulálunk mindenkinek, aki részt vett a versenyen, és köszönjük mindenkinek, aki jelenlétével hozzájárult ahhoz, hogy a hagyomány, melyet Boros Péter barátunk emlékére indítottunk, tovább éljen.

**2019 februárjában várjuk a jelentkezőket a következő versenyre!**





# Farsangolunk

**A februári időszakot – a télzáró hónapot – már megtölti a vígasság és jókedv. A farsangi időszak lényege a nevetés, a multságok és a pazar színek kavalkádja. De vajon honnan is ered a farsang története?**

**A** farsang gyökere egészen az ókorig nyúlik vissza, ami a multságokról, a párválasztásról és a tél búcsúztatásáról szól. A kereszténység megjelenésével sem múlt el ez az ünneplés, csupán a szellemisége alakult át. A farsangot vízkeresztől, azaz jan. 6-ától hamvazószerdáig, a nagyböjt első napjáig számítják. Magyarországon farsangi álarcos játékokat már a XV. században is rendeztek. Mátyás király Itáliából hozott álarcokat, és II. Lajos udvarában is kedvelt szokás volt ez a mulatozás.

A farsang csúcspontja a karnevál, mely a magyar népryelvben a "farsang farka" nevet viseli. A világ nagy karneváljait is ekkor rendezik, mint amilyen például a riói karnevál, a velencei karnevál, de a mohácsi busójárársra is ekkor kerül sor, amely 2009-től szerepel az UNESCO szellemi örökség listájában.

Több alkalommal is felvetődött már a kollégák körében, hogy a hagyományos rendezvényeinken túl, milyen jó lenne, ha a farsang

alkalmából mi is összejönnénk, és méltó módon búcsúztatnánk el a telet, ezáltal egy vidám, mókás estét tölthetnénk el közösen. Egy feltétel volt csupán, mindenkinek jelmezből kellett jönnie, enni-, innivalót kellett hoznia – batyus bál lévén. Enni- és innivaló bőven volt, akár három napig is maradhattunk volna. Az ételekből az egészen különlegestől az egészséges ételen át az igazi házi finomságokig minden volt. Legalább ilyen széles volt a választék az innivaló terén is.

Mindenki jelmezből jött! Voltak köztünk harcosok, mesefigurák, boszorkák, varázslók és számos szakma képviselője is megtisztelt minket.

Akik részesei voltak ennek az első HÍDÉPÍTŐS Farsangi Multságnak, biztosan jól érezték magukat, hiszen a kérés már megérkezett: legyen jövőre is!



