



HÍDÉPÍTŐK

A HÍDÉPÍTŐ ZRT. LAPJA

XXXIX. ÉVFOLYAM 2010/4-5.



ÁTADTÁK
AZ M31 AUTÓPÁLYÁT

SIKERES PRÓBAÜZEM
UTÁN

TUDÓSÍTÁS
KELENFÖLDRŐL

TIZENNYOLC ÉV UTÁN
ÚJRA DULÁCSKA

HÍDÉPÍTÉS HATÁROK
NÉLKÜL



Gratulálunk!

A fib washingtoni konferenciáján vehették át kollégáink a „kiváló betonszerkezetek fib díj”-ra jelölt kőröshegyi völgyhídjért, a nemzetközi elismerést jelentő oklevelet.

Gratulálunk mindenkinek, aki részt vett a híd építésében!

(Cikkünk a 18. oldalon.)





Megjelenik kéthavonta

Kiadja a Hídepítő Zrt.

Felelős kiadó: Fehér László
vezérigazgató

Szerkesztő: Boldog Gyöngyi

Fotók: Csécssei Pál

Szerkesztőség:

1138 Budapest, Karikás Frigyes u. 20.

Tel.: 465-22-00

www.hidepito.hu

Nyomdai előkészítés és kivitelezés:

Modul-Art Bt.

Címlap + hátsó borító:

Budapesti Központi Szennyvíztisztító
belül és kívül

HÁZUNK TÁJA

Gratulálunk! 2

ÉPÍTJÜK

Átadták az M31 autópályát 4

Sikeres próbaüzem után... 7

Tudósítás Kelenföldről..... 9

Tizennyolc év után újra Dulácska 12

Hídepítés határok nélkül..... 14

Az összefogás ereje..... 16

HÍREK

Túl az Óperencián, avagy a fib kongresszus Washingtonban 18

Hagyomány és évforduló – Építéstudományi Konferencia Erdélyben 20

Üzemi Tanács választások 23

KITEKINTŐ

Árnyékot a szurkolóknak 24

LEGENDÁRIUM

A Hídepítő emlékkönyvéből 25

MÚLTIDÉZŐ

Feimer László hadmérnök-ezredes hagyatéka 26

TUDTA-E ÖN? 30

SPORT

Hídepítő Labdarúgó Sportnap 31

Pillanatok az A-HíDragon naplójából..... 32

AMIKOR ÉPPEM

Amikor éppen nem építünk... akkor babázunk! 35

Átadták az M31 autópályát

Legutóbb év elején adtunk hírt az M31 autópályáról. Az elmúlt hónapokban, dacolva az időjárással, elkészült az autópálya és 2010. július 26-án volt az ünnepélyes forgalomba helyezés. Tekintsük át az utóbbi hónapok eseményeit.

A Hídépítő Zrt. szerepe a kivitelezésben

Vállalatunk legfontosabb feladata a szakasz műtárgyainak megépítése volt. Ez tette ki teljes termelésünk húsz százalékát. Összesen 14 új hídszerkezet, három meglévő hid szélesítése, egy iker-csatorna építése és három meghosszabbítása alkotta feladataink zömét. Emellett közel 2600 méter komplett autópálya alépitmény (burkolat nélkül) készült a Hídtransz Kft. segítségével.

Jelentős mennyiségű közművezeték építettünk, részben vagy egészében, és nem utolsó sorban 29.000 méter (nem tévedés) vadvédő kerítést kellett elkészítenünk. Feladataink közé tartozott egy működő hídszerkezet elbontása is az M3 autópálya felett.

Műtárgyak

A 17 db (14+3) műtárgy jelentős része aluljáró, melyek a főpálya felett vezetik át a keresztező utak forgalmát. Ezek a jellemzően négynyílású szerkezetek – nem túl praktikus – monolit vasbeton felszerkezettel készültek. A három nagy aluljárónk (főpálya híd) előregyártott-feszített vasbeton gerendás felszerkezettel épült. A hidak zömmel fűrt vasbeton cölöpalapozással készültek, két aluljárónk pedig síkalapozású volt.

Az M3 autópályát közel két kilométer hosszon szélesíteni kellett az M31 csatlakozás miatt. Ezen a szakaszon került sor három hid szélesítésére és egy meglévő felüljáró bontására. Helyette egy új, hosszabb hidat építettünk. A meglévő vasbeton gerendás felszerkezeteket acél tartós monolit vasbeton pályalemezzel szélesítettük, oldalanként két-három sávval bővítve az eredeti pályaszélességet.

Organizáció

A hidak szerkezeti kialakítása nem vette figyelembe a rendelkezésre álló építési idő korlátait. Ennyi műtárgy és ilyen rövid építési idő esetén már az előkészítés során – akár a tervezéskor – érdemes lenne foglalkozni a kivitelezési-organizációs kérdésekkel is.

Az aluljárók jelentős



Hidak a szakaszon



A 64-es híd alulnézetben

részt minden paraméterük alkalmassá tette volna arra, hogy előregyártott-feszített vasbeton gerendás műtárgyak készüljenek. Ebben az esetben a hidak pályalemez-építése és az útépítés összehangolása jelentősen egyszerűbb feladat, nagyjából hét nap – a gerendák elhelyezése – egyidejű munkával kell számolni. Ezzel szemben monolit vasbeton felszerkezet esetén, az állványépítés megkezdése és az állvány elbontása között nagyjából 60 napos építési időt kell számításba venni. Ez nyilván túl hosszú idő ahhoz, hogy elvi-



Nyomvonal

selhető legyen a pályaeépítésben. A vállal-kozói oldal ezekbe a kérdésekbe nyilván nem tud beleszólni, a szerződések már konkrét feladatokat tartalmaznak, kész kiviteli tervekkel.

Mindez csak szakmai vélemény, természetben tartva mások ettől eltérő véleményét is. A hidak építése 2009 áprilisában a cölöpök fúrásával kezdődött és a szerkezetépítéseket novemberre terveztük befejezni. Ezt a mennyiséget csak abban az esetben lehet ilyen rövid idő alatt kivitelezni, ha minden szerkezet egymás mellett, párhuzamosan épül. Természetesen az ütemtervek elkészítésekor figyelembe kellett venni a beton pályaburko-

terenként egy híd miatt leállni, levonulni. Ezeket a körülményeket figyelembe kellett vennünk, feladataink meghatározásakor. Ebből adódóan organizációs tervünk viszonylag egyszerűen festett: vagy nagyon gyorsan építünk, vagy meg kell várni a pályaépítést. Ez nagyjából másfél-két hónap szünetet jelentett volna a műtárgyak építésében, ezzel a befejező munkákat jó eséllyel a téli hónapokra csúsztatva. Kézenfekvő döntést hoztunk: inkább

próbáljunk gyorsan építeni, ha lehet. Volt ahol tudtunk, volt ahol nem. Ezen az autópályán a főpályahidak előre gyártott vasbeton gerendás, az aluljárók pedig kivétel nélkül monolit vasbeton felszerkezettel készültek.

Kivitelezés

A szokatlanul kemény tél az első két hónapban érdemi munkavégzést nem tett lehetővé. Egyedül a 71-es híd állványzatát tudtuk elbontani, egyéb tevékenység nem volt lehetséges. Próbálkoztunk, de hiába.

A gödöllői hidak (93 és 94) pillércölöpjeit a Betonplasztika Kft. szakemberei tették rendbe. A nagynyomású vizes mosás helyett (fagyveszély) homokszórással megtisztított felületre felkerült a kétrétegű lótt beton burkolat. Szép lett. Kialakultak a rézsűk, a híd alatti előtöltés kicsit megfogta a kollégákat, de sikerült „kifaragni” a formát, burkolata pedig eltakarta a kisebb hullámokat.

Valamennyi hídon megkezdődtek a befejező munkák. Három nagy hidunkra csak márciusban és áprilisban került fel a beton pályaburkolat.

A szegélyek fellépő magasságát 25 cm-re módosítva elkészülhettek a kiviteli tervek. Jóváhagyásukat követően megkezdődött a szegélyek építése, a víznyelők és korlátok szerelése. Érdekes feladat volt a víznyelő rácsok elhelyezése. A 13 cm rétegvastagságú burkolatra kitalált szerkezet nem alkalmazható egy az egyben a dupla vastagságú burkolatra. Kis gondolkodás után megszületett a megoldás, reméljük működni is fog.

Tudomásom szerint először itt, ezeken a hidakon készült szőnyeg dilatáció a hőmérsékletváltozások okozta mozgások felvételére. A megoldás érdekes, hiszen a 26 cm burkolatban kell kialakítani a fogadó felületeket, itt kell lekötni a szerkezetet. A fészek kialakítása okozott nehézségeket, ennek ellenére a dilatációk helyükre kerültek, működnek. Kicsit még kell fejleszteni a beépítés-technológiát.

Az M3 autópálya szélesítésének hidjai, átereszei, akár csak tavaly, idén is okoztak meglepetéseket. A hírhedt 276-os híd szélesítése csak az elmúlt év végére készült el, a szigetelés és a védőaszfalt már sátor védelmében került fel a szerkezetre – megóvándó a téli sózás káros hatásaitól az új pályalemezt. Ebben az évben a befejező munkák, burkolatok, alsó felületek rendezése volt a feladat, ami aprólékos, lassú munka. Külön ki kell emelni a vadvédő kerítés építését. Sikerült megnyernünk a feladatot, igazán nem örültünk neki (emlékeztetőül: 29 kilométer!).



Gödöllői módszer



Hídszélesítés zajvédő fallal



Jellemző aluljáró az M31 autópálya felett

lat építésének tér- és időszükségletét is. A betonburkolat építése viszonylag hosszadalmas folyamat, a teljes szakaszt tekintve nagyjából négy-öt hónapos átfutási idővel kell számolni, emellett jelentős eszközigényű, és fokozottan időjárásfüggő feladat. Ráadásul viszonylag nagyobb egységekben építhető: az útépítő kollégák szerint nem lehet 300-400 mé-

A februári képek (Lásd: Hídépítők, 2010/1. sz.) jól jellemezték a helyzetet.

Márciusban enyhült az idő, folytathatuk az autópálya építését.

Két híd pályalemez-szigetelése maradt erre az évre, a 64-es hídé, amely hátráltatta a főpálya építését, és a 71-es hídé, amely egy különleges kialakítású ferdelábú kerethíd.

Építés közben úgy éreztük, a környék összes útépítője, növénytelepítője, valamennyi „arrajárója” mind a már éppen elkészült kerítésszakaszunkat rongálta. Az esőzések során hordalékfogóként állta a sarat, amíg bírta. De sokáig nem bírta – szakadt. Véleményem szerint az állandó javítások miatt körülbelül ötven százalékkal többet építettünk, mint kellett volna – és még most is javítgatjuk a laza „sárga drótokat”, a kimosódásokat, a vadkárokat. Szép feladat, férfimunka.

Egy újabb sürgős pótmunka igénye merült fel év elején. Az M3 autópálya jelenlegi forgalma már most eléri/meghaladja a 2018-ra tervezett szintet. Várhatóan ez nem csökken az új autópálya forgalomba helyezésével, tehát a gödöllői épületek zajterhelése növekedhet. A megoldás egyszerű: zajvédő falat kell építeni. A megvalósítás ennél kicsit bonyolultabb: zajmérés, tervezés, elrendelés, jóváhagyás és máris június van mire megkezdhető a kivitelezés. Jó, de legyen kész a forgalomba helyezésre. Kész lett. Összesen 1650 méter, helyenként öt méter magas zajvédő falat építettünk meg másfél hónap alatt, jelentősen javítva ezzel a környék lakóinak életkörülményeit.

Tavaszi

„A májusi eső aranyat ér” ezt a mondatot nem az autópálya építők találták ki, az biztos. Az autópálya környezete, adottságai gyönyörűek – a Gödöllői-dombság nagyon szép, változatos pályanyomvonal megépítését tette lehetővé. Ennek azonban ára van (volt), amit a vízelvezetésen, pálya-víztelenítési műtárgyak állandó javításán kell megfizetni. A májusi, júniusi rettenetes időjárás okozott sok gondot. Ennyi csapadékra, ekkora vízmennyiségre nem kell, nem lehet méretezni az árkokat, műtárgyakat, szerkezeteket. A rendkívüli csapadékmennyiség nagyon sok problémát okozott, folyamatosan javítanunk kellett az árkokat, rézsűket, lépcsőket, surrantókat. Komplettné lépcsők, talpárkok tűntek el, nemcsak adtunk, hanem kaptunk is: a mi árkelemeinket a kör-

nyékbeli erdők fogták meg, hozzánk a domboldalak termőrétege érkezett – nehol másfél méteres sártenger öntötte el a pályát. Folyamatos harc volt, állandóan vesztesre álltunk. Nagyon sok munkával és költséggel sikerült a helyreállítás, reméljük a biztosításunk alapján megtérülnek a károk. A megoldás érdekében több helyen a vízépítési tervek módosítására is sor került.

A vis maior miatt néhány héttel módosult is a befejezési határidő. Április közepén megkezdtük a műtárgyak műszaki átadását – ütemezve, mert nemcsak építeni, átadni is sok volt.

A megvalósulási tervek, a minősítési dokumentáció pedig külön történet: összesen 19 dossziét töltött meg a műtárgyak minősítési dokumentációja. Ezt a rengeteg papírt átnézni, értékelni, rendszerezni és feldolgozni nem kis feladat. Itt már messze nem arról van szó, hogy „megjött a törési jegyzőkönyv, fűzzük le”. Érzésem szerint egyre több papír, kimutatás, összesítés és nyilatkozat kerül a dossziéba, lehetőleg minden kétszer-háromszor, hogy ne kelljen sokat lapozni. Közben az erdők pusztulnak. Még szerencse hogy van fénymásoló, mert mindenből kér mindenki mindent, hat-hét sorozat simán elfogy, plusz digitalizálni is kell, hogy ne kelljen majd elővenni a papírokat. Ez már a modern kor.

Befejezés

Valamennyi műtárgy építésénél történtek említésre méltó események, fontos részletek, amelyek kifejtésére itt most nincs mód. Néhány villanás: a 64-es völgyhíd 24 méteres pilléreivel, a „gödöllői módszer”, a 71-es jelű ferdelábú keret-



Végponti híd az M3 autópálya felett



71-es híd

híd szobrászmunkája, a völgyhidak építése és a sajnálatos havária események, melyekből remélem, tanultunk. Az M3 autópálya térségének feladatai, hidak, hídszélesítések, a hatalmas forgalommal, ahol bármely napszakban, bármilyen korlátozás már végeláthatatlan sorokat eredményezett, akár éjjel, akár nappal. És a példaértékű hibabontás-technológia a működő pálya felett.

Ezúton köszönöm kollégáim kitartó munkáját, ötleteit, hozzáállását, amellyel lehetővé tették ennek a nagymennyiségű műtárgynak az elkészítését. Köszönöm továbbá alvállalkozóink, beszállítóink tevékenységét. A konzorcium munkáját, a tagok együttműködését példamutónak ítélem meg, sikerült mindig kompromisszumot találni, a problémákat kezelni, együttesen megoldani a feladatunkat. Már „csak” az elszámolás van hátra.

Néhány hete működik az új autópálya. Jó szívvel ajánlom mindenkinek, utazzon végig rajta, gyönyörködjön a tájban és értékelje azt a teljesítményt, amelyet a konzorcium tagjai és kollégáink értek el ennek a szép autópályának a megvalósításában.

Windisch László
létesítményvezető

Sikeres próbaüzem után...

Budapesti Központi Szennyvíztisztító

Ünnep

2010. augusztus 2-án ünnepélyesen átadták a Csepelen épült Központi Szennyvíztisztító telepet. Magyarország legnagyobb, a 122 milliárd Ft értékű „Élő Duna” elnevezésű, környezetvédelmi beruházásának részeként valósult meg mintegy 250 millió euróért. A kivitelező Csepel 2005 FH Konzorcium büszkén mondhatja el, határidőre, a mérnök által teljes egészében elfogadottan készült el a mű. Az egyéves próbaüzem vízminőségi paraméterei sokkal jobbak az előírtaknál. A mérnök a próbaüzem sikerességét is igazolta. A Hídépítő Zrt. munkatársai, a többi konzorciumi társ képviselőivel együtt örömmel vettek részt az átadási ünnepségen. A megrendelő fővárosi önkormányzat nevében Demszky Gábor avatta fel az építményt. Az európai szemmel is példaértékű létesítmény 65%-át finanszírozó Unió pedig a KVVM FI munkatársaival képviseltette magát.

Az elmúlt 5 évben – az ajánlatadástól az átadásig – sokszor írtuk le a telep méreteit, minőségi paramétereit, ezért most ezt nem ismételem meg. A Hídépítők újság 2009/2. számában, a próbaüzem kezdete előtt, amikor már az épületek és építmények, a föld alatti és föld feletti vezetékek a műszaki átadásra készen álltak, ezt írtuk: „Így, a kivitelezés vége felé közeledve kijelenthetjük, hogy az elmúlt 3 év fizikai megvalósítását és az azt megelőző egyéves előkészületeket egy legalább olyan bonyolult és terjedelmes adminisztratív és szellemi munkát igénylő egyéves átadás-átvételi procedúra követi”. Nem tévedtünk! Egyre kisebb létszámmal ugyan, de maradéktalanul megfeleltünk a megrendelő, a mérnök, a hatóságok, a technológiai csoport és az üze-



meltető BKSZT Kft. kéréseinek, előírásainak, követelményeinek. Elmondhatjuk, hogy a Hídépítő Zrt. munkatársai valóban mozgató rugói voltak a projekt lassan őrölt apparátusának. Legyen szó üzemeltetési, kivitelezési, eljárásjogi, engedélyezési kérdésről. A mű természetesen az egész konzorcium sikere: a Degrémont S.A. (konzorciumvezető), az OTV France, a COLAS-Alterra Zrt. egységei hasonlóképpen jól működtek, a cégekre jellemző habitust alkalmazva.

Megköszönjük a 48-as létesítmény-irodán dolgozott minden hídépítő kol-

légának, hogy elősegítette ezt a sikert! Az iroda közvetlen irányítói létszáma csúcspontban 25-30 fő volt. Nem felejthetjük ki a Kommunális Igazgatóságot, a békéscsabai építésvezetőséget, a Hídépítő Gépészetet, majd G-HÍD, a Hídtransz, a Hídtechnika és a Betonplasztika munkatársait sem. A bonyolult kialakítású, grandiózus méretű vízzáró vasbetonszerkezeteket építő GÉV-Huniber, TEGA-BAU, Szeged Beton kivitelezői munkájára is büszkék vagyunk! Valamiért mégis keserű maradt a szánk íze. *Miért?*



Keserű show

Miközben 2009. augusztus elseje óta – a továbbra is heti rendszerben tartott kooperációkon, próbaüzemi megbeszéléseken, integrált az egész „Élő Duna” projektet felölelő próbaüzemi egyeztetéseken, aktiválási értekezleteken – világossá és nyilvánvalóvá vált, hogy a telep és a Budapest nagy részét területileg is érintő rendszer, kisebb kiigazításokat igényelve ugyan, de jól működik, a médiában a szennyvíztisztítóval kapcsolatos negatív tartalmú hírek hangzottak el.

2010. július 31-én, az átadás napján, reggel 9 órakor még senki nem tudta, kiadják-e az átadás-átvételi igazolást. Végül este 22 óra 30 perckor adták át, egyoldalú nyilatkozatokkal kiegészítve. Szerencsére a következő, mindenki részéről aláírt zárónyilatkozattal: *„Felek megállapítják, hogy a tárgyi létesítményt a mai napon Vállalkozó átadja, Megrendelő átveszi.”*

Az ünnepélyes átadás nem maradt el, de a FIDIC nemzetközi szerződéses előírások 11.9. cikkelye szerinti teljesítésigazolást csak 2010. szeptember 2-án írta alá a mérnök. E teljesítésigazolás is tartalmaz olyan kitételeket, melyekre a konzorcium benyújtja ellenvéleményét.

Epilógus

A felvonulási konténerbázis helyén is befejezzük lassan a kertészeti munkákat. A fák eltakarják az építményeket. Ahogy még jobban beilleszkedik majd a tájba a szennyvíztelep, a tisztább víz pedig megszokott lesz a dunai horgászoknak és a rakpartokon sétálóknak, egyre büszkébben mutathatjuk mindenkinek. Úgy, ahogy tettük és tesszük ezt a Csepeli Ivóvízkezelő, a Dél-pesti Szennyvíztisztító, a Szeged és környéke szennyvíz csatornázási munkái után is.

Csepregi András

Tudósítás Kelenföldről

Be van fejezve a nagy mű! Igen. De a gép (még) nem forog és az alkotó(k) sem pihen(nek).

Az állomásszerkezet elkészülte után ugyanis jön még a belső beépítés vállalkozója, a vágányépítő, az elektromos rendszerek telepítője, hogy csak a legfontosabbakat említsem. S ha ez így lesz, előbb-utóbb felszállunk végre a 4-es metróra, és az, ha nem is évmillióig, de jó pár évig eljár majd tengelyén, míg egy kerékfogát újítani kell. Legalábbis nagyon reméljük, mert garanciális költségekre nem szeretnénk sokat költeni.

Szóval elkészült a 435 m hosszú műtárgy – az állomás a maga 20 m-es mélységével nem a mélységi rekordot próbálta megdönteni, mint a Fővám téren, hanem a hosszúságát. Megépült a 100 m hosszú egycsöves NATM alagút, mely majd a továbbépítés lehetőségét biztosítja Budaörs irányába. Kész a 80 m hosszú réselt doboz szerkezetű kihúzó műtárgy is. Illetve csak félkész, mert a hatalmas munkagödörben a műtárgy felszínig tartó továbbépítésére és egyúttal az Őrmező felőli oldal utasforgalmi kijáratainak megépítésére külön szerződés keretében kerül sor.

Befejeződött az üzemi és utasforgalmi terekkel együtt összesen 255 m hosszú állomásszerkezet vasbeton szerkezetének építése is, amely résfalakkal határolt munkatérben, öt ütemben, milánói módszerrel készült a Kelenföldi MÁV pályaudvar 28 vágánya alatt, a vasúti forgalom folyamatos fenntartásával.

A vasúti munkák öt szakaszában elbontottunk az állomás területén 6156 fm vágányt, és építettünk 4817 fm-t. A bontási és összeszerelési munkák kézi kisgépes technológiával készültek. Vasúti nagygépek csak a szabályozás, ágyazatrendezés munkafázisában vettek részt, mégpedig felépítmény karbantartó géplánc (FKG) formájában: ágyazatren-



1. A félkész kihúzó műtárgy – felülről

2. Rejtélyes labirintus a gépészeti térben



dező, szabályozó- és alköz-tömörítő gépekként. A régi I., IX., és X. vágányt elbontottuk, helyettük épült az új I., VII. és X. vágány. Előbbi felépítménye használt, bontott, utóbbiaké új anyagok felhasználásával készült. A vágányok számozása nem elírás. Ugyanis az állomáson korábban nem volt VII. és VIII. vágány, most pedig VIII. és IX. számú nincsen. Ez vélhetően hosszabb időre így is marad, hiszen éppen ezek helyére építettük meg az új D utasperont. Egyébként az említett peron jelenleg A jelű társával együtt kísértet-peron, mert szegény utasok az új aluljáró átadásáig nem tudják megközelíteni egyiket sem.

A meglévő két 500 m-es és egy 400 m-es peront átalakítottuk sk+55 rendszerűre, azaz 25 cm-rel magasabbra. Emellett épült két teljesen új peron, az A jelű 250 méter, a D jelű 300 méter hosszban. Előbbi peron tetőszerkezete – annak szélessége okán – eltér a többitől: közepén részben polikarbonát felülvilágítóval, egyedi dizájn szerint készült. A többi peron – így az újonnan épült D is – megtartotta régi, jól bevált, függesztett tetőszerkezetét, és egy alapos homokszórásos felületisztítást követően immáron világosszürke színben pompázik. Az utasok komfortérzetét fokozó új berendezési tárgyakat is elhelyeztek fából készült padok, rozsdamentes virágtartók, szemetesek, hamutartók, világító reklámfelületek formájában.

Az állomás vágányainak átépítésével együtt új kitérők is épültek, összesen nyolc csoport. Valamennyi betonlajlas, 54-es rendszerű, központi állítású, elektrohidraulikus zárszerkezetű. Az első vágányban épült két egyszerű és egy angol típusú átszelési kitérő is. A többi kitérő mind egyszerű, és az új VII. és X. vágányba, valamint az azokat összekötő kettős vágánykapcsolatba került.

*Kovács Dénes – Versegi Szabolcs
Fotók: Vanik Zoltán, Versegi Szabolcs*



4. Fények, árnyak, formák 2.



5. Vágányokra várva



6. Fény az alagút végén?



7. Vasúti híd próbaterhelés indul – de hol van a híd?



8. Dinamikus próbaterhelés 80 km/h-val – M62 Szergej



9. A legendás Nohab belülről



10. „D” peron



11. Kettős vágánykapcsolat



Tizennyolc év után újra Dulácska

2009 végén dőlt el, hogy az A-Híd Építő Zrt. épít öt műtárgyat – a Colas Hungária Zrt. által megnyert M0 déli szektor M1–M6 közötti szakasz bal pálya szélesítési munkái során. Hosszas stratégiai és technológiai egyeztetések után 2010 elején megkezdhető a speciális technológiai tervezés is.

Az öt műtárgy közül legkritikusabbnak ítélt Dulácska völgyhíd két egycellás szekrénytartós, 180 m hosszú felszerkezetének építéséhez, a szlovákiai munkák és a geometriai adottságok (3,7%-os hosszúság) miatt a fogalécses tolási technológia alkalmazása és egy új csőr gyártása vált szükségessé. A négy forgalmi és egy biztonsági sávot átvezető 2,5% keresztelésű pálya – melynek teljes szélessége a szegélyek külső éle között 21,1 m – a két szekrénytartó pályalemez konzoljainak összebetonozásával alakul ki. Az útpálya átmeneti ívű vízszintes vonalvezetését a vasbetonszerkezet egy 4494 m sugarú helyettesítő körívvel képezi le, így a tíz zöm kitolása tiszta körívben történik, mind a külső mind a belső szekrélynél. A felszerkezet 11 zömpárból áll, melyek az A hídfő és B pillér közötti nyílásban, acél járomra felépített gyártópadban készülnek, kétütemű betonozással (alaplemez, fal és bordák illetve pályalemez). A hattámaszú 36 méteres támaszközü alépítmény közbelső pillérei (11,67-15,42 méter között) változó magasságú, (6,3x2,1 m) téglalap alaprajzú, 40 cm falvastagságú, teljesen zárt pillérpárok. Ezek egy 1,5 m magas szerkezeti gerendában végződnek, illetve 1,9 m magas 6,4x18,4 m alapterületű cölöpösszefogóra támaszkodnak. A híd alapozása eltér elődjétől, de csak a cölöpök technológiájában, mert itt 80 cm-es átmérőjű CFA cölöpök készültek. Számuk és hosszuk támaszonként a mértékadó igénybevételeknek megfelelően változik 14-18-21 db és 19-20 fm között. A pilléreket – az indó pillérszakaszok kivételével – 3,5 m-es szakaszonként, 2 készlet táblás rendszerű kúszó-

zsaluzattal (Doka) építettük. Autódarur kiszolgálással, előszerelt fal armatúrákkal, így egy-egy ciklus akár 3 napra is rövidülhetett. Mára már áll az összes pillér és a hídfők a szerkezeti gerenda szintjéig elkészültek, várva a rájuk csusszanó hídszerkezetet.

A szekrénytartók előregyártó padja – a közműhálózatok sűrűsége, a talajviszonyok és a változó terepviszonyok miatt – szintén cölöpökre és azokat összefogó vasbeton gerendákra került. Az alaptestekre acéljármok, azokra acéltartó rengeteg és a HEB 800-as



1. 2.02/2 jelű műtárgy Tubosider munkagödre és a meglevő szerkezet befolyási oldala



2. 1.22/M vadátjáró szegélybontás közben

hossz főtartók, acél fenékszaluzat és Peri rendszerű zsalupad épült. A tervet a Műszaki Osztály alkotta a lehető legtöbb már legalább egyszer használt acélszerkezet újrafelhasználásával, illetve szoros együttműködésben a szóba jövő zsalucégek, majd a kiválasztott zsalurendszer tervezőivel. A Műszaki Osztály feladata lett az új, későbbi munkákra is alkalmazandó, 32 méteres betoló csőr tervezése, mely a gyártást csak éppen egy lehelettel előzte meg. Ennek ellenére a próbaszerelésen felmerült apróbb módosítások még a kiszállítás előtt befejeződhetnek. Mára már az új dizájnú A-Híd Építő logós csőr leszerelésén gondolkodunk az F hídfőnél, melyet a korábbi komlói csapatra emlékeztető H-Promax végez ugyanúgy, mint az összes feszítést, tolást, injektálást. A vasbeton munkákat; zsaluzást, lakatosmunkát és a betonozásokat alvállalkozók kapták (Holc-Híd Kft). A betont és betonpumpát a megrendelő (Colas Hungária Zrt.) biztosítja külön szerződés keretében. A pad melletti Ács-Gép-es toronydarut fixen telepítették 40-méteres gémkinyúlással és 12 tonnás kapacitással.

A munka része még négy kisebb híd építése is, melyek egyediségük miatt okoznak fejtörést nemcsak a kivitelezőknek, hanem a tervezőknek és jóváhagyóknak is. Ez utóbbiaknak annyira, hogy kettőre ezek közül még nincs érvényes hatósági engedély sem.

A két testvér – az 1.06/2 és 1.08/2, az M0-M7 csomópontoz tartozó területen – négytámaszú, síkalapozású híd, négy darab 60x90-es klasszikus pillérrel kialakított közbelső támaszokkal, monolit pályalemezzel. Egyik a balatoni ág fölött vezet át az M0 pályáját, másik az Érdi út felett. Méretük, támaszkiosztásuk csak kismértékben tér el egymástól. Helyi adottságaik azonban bőven igénylik az egyedi megoldásokat, mint amilyen a közel négy méter mély útpálya mellett szádolt munkagödör. A szakaszon az M6 felé két földútátvezetés műtárgyát kell átalakítani illetve hosszab-



3. 1.08/2 jelű műtárgy (helye) Törökbálint felől



4. 1.05/2 Dulácska völgyhíd jobb szekrény 8. zöm tolása előtt

bítani. Ez utóbbi, egy a korát megelőző nagytérű Tubosider hullámosított acélsz, melynek előkészületi munkái az M6 építésén történtek miatt nagy ellenállásba ütköztek és komoly átgondolást kívánt a forgalom folyamatos fenntartása mellett végzett toldása is. Az 1.22/m jelzéssel kitüntetett 2x1 sávú földútátvezetést vadátjáróvá kell alakítani szegély átépítéssel és palánképítéssel.

A legjobb hír, hogy már mindegyik helyszínen folyik munka, igaz kettőn az engedélyek hiánya miatt még csak előkészítő illetve bontási munkák. Dulácskán a pillérek már csak a felszerkezetet várják, melyből augusz-

tus utolsó napjaiban toljuk ki a nyolcadik elemet a jobb oldalon. Szeptemberben áttoljuk a jármokat és a padot baloldalra. A hídfőknél pedig készül egy-egy térd- és takarófal, hogy a háttöltéseket minél hamarabb beépíthessük. Célunk, hogy a lényeges vasbetonszerkezet építési munkák még idén karácsony előtt elkészüljenek és csak a befejezés maradjon jövőre. Remélem a következő lapszámban már az új szerkezetekről és nemcsak azok gödreiről tudunk fényképes beszámolóval szolgálni.

Klincsek Géza Örs

Hídépítés határok nélkül

A magyar – szlovák együttműködési program keretében hamarosan több híd is épül az Ipolyon, hogy a két ország környékbeli lakosainak ne kelljen továbbra is több mint 60-70 kilométert autózniuk ahhoz, hogy meglátogathassák túlparton élő családtagjaikat, szeretteiket vagy csak egy jót kirándulhassanak, ebédelhessenek. A program részeként először két híd és a hozzájuk tartozó kétoldali útkapcsolat épül: a pösténypusztai és a ráróspusztai.

Cégünk ez utóbbit nyerte el tavaly év végén. A munka teljes neve: Ráróspuszta és Rárós települések között, az Ipoly folyó 161+900 fkm szelvényében közúti híd és kétoldali útkapcsolat építése. A szerződés aláírása 2009. december 10-én volt. Megrendelőink a NIF és a Besztercebányai Megyei Önkormányzat. A mérnöki teendőket a Viapontis Kft. és az Utiber Kft. alkotta Ipoly Konzorcium látja el. Feladatunk nemcsak a kivitelezés, hanem a kiviteli tervek készítése is: generál tervezőnk a Reformút Kft., a híd tervezője a Pont-Terv Zrt.

Az eredeti szerződéses véghatáridő 2010. november 30. volt. Miért eredeti és miért írok róla múlt időben? Nos, a szerződés aláírása után kiderült, hogy a tendereztetés ideje alatt mindhárom építési engedély lejárt. Igen, külön-külön van építési engedélye a magyar oldali útkapcsolatnak, a szlovák oldali útkapcsolatnak és a hídnak is. Az építési engedélyek meghosszabbításakor új hatóságokat (természetvédőket és madarászokat) is bevontak az eljárásba. Ennek az lett az eredménye, hogy a magyar oldali útkapcsolat engedélyének hosszabbításához – mely eredetileg egy kétéltűek lakta úgynevezett kubikgödört keresztezett volna és melyet szerződésünk szerint át kellett volna telepítenünk – nem járultak hozzá. Ez a nyomvonal módosulását eredményezte.

Tovább nehezítette a tervezést, hogy csak a geodéziai kitűzések után derült ki: a magyar oldali nyomvonal tengelye nem esik egybe a szlovák oldalival (13 m az eltérés!), a szlovák oldalon a kisajátítási területen időközben felépült egy magán-



1. A nyomvonal magyar oldalról nézve, a kiöntött Ipoly folyóval

tulajdonú garázs, az Ipoly érintett része magántulajdonban van, hogy csak a legfontosabbakat említsem. Fenti okok miatt a tervezés még ma is folyik, nem rendelkezünk az összes építési engedéllyel és a nyomvonal módosulása miatt az

átadott és átvett munkaterületünk sem teljes körű.

Megrendelőink elismerték, hogy ez a helyzet nem a vállalkozó hibájából jött létre, így jelen pillanatban is tárgyalunk a szerződéses feltételek módosulásairól.

2. ...ugyanez a szlovák oldalról nézve



Abban csak bízni tudok, hogy még idén ősszel megkezdődhet az építés.

Most néhány szót a hídról. Az egykori Budapest-Kassa főközlekedési út Rárópusztánál is keresztelte az Ipolyt, eredetileg egy kőhíddal. Az 1900-as évek elején elbontották ezt a hidat és helyére 1904-ben egy rácsos szerkezetű acél híd épült, melyet a II. világháborúban lebombáztak. Az A-Híd Építő Zrt. által új-jáépítendő híd a régi kőhidat kívánja felidézni, egy négytámaszú monolit vasbeton felszerkezetű, boltíves híd formájában úgy, hogy a végén minden látszó felület kőburkolatot kapna.

A próbacölöpözés már elkészült és reménykedünk benne, hogy a szükséges engedélyek birtokában a szerkezeti cölöpözés még szeptemberben elindulhat. Az árvízét átvészeltük – hiszen munkát az előbb említett okok miatt nem tudtunk végezni – bár inkább dolgoztunk és védekeztünk volna.

Cégünknel kicsi, de annál lelkesebb csapat próbálja a fent részletezett problémákon átrágni magát, de tovább bonyolítja helyzetünket, hogy a társaságban nincs olyan kolléga, akinek csupán az Ipoly-híd építése lenne a feladata. Vicsesen „nemzetközinek” is lehetne nevezni minket, hiszen a Gellért téri és Fővám téri metróállomáson ugyanúgy jelen vagyunk, mint Keszthelyen, vagy a medinai Sárvíz-híd építésén. Egy biztos, kilométer hiányban egyikünk sem szenved mostanában.

Remélem, következő jelentkezésemkor már az érdemi munkáról is be tudok számolni. Addig is íme néhány fénykép a helyszínről.

Varga Balázs



3. Az emlegetett kubikgödör

4. Végre, próbacölöpözünk!



Az összefogás ereje

Árvízi helyreállítás Szendrőn

A Bódva vízgyűjtő területén lehullott jelentős mennyiségű csapadék okozta áradások komoly problémák elé állították a patak mellett sorakozó településeket Szendrőtől Felsőzsolcáig.

Szendrő központjában a folyó régi ága is megtelt a hömpölygő árral, és a régi híd 2010. június 6-án megadta magát a természet erejének. Boltozatát a sodrás megbontotta, nem sokkal később már nagy lyuk tátongott az út közepén, bizarr látványt nyújtva a két oldalt levegőben álló díszkorláttal.

Berkó Dezső főmérnök felfigyelt a híradásokban megjelenő esetre és felvette a kapcsolatot a település polgármesterével. Miután a Híd-csoport felajánlotta segítségét egy ideiglenes híd építésében, június 11-én megvizsgáltuk a helyszínt és meghallgattuk az igényeket. A tervezést a Hídepítő Műszaki Igazgatósága vállalta. Berkó Dezső kolléga koordinálta a munkát elejétől a híd elkészültéig. A kivitelezést a H-Promax brigádja végezte Balázs Jenő vezetésével.

Az igények alapján a kerékpáros és személyautó forgalom számára egy 3 méter széles sáv és külön egy védettebb gyalogátjáró kialakításában állapodtunk meg. Már a „helyszíni szemléről” hazafelé tartva megkezdtük az egyeztetést. Mindenképpen olyan megoldásban és anyagokban gondolkodtunk, amelyek a leggyorsabb használatba adást teszik lehetővé. A víz által megbontott partfal és a közvetlenül az átjáró melletti épületek esetleges károsodásából adódó problémák áthidalására a híderendák letámasztását a már biztos támaszt nyújtó útfelületig terveztük kivinni. Meglévő és a célnak megfelelő szabad szerkezeteink áttekintésével kialakult az ideiglenes híd szerkezetének előzetes terve. Két főtartó párban összeemelt 60 cm magas „I” szelvényből áll (Heb600 és hegesztett 638 mm magas



tartó). A keresztartók a főtartók alsó övére ültetett Heb220-as gerendák, melyekre közvetlenül ráhegesztettük a bordásacél pályalemezt. A szerkezet ilyen kialakításával a pályaszintet a rávezető út burkolatszintjétől csak 30 cm-rel kell magasabbra vinni. Ez megkönnyíti a

tényleges használatot, a hídra felvezető rámpa kialakítását. A gyalogosoknak ideiglenes faszerkezetű átjárót helyeztünk a főtartóra hegesztett konzolokra.

A híd szerkezete, az üzemi előregyártást követően, két nyerges vontatóval június 24-én érkezett meg a helyszínre.





A daruzással délután egykor megkezdődött a helyszíni szerelés és este hétre már elkészült a brigád a szerkezet összeépítésével. A daruzást nehezítette az áramtalanított, de le nem bontott elektromos légvezeték. Másnap a pályalemez elhelyezésére, hegesztésére, a szegélyek kialakítása került sor. Az utolsó simításokat szombat délelőtt végeztük az ideiglenes hídon.

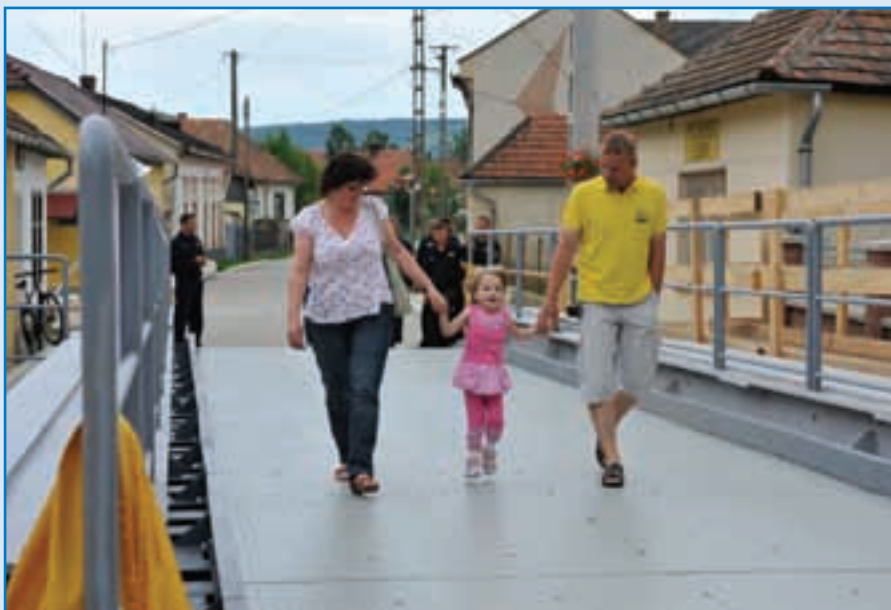
A hídcsoport dolgozóinak munkáját folyamatosan kisebb-nagyobb csoport figyelte, akik körében elismerést váltott ki a lendületes, összehangolt, folyamatos munkavégzés.

A híd két hét alatt épült meg. Ehhez kellett az ott dolgozók pozitív hozzáállása és a közreműködő szakhatóságok gyors reagálása is.

Június 27-én ünnepélyes keretek között a felajánló részéről Sal László vezérigazgató-helyettes adta át a Szendrő város polgárait képviselő

lő Szaniszló János polgármesternek az ideiglenes hidat.

Csató Károly László
tervezőmérnök



Túl az Óperencián, avagy fib kongresszus Washingtonban

Május 29-től június 2-ig fib konferencián vettünk részt Washingtonban. Tizenegy órás repülő út után földre szálltunk a lehetőségek hazájában, hogy felfedezzünk magunknak egy cseppnyi részt ebből a hatalmas kontinensből.

Szállásunk a Potomac folyó partján fekvő Gaylord National Convention Centerben volt, ahol a konferenciát is tartották. Ha kétségeink lettek volna felőle, hogy elhagytuk Európát, akkor szállodánk ezt rögtön eloszlatta, hiszen nagysága és pompája azokat a jegyeket hordozta magán, melyeket előzőleg elképzeltünk ennek az országnak a gazdagságáról. A több mint 2000 szobával rendelkező Gaylord húsz emelet magas üveg előcsarnokával és eleganciájával igazán beleillik az amerikai álomba.

Első nap megtekintettük a médiából már mindenki által ismert nevezetességeket: Capitolium, Washington



monument, Lincoln emlékmű és persze a világ egyik leghíresebb épületét, a Fehér Házat.

Az amerikai fővárosról elmondható, hogy a jelképek városa, mert rengeteg itt a világhírűvé vált látnivaló és ikon. A város hatalmas területen fekszik, metróval csaknem egy órát kellett utaznunk, hogy elérjük a központját! Az ide települt nemzetiségek mindegyike igyekezett megteremteni a maga otthonról hozott formavilágát. Így jöttek létre a különböző városrészek melyek közt az amsterdami stílus éppen úgy megtalálható, mint az amerikai vagy a mediterrán. Városnézésünket fűszerezte, hogy itt tartózkodásunk éppen egy amerikai ünnepre „az emlékezés napjára” (moment day) esett, így rengeteg volt a háborús veterán a városban, akik többnyire kibontott lobogókkal, hatalmas motorjaikon dübörögtek végig az utcákon.

Kongresszusi teendőnk ezen a napon csak a késő délutáni órákra összpontosult, amikor is regisztráltattuk magunkat.



Második napunkat teljes egészében a fib konferenciának szenteltük. Reggel egy igen színvonalas megnyitó ceremónián vettünk részt, melyen ismertettük az elkövetkezendő napok programjait.

Arról hogy e távoli kontinensen tartott rendezvényen se legyen ismeretlen cégünk neve, egy díjátadó rendezvény gondoskodott, mert büszkeségünkre a kőröshegyi völgyhíd „kiváló betonszerkezetek fib díja”-t kapta. (2010 fib Awards for Outstanding Concrete Structures)

A hídról Magyar János műszaki igazgatónk tartott poszter előadást, melyből a konferencia hallgatói tovább bővíthették tudásukat és közelebbről is megismerkedhettek a kőröshegyi viadukt lenyűgöző adataival.

Magyarország hírnevét tovább emelte e jeles napon, hogy Dr. Balázs György professzort a fib elnökének választották – a közép-európai régióból elsőként. Így méltán lehettünk büszkék magyarságunkra még ily távoli ország konferenciáján is!

A színvonalas rendezvény szervezése kifogástalan volt. Egyszerre több teremben folytak az előadások és a színes palettáról mind kivitelezési, mind gazdasági, mind kutatási oldalról bővíthették ismereteiket az érdeklődők.

A kiállító csarnokban nagy számban képviselték magukat a különböző cégek, melyek közt akadtak számunkra sem ismeretlenek, sőt, régi partnerek is mint például a DSI vagy a VSL.

A konferencia hátralévő napjainak jó részét a rendezvény programjain töltöttük, ügyelve arra, hogy a lehető legtöbbet profitálhassunk belőle. Egyik este



Balázs György professzor szíves meghívásának tettünk eleget, aki immáron hagyományosan mindig összehívja a rendezvény kint tartózkodó magyarjait egy kellemes vacsorára. Ezúttal sem volt ez másképp. Így a helybeliek ízelítőt kaphattak belőle, hogy mulat a magyar. Záróakkordként még a „Kossuth Lajos azt üzenete” című nótát is meghallgathatták.

A konferenciától – a rendezvény színvonalához hűen – egy hajón töltött gálaesttel köszöntünk el. Másnap kisé fáradtan, de új élményekkel és sok begyűjtött információval gazdagodva búcsúztunk az Amerikai Egyesült Államoktól.

Kerner Gábor
termelési főmérnök



Hagyomány és évforduló

Építéstudományi Konferencia Erdélyben

A hagyományok arra valók, hogy ápoljuk, folytassuk, fenntartsuk őket. A jó hagyományok érdemesek is erre. Ilyen jó hagyománynak számít az Erdélyi Magyar Műszaki Tudományos Társaság (EMT) Építéstudományi Konferenciája (ÉPKO). Hogy hagyománynak kellően régi, patinás-e, azt ki-ki maga döntse el. Tény, hogy 1977 óta idén már a 14. konferenciát rendezték. Magát a rendező szervezetet, az EMT-t sem sokkal korábban hívta életre Köllő Gábor, a Kolozsvári Műszaki Egyetem professzora.

Az idei ÉPKO-n, amely a legutóbbi tíz évhez hasonlóan a csíksomlyói Kegyetemplom tőzsomszédságában található Jakab Antal Tanulmányi Házban talált otthonra, a Hídépítők négyen képviselték: a Műszaki Osztályról Becze János, Barta János, Csató Károly és a Kommunális Igazgatóságról Tátrai Alfréd, aki egy partner cég meghívásának tett eleget. A konferencia programja – a hagyományoknak megfelelően az oda- és visszautazásra szánt napok között – szakmai kirándulást, plenáris és szekció előadásokat, gálabankettet, kulturális műsort foglalt magába, de természetesen a programokon kívül sok-sok kötetlen beszélgetést, ismerkedést, kapcsolatépítést és építést, esetleg üzletkötést is tartalmazott.



Oda- és visszautazásunk során alkalmunk volt kipróbálni az észak-erdélyi autópálya elsőként átadott, kb. 40 km hosszú szakaszát Gyalu és Torda között. Több tanulsággal is járt ez a rövid út. Az autópálya jól járható, jó vonalvezetésű és megfelelő burkolatú. Azt nem tudtuk kideríteni, miért készült ez a (teljes hosszához képest nyúlfarknyi) szakasz a Luca székhéhez képest is nagyon lassan, de reméljük, hamarosan további rész csatlakozik hozzá. A Torda felőli jelenlegi végcso-mópont ugyanis egyrészt messze van a továbbvezető főúttól, másrészt a visszakötés egy olyan városi úton keresztül vezet, ahol a tengelytörés kockázata nélkül nehéz végigmenni túrhető



sebességgel. Az út állapotának megfelelő sebesség betartása viszont rögtön felemészti a Kolozsvár elkerülésével nyert időt. A másik tanulság a szakaszon látott hidak szerkezetével függ össze. Arrafelé minden műtárgyat, hosszról függetlenül, előregyártott tartókból építenek, legfeljebb ha hosszú a völgyhíd, sűrűn alépitményeznek. Ennek oka – szemben a mi M6-os autópályánkkal, ahol tudj' Isten miért, pont az utófesztett felszerkezet számára leginkább alkalmas hidakat készítenek előregyártott tartókból – egyszerűen az, hogy ott még nem honosodott meg az utófesztési technológia.





Első napi kirándulásunkon – amelyen csatlakoztak hozzánk az idén első alkalommal megrendezett VÍZKO (Vízgazdálkodás-tudományi Konferencia) résztvevői is – Csík-szeredában a Mikó-várral és a milleniumi templommal, Szejkefürdőn Orbán Balázs, Farkaslakán Tamási Áron sírelkével, Székelyudvarhelyen az újabb (szoborpark) és régebbi (Vasszékely) szobrokkal ismerkedtünk. Idén is eljutottunk



egy víztározóig, most Zeteváralján. Ez jóval kisebb, mint a békási (Hídépítők, 2008/4), és legalább nem tapad hozzá olyan rossz emlék, mint a bözödihez (Hídépítők 2009/4). Látványnak viszont lenyűgöző, ahogy a Hargita és a Görgényi-havasok erdőborította lejtői közé ékelődik a hatalmas vízfelület. Kérdés, hogy a gát feletti vasbeton támfalat az imádságon kívül mi tartja a helyén, ugyanis az erre hivatott talajhorgonyok jó része rég



korrodált, egyik-másik megüresedett üregét jótét lelkek műanyag flakonokkal vagy sörösüvegekkel töltötték ki...

A kirándulás pikantériája volt, hogy éppen június 4-ét írunk. A délután fél öt Gyergyóalfaluban ért bennünket, ahol ebből az alkalomból a templomkertben álltunk meg egyperces néma főhajtásra az előtt az emlékmű előtt, amelynek felirata több évtizede hirdeti: „Ember vésd szívedbe, hogy ez a föld mindig székely volt és az is marad.” Megkapó, szívbemarkoló



pillanat volt. Péntek lévén jártunkban-keltünkben kevés helyen láttunk megemlékező rendezvényeket. De, vasárnap a viszszaúton többfelé tapasztaltuk a helyi megemlékezés nyomát. Farkaslakán részt is vettünk az emlékmű avatásán.

Gyergyószárhegyen a reneszánsz Lázár-kastélyban, ahol annak idején Bethlen Gábor fejedelem is élt egy pár évig, a vendéglátók valódi kürtőskaláccsal és köménymagos (!) pálinkával várták a megfáradt utazókat, akik az utóbbi időben a régi fényét egyre inkább visszanyerő kastély és a benne berendezett kiállítások megtekintése után a legmagasabb torony megmászásának jutalmaként csodálatos kilátásban gyönyörködhetek. Megnéztük a Kis-Somlyó oldalában az idén elkészült emlékművet is: egy kis Mária-szobor a Szent Koronával a fején, kő talapzaton, amely talapzat Magyarországot mintázza. Fölötte fa oszlopokon a Szent Koronát formázó kupola.



Másnap reggel Köllő Gábor elnök hivatalos megnyitójával kezdődött az előadások estig tartó hosszú sora. Délelőtt a köszöntők után a plenáris előadások hangzottak el, köztük Tassi Géza professzornak a prágai Végh Lajossal közösen jegyzett előadása a feszített vasbeton szalaghidakról. Ez az előadás, érdekessége mellett, azt is bebizonyította, hogy milyen kicsi is a világ, főleg ha egy szűkebb szakterület, a hídépítés világáról van szó. Több bemutatott példa is ugyanannak a Jiri Strasky professzornak szellemi terméke volt, aki az A-Híd által most épülő nyitrai híd esztétikai tanácsadójaként vált ismertté ott dolgozó kollégáink körében.

A délutáni előadások a következő szekciókban hangzottak el: Acél- és vasbetonszerkezetek, Építészet és építőanyagok, Épületgépészet és környezetvédelem, Út-, vasút- és hídépítés. Jelen sorok szerzője ez utóbbi kere-



tében adott rövid ismertetést az M43-as autópálya Tisza-hídjának építéséről (miután tavaly a híd legfőbb, általános jellemzőivel már megismertette a jelenlévőket). Rövid ismertetést írtam az imént, mert bővebb tájékoztatásra nem volt lehetőség. A konferenciára jelentkezők és az előadást tartani szándékozók száma ugyanis évről-évre öröndetesen nő, ami azt eredményezi, hogy egyrészt a szekciók vége egyre későbbre tolódik, másrészt az egyes előadásokra egyre kevesebb idő jut. Büszkén mondhatom, hogy előadásom mindkét szempontból sikeres volt: az ülésvezető megelégedésére nem léptem túl a kapott időt, a szünetben pedig érdeklődők az előadással kapcsolatos kérdésekkel kerestek meg.

Miután a leghosszabb szekció is véget ért, kezdődhetett a hagyományos állófogadás, a szervezőknek hála az idén

is a helyhez és az alkalomhoz illő kulturális programmal színeztük: a csíkcsobotfalvi néptáncgyűttes és az őket kísérő zenekar szórakoztatta a résztvevőket. Szemben az egyszer, néhány évvel ezelőtt fellépő, lelkes és igyekvő, de mégiscsak tájidegen ír szteptáncot előadó csoporttal, ez a társaság valóban azt nyújtotta, amit szerintem kell: a távolról jövőket megismertette a székely dalokkal, táncokkal, a közelebről jövőknek megmutatta a helyi sajátosságokat. A csoport vezetője a rövid bemutatkozás során úgy fogalmazott, hogy a székelyek sok száz évig fegyverrel védték a keleti határokat, most ők – a fegyveres védők utódai – ugyanezt teszik a kultúra, zene, ének, tánc őrzésével és továbbörökítésével.

Kívánom nekik, hogy Isten segedelmével még nagyon sokáig tegyék, tehessék!

Barta János
műszaki osztályvezető



Üzemi Tanács választások

A Munka Törvénykönyve kötelezően előírja üzemi tanácsok választását minden olyan munkáltatónál, ahol a munkavállalók létszáma meghaladja az **ötven főt**, függetlenül attól, hogy állami vagy magán, hazai vagy külföldi tulajdonban van-e a cég, illetve attól is, hogy milyen társasági formában működik. Bár a törvények a feltételek megeléje esetén kötelezően írják elő a tanács létrehozását, ennek elmaradása nem von maga után szankciókat. Azonban mindkét félnek, a munkavállalóknak és a munkáltatónak is, jól felfogott érdeke, hogy a munkavállalók érdekképviselete és védelme szabályos mederben és szervezett körülmények között történjen.

Az üzemi tanács tagjainak számát a törvény a munkavállalók létszámához köti. A Hídépítő Zrt. és az A-HÍD Építő Zrt. esetében, az üzemi tanács létszáma öt-öt fő. A K-HÍD Kft. esetében pedig egy fő üzemi megbízott választható.

Választásra jogosult minden munkavállaló, aki a munkáltatóval szerződéses munkaviszonyban áll, függetlenül attól, hogy határozott időre szóló munkaszerződéssel rendelkezők, vagy részmunkaidőben foglalkoztatottak. Jogosultak a választásokra azok is, akik valamilyen ok miatt (pl. keresőképtelen beteg, kiküldetés, szülési vagy fizetés nélküli szabadság stb.) a szavazáskor távol vannak.

Nem rendelkezik választójoggal az, akit a munkáltató más munkaviszonyban (pl. megbízási szerződés, vállalkozás) foglalkoztat, akkor sem, ha tevékenységét a munkáltató területén végzi.

Jelölteket állíthat a szakszervezet tagjai sorából, és a munkavállalók 10%-a, vagy legalább 50 személy, ez a jelöltek melletti aláírásgyűjtéssel történhet.

Az Üzemi Tanács mint testület, nem rendelkezik jelöltállítási jogosultsággal. A 2010.8.31. zárólétszámokat figyelembe véve, a következő dolgozói támogatottság kell minimum a jelölt állításhoz: A-Híd Építő Zrt-nél tizenegy fő, Hídépítő Zrt-nél tizenkilenc fő, K-Híd Építő Kft-nél pedig három fő.

A jelöltállítás határidejét a választási bizottság 2010. október 21-re jelöli ki.

Az üzemi tanács tagjának az a dolgozó választható, aki legalább hat hónapja a társaság alkalmazásában áll, de nem gyakorol munkáltatói jogot, kártérítési felelősség megállapítására nem jogosult, a választási bizottságnak nem tagja. A jelöltnek írásban nyilatkoznia kell, hogy a jelölést elfogadja.

Az újonnan alakult munkáltatónál az üzemi tanácstag munkaviszonya időtartamát feltételként nem kell figyelembe venni.

A választás akkor érvényes, ha a választásra jogosultak több mint fele részt vett a szavazáson. Az üzemi tanács

megválasztott tagjának azokat kell tekinteni, akik a leadott, érvényes szavazatok közül a legtöbbet, de legalább a szavazatok harminc százalékát megszerezték. Szavazategyenlőség esetén azt kell megválasztottnak tekinteni, aki a munkáltatónál hosszabb munkaviszonnal rendelkezik. Az ÜT póttagjának azt kell tekinteni, aki a leadott szavazatok legalább húsz százalékát megkapta.

A jelölés- és a választás lebonyolítására, az üzemi tanács a választásra jogosult munkavállalók közül bizottságot alakít. A választási bizottság munkájában sem az ÜT sem a munkáltató nem vehet részt, azt nem befolyásolhatja.

Az üzemi tanács választásának várható időpontja 2010. november 22-26. Kérjük a munkahelyeket, segítsék elő a választási bizottság munkáját, a választás gördülékeny lebonyolítása érdekében.

A jelenlegi üzemi tanács mandátuma 2010. november 27-én lejár. Tagjai: Bertalan György, Görényi Márta, Katona Erika, Kövesiné Rideg Mária, Madárné Dicső Tímea, Magyar Sándorné, Papp Krisztina, Tasnádi Béla. Köszönjük nevükben munkatársaink eddigi támogatását és bizalmát.

*Bessenyei Andrásné,
Nagy Józsefné, Lovas Péter,
mint felkért választási bizottság*

HELYREIGAZÍTÁS

A Hídépítő, 2010/3. számában, a Legendárium rovatban a 15. oldalon tévesen jelent meg néhány évszám. Ezennel javítjuk a hibát és elnézést kérünk a téves közlésért.

- Bal felső kép (hibás felirat: 1945. I.) helyesen: *A fénykép készült kb. 1947 őszén és 1948 között*

- Bal felső kép alatti kép (hibás felirat: 1945. III.) helyesen: *Kb. 1948-49*

- A felállványozott Lánchíd képe alatt (hibás felirat: 1950) helyesen:

A fénykép készült kb. 1949-ben, de mindenképpen 1949. november 20. előtt

Árnyékot a szurkolóknak



Habár véget ért már a 2010-es labdarúgó-világbajnokság, műszaki szemmel érdemes még néhány pillantást vetni a Dél-afrikai Köztársaságban épített új stadionok titkaira. Aki nem szereti a focit, az úgy sem nézte a tv közvetítéseit, aki pedig rajong érte, az sem felfelé tekintgetett a képernyőn, hanem a zöld gyepeken játszó kedvencekre függesztette a tekintetét. Pedig fent is található lélegzetelállító megoldások!



Az Indiai-óceán partján van KwaZulu tartomány, melyben található Durban, a Dél-afrikai Köztársaság második legnagyobb városa – semmi máshoz sem hasonlítható ez a város a szivárványos nemzet földjén!

Itt épült a második legnagyobb stadion az országban, mely a Moses Mabhido



Stadium nevet viseli és 70000 szurkoló számára van benne ülőhely. A szokásos elliptikus lelátórendszer felett az afrikai hőség csökkentésére árnyékot adó, függesztett, hálós ponyvafedést alkalmaztak. Ennek a tetőnek a függesztése adja a stadion legfőbb szenzációját.

A függesztéshez a labdarúgópálya hossz tengelyének vonalában a stadion felett átívelő, több mint 200 méter talppont távolságú hatalmas ívtartót építettek. A fehér színű ívtartó alaprajza y-t formál, mely a nemzeti lobogó középső (zöld) y alakzatát mintázza. Az ív mindkét talppontjánál téglalap keresztmetszettel indul és kb. 25 méter hosszban vasbetonból épült. Ide csatlakozik az ív, mely belül bordákkal merevített, szekrényes keresztmetszettel készült acélszerkezet. Az ív a felső középpont felé haladva lefelé szűkülő trapéz-keresztmetszetűvé változik, középpontja mintegy 97 méter magasságban található. Építését a két tőszakasról kiindulva végezték. Az első szakaszon kisebb állványokkal támasztották meg a szerkezetet, de elérve az ív nygvedeit, többfunkciós rácsos alátámasztó tornyot építettek be az ív alá. A torony tetején az ívfeleket hidraulikus sajtókra függesztett keresztgerendázattal támasztották alá – ezzel tudták az ív magassági helyzetét szabályozni. Az y alak nyíló szárait külön-külön torony támasztotta alá, ezeket keresztirányban két-két darab 160 méter hosszú, ferde feszítőkábelrel stabilizálták az oldalirányú szellőkésekkel szemben.

A tornyok tetejére felszerelt toldalék segítségével az ívet a talpazathoz visszavezetett és ott támaszkonzolokon rögzített kábelekkel kötötték ki. Az alsó végen elhelyezett 4 darab hidraulikus sajtóval lehetett az ívben a hajlításból keletkező feszültségeket szabályozni. Az ívszerkeze-

tet toronydaru segítségével, 6 méteres darabokból szerelték össze. A két félvét a tervezettnél magasabb helyzetben szerelték, majd a zárózöm beillesztéséhez és összecsavarozásához fokozatosan a kívánt szintre visszaengedték.

Az emelési munkákat a svájci VSL cég végezte – a Strand Lifting Units (SLU – pásmás emelőegység) berendezéseivel, melyek közül az SLU-120s, a -220s, -320s típusokat használták. Az árnyékot adó ponyvatetőt a német Pfeiler Kötél és Emelőtechnika cég (Memmingen) szállította és juttatta a helyére. A teheremelő feladatok mellett a szerkezetben az erők és feszültségek kézben tartása is hatalmas feladat volt. Miután elkészült az íves főtartó, megkezdődhetett a nézőteret lefedő hálós ponyva felszerelése. A stadion lelátóin kívül, körben ferde oszlopok tetején végigfutó peremgerenda készült. Ehhez rögzítették a ponyva külső szélét, a belső oldalát 50 ponton feszítőkötelekkel az ívtartó 50 pontjához emelték. Az emelést szinkronizált működésre és egyedi beavatkozásra is képes hidraulikus sajtórendszerrel végezték – akár milliméterrendű szabályozásra is volt lehetőség.

A kész szerkezetet megcsodálhattuk a legjobb mérkőzések közvetítései alkalmával.

A VSL NEWS cikke alapján:
Mihalek Tamás



A Hídépítő emlékkönyvéből...

Víztornyok és egyéb

Év elején indított sorozatunk újabb részéhez értünk. Most azokból az évekből mutatunk be néhány érdekes fotót, amikor a Hídépítő víztornyokat/adótornyokat is épített országszerte.

„...A víztoronyépítések időszakaka az '50-es évek második felében kezdődött a Metallokémia nagytétényi gyárában végzett munkával. Ez a csúszózsalus toronytörzs-építések időszakának kezdete. Ezt az építési módot közel tíz évig alkalmazták a víztartályok épí-

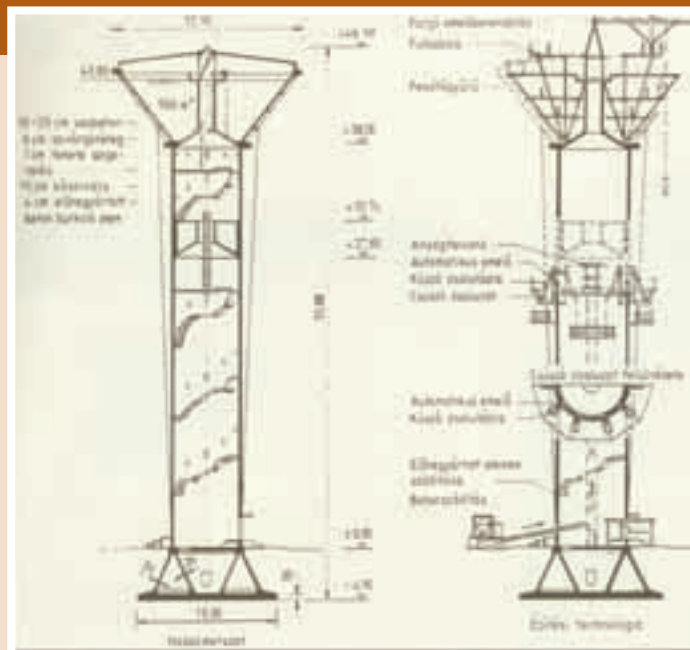
tésének sokféle más módja mellett (helyszíni állvány és zsalu, emelt állvány és zsalu, monolit kehely emelve, előre gyártott elemek összefeszítve).

A '60-as évek közepén a csúszózsalus munkák köre bővült a távközlési tornyok építésével. A tornyok magassága a korábbi 30-50 méterről 80-100 méterre nőtt...”

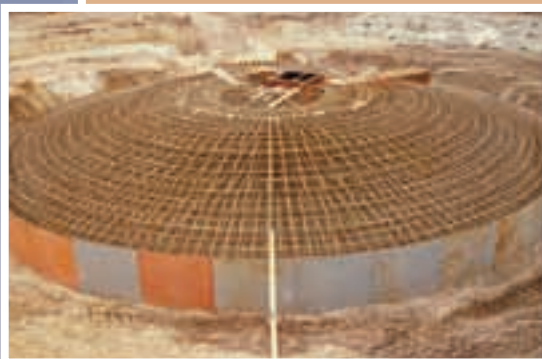
(forrás:

Hídépítő történet 1999.

Bp. Hídépítő, 1999.)



Száva utcai tv torony



Szentcsanak

Csongrád



Makó



Feimer László hadmérnök-ezredes hagyatéka

A hidász szakma jól ismeri Dr. Feimer László polgári vonatkozású tevékenységét. Legismertebb a K-híd tervezése, az újvidéki vasúti és a közúti híd kiemelése és ideiglenes felépítése, a Margit híd roncskiemelésében játszott szerepe. Katonai munkássága azonban alig publikált. Feimer László örökösei felkínálták a múzeumnak a mérnök-ezredes hagyatékát, amely felöleli egész életpályáját és az eredeti, a Feimer László által kialakított, rendet őrzi. Jelen tanulmányom csak sűrített változata a közel 17 oldalas hagyatékjegyzéknek, melyet készítettem. Elsődleges célom, hogy - a Hídépítők oldalain keresztül – civil hídépítő társadalmunk tudomást szerezzen e páratlan „leletgyűttestről”. Köszönettel tartozom Dr. Hajdú Ferenc mk. ezredesnek, aki tanácsaival segítette a katonai értelmezést. Ezzel nagyban hozzájárult ahhoz, hogy az utász-hidász társadalom „katonai szárnya” is megismerhesse a technika- és technológia-történetnek ezt a páratlan, igen ritka kincsesárát.

Feimer László (Budapest, 1896 – Budapest, 1954) **élete, munkássága**

Szüleit (Fontain Emil és Feleki Adél) két éves korában elveszítette. Feimer Anna fogadta örökbe, utána viseli ma is ismert nevét. Elemi iskolája (Budapest, Tisztviselőtelep) elvégzése után a katonai alreáliskolát (Marosvásárhely és Kismarton), majd a főreáliskolát (Mödling) végezte. Reáliskolai érettségit tett (Budapest, Vörösmarty Mihály főreál). Az első világháborúban hadnagyként szolgált az albán és az olasz fronton a vasútépítő századnál, majd olasz hadifogságba esett. Szabadulása után 1920 és 1923 között a műegyetemen mérnöki oklevelet szerzett. 1928-ban egyetemi doktorátust kapott. Ő volt az első műegyetemet végzett tiszt, aki megszerezte ezt a fokozatot. 1930-tól a Mérnöki Kamara tagja. 1924 és 1941 között a Hadi-technikai Fejlesztési Intézet szakelőadója-

ként, majd a műszaki szakosztály vezetőjeként dolgozott főhadnagyi, később őrnagyi rangban.

Tudjuk, hogy a szoros értelemben vett védelmi kutatásokat minden állam, mindig titkosan kezeli. Ez fokozottan így volt 1920 után, hosszú évekig minden katonai fejlesztést „bújtatni” kellett a Szövetséges Ellenőrző Bizottság elől, így a (későbbi nevén) Hadi-technikai Fejlesztési Intézet is a József Műegyetem Technikai Kísérleti Intézeteként dolgozott. Az itt folyt híd-szerkeztani, -építési, kötélpálya-építési, anyag-



A Maros-Vásárhelyi Katonai Alreáliskola értesítője, 1908

tani (fa és acél), technológiai fejlesztésekben, könnyűfém szerkezeti kutatásokban, ezek nemzetközi kiterjesztésében volt Dr. Feimer Lászlónak kiemelkedő szerepe.

Kutató munkájában igen hatékonyan támaszkodott ösztöndíjas, illetve hivata-

Sodronykötél pálya völgyállomása Berat-Tipaminál, 1917 körül



Frontszolgálaton 1917 körül



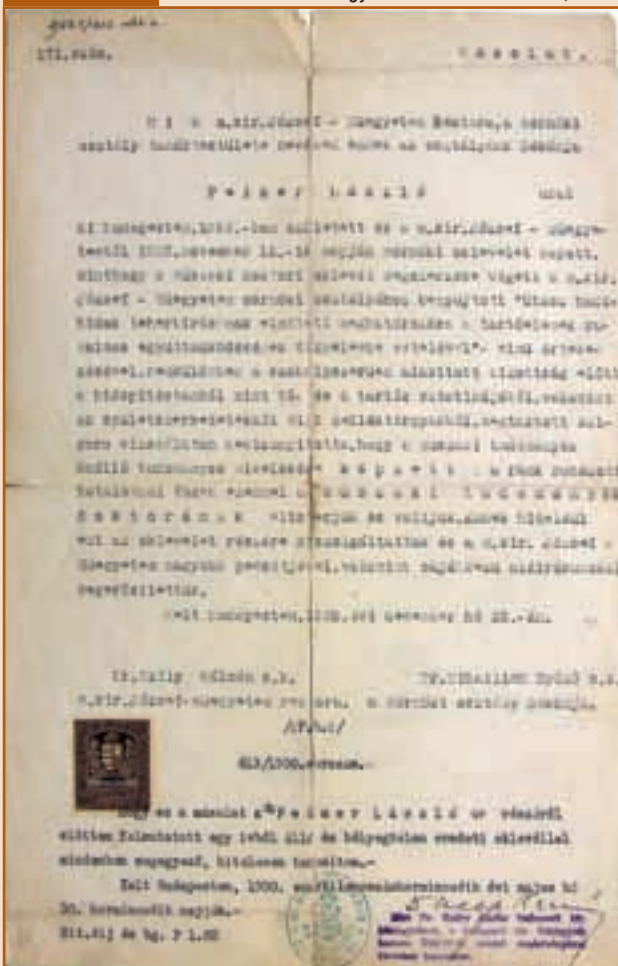


Fejér László mérnöki oklevele, 1923

los külföldi kiküldetéseivel alkalmával és a szakirodalomból szerzett tapasztalataira (Egyesült Államok, Olaszország, Svájc, Németország, Ausztria, Belgium, Hollan-

dia, Anglia, Franciaország, Svédország). Szakmai tevékenységének legismertebb példái a már említett K-híd tervezése (1929), műegyetemi magántanári tevékenysége (1935 után), a pétervárad közúti híd ideiglenes helyreállítása vegyes – magyar és német – provizórium anyagból, ugyanott a vasúti híd roncsainak kiemelése (1941-43). Ezek mellett részt vett a dunaföldvári, a Boráros téri (Horthy Miklós/Petőfi), az óbudai (Árpád) híd és az akkori Szabó József utcai autóbusszgarázs

Fejér László egyetemi doktori oklevele, 1928



Az 1929-ben kifejlesztett K-híd egy csomópontja a műhelyudvaron

Folytatólagos, többtámaszú fagerenda-vendég-híd teherbírási-alkalváltatói kísérlete, 1930 körül





Cölöpjármos fa provizórium 1930 körül

mányba helyezték (ez alkalomból minden személyes és hivatalos elismerést megkapott). Majd – a fentebb említett – hídhelyreállításokon dolgozott polgári alkalmazásban: a világháború után Mosonmagyaróváron hídhelyreállítások (1945), a budapesti Margit híd roncsolási munkáinak irányítása (1945-46), a csongrádi közúti-vasúti Tisza-híd újjáépítése (1946), a tiszai Tisza-híd újjáépítésének vezetése (1946-48).

Bár a családot kitelepítették, 1945 után reaktiválták és ezredesként dolgozott több híd ideiglenes újjáépítésén. Majd az Építéstudományi Intézetben és a Műszaki Egyetem beton- és vasbeton laboratóriumában végzett tartószerkezeti kutatásokat. Kiemelt tudósként, a Tudományos Akadémia

könnyűfém-szerkezeti kutatásainak egyik vezetője volt. A könnyűfém tartószerkezetek egyik elismert kutatójaként részt vett a szabványos aluminium közúti híd tervezésében és a szerelés-technológiai kísérletek-

ben. 1952-ben Mihailich Győző műegyetemi tanár mellett, tartószerkezeti kutatásainak elismeréseként, kandidátusi fokozatot szerzett. E kutatások írott és grafikus adatainak jelentős hányada is része a hagyatéknak.

Feimer László hagyatéka több dokumentumcsoportra tagolódik:

- az egyedi (nem albumba ragasztott), szakmai tevékenységet dokumentáló fényképek mennyisége közel 1.000 db, I. világháborús események, helyszínek fotói
- publikációk anyagtani, mechanikai kí-

Az 1933-ban bevezetett 33M típusú fémszerkezetű, 8-12 t teherbírású hadihíd Toldi harcokcsival



Műegyetemi habilitációs oklevele, 1935



sérletekről (József Nádor Műegyetem Mechanikai Technológiai Intézete, azaz Haditechnikai Intézet)

- tábori drótkötélpályák szerkezete és üze (saját és gyűjtött kutatás)
- nem rendszeresített hadihidak, elvi szerkezetek, szabadalmak (gyűjtött kutatás és forrásfeldolgozás)
- rendszeresített utász hadihíd-anyagok szerkezete (saját kutatások, gyűjtött források)
- könnyűfém-kutatások (saját kutatások, hazai és külföldi publikációk feldolgozása, fordítások)
- közlekedéstörténeti és haditechnikai-kultúrtörténeti előadások vázlatai (saját munka)
- hídtervezések, számítások, szerelési utasítások, rajzok (saját munkák)



A Dunába rogyott újvidéki közúti hid 1941-ben

- hidak újjáépítése (saját összeállítások)
- későbbi anyagtani, szerkezetani kutatások adatállománya, kézi, pausz, és fénymásolt ábrái
- beszámolók, ismertetések külföldi tanulmányutak anyagtani, technológiai, katonai-műszaki tapasztalatairól (saját publikációk, gyűjtött anyagok)
- szakkönyvek, tankönyvek, kiadványok Feimer László korából
- vegyes feljegyzések, újságkivágások, előadásvázlat, cikkek
- részben magánjellegű iratok, feljegyzések (családi fotóalbumok és szórvány emlékfotók, vasút- és vízépítéstani, mechanikai jegyzetek, olasz és francia nyelvi jegyzetek), személyes iratok: 44 db
- nyugállományával kapcsolatos vegyes iratok
- hadifogsága
- kitelepítés, lakás- és lakberendezési problémák
- idegen anyag (technikumi rajzok).

A hagyaték teljes terjedelme kb. 1,75 fm, az egyes darabok állapota jó.

Múzeum és Levéltár, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem stb.) és civil kutatóhelyek (Műszaki Egyetem, Építéstudományi Intézet, Vasipari Kutató Intézet, Könnyűfémipari Kutató Intézet stb.) irattáraiban, tervtáraiban várható.

Feimer László tíz publikációja a múzeum könyvtárában és folyóirat-tárában is megtalálható. Közülük kiemelkedő az 1928-ban írott doktori értekezése: „Utász hadihidak teherbírásának elméleti meghatározása a tartóelemek rugalmas együttműködésének figyelembe vételével”, valamint Csapó László tanulmánya: Feimer László hadihídépítő és a K-híd, in: Tanulmányok a természettudományok..., OMM, Bp., 2001. Az előzetes anyaggyűjtés során, más gyűjtőhelyeken tizenöt darab Feimer által írt, illetve munkásságával foglalkozó közleményt sikerült találnom. Kiemelkedőbb jelentőségűek:

az Anderlik Előd-del közösen írott „Mechanika a M. kir. Honvéd Ludovika Akadémia számára, műszaki vegyes, fizika, haditechnika”, 1934.;

A szakmai dokumentumok többsége természetesen nem lezárt anyag, hanem további kutatások forrása, induló pontja. A kapcsolódó adatok, publikációk, a folytatott kutatások eredményeinek felbukkanása katonai intézmények (Hadtörténeti

Dr. Hajdú Ferenc mk. ezredes: „A Haditechnikai Intézet történetének és működésének vizsgálata 1920-tól 1990-ig” – PhD értekezése, ZMNE; valamint Legeza István írása: „Az Északi vasúti híd”, in: Mélyépítő Tükörkép Magazin, 2008.



Dr. Feimer László 1940 körül

Az Északi vasúti híd 2008-ban elbontott szerkezete



Munkásságáért több elismerést mondhatott magáénak: miniszteri dicsérő elismerés (1930), IV. Osztályú Magyar Érdemkereszt (1935), Tiszti Katonai Szolgálati Jel (1937), Emléklap a csongrádi híd újjáépítésében való részvételéért (1946), a Köztársasági Érdemrend arany fokozata (1947), Emléklap a tiszauzi híd újjáépítésében való részvételéért (1947), Népköztársasági Érdemérem arany fokozata (1950).

Szabó László
muzeológus ■

Az újvidéki vasúti Duna-híd emelőjarmjai, 1943



Családja körében 1949 körül



Tudta-e Ön...?

„A múlt tudata sugár,
mely a jövő homályát földeríti.”

– Ipolyi Arnold –

Néhány nappal vagyunk október 6. után. Ezzel a rövid összeállítással emlékezünk 1848-49 ismert és kevésbé ismert, neves és névtelen résztvevőire, hőseire.

bárá JESZENÁK JÁNOS

(Pozsony, 1800. január 22. – Pest, 1849. október 10.)

Családja birtokai a Pozsony vármegyei Somorja mellett voltak. Apja, aki az evangélikus egyház felügyelője, 1808-ban könyveit és „föld-abrosz” gyűjteményét



a Nemzeti Múzeumnak adományozta. Felesége gróf Forgách Alojzia. Öt gyermekük közül Gizella, Esterházy István gróffal kötött házasságot, aki a szabadságharc alatt honvédkapitányként szolgált, majd országgyűlési képviselő és Pozsony megye főispánja lett. E családi ág révén Jeszenák Jánosnak dédunokája a mártír politikus Esterházy János.

Iskoláit Pozsonyban végezte, majd két éves európai körútra indult. Mivel nem vonzódott a hivatali munkához, 1822-ben átvette apja szeniczei birtokát, ott gazdálkodott. Részt vett a Nyitra megyei gyűléseken, itt az ellenzékhez csatlakozott. Felfogása Széchenyi Istvánéhoz állt közel.

A nyitrai evangélikus esperesség főfelügyelője, majd 1841-től az evangélikus iskolák és a Dunán inneni egyházkerület felügyelője lett. Ezt a tisztséget egészen haláláig töltötte be. A reformkor országgyűlésein a főrendi tábla ellenzéki tagjaként vett részt, és többek között támogatta a Lánchíd építésének gondolatát. 1848-ban, mint megbízható reformellenzék, Nyitra vármegye főispánjává majd teljhatalmú kormánybiztosává és a felvidéki felkelők ellen küzdő csapatok kormánybiztosává nevezték ki. Az ő érdeme, hogy sikerült levérni az 1848 szeptemberi szlovák felkelést: szeptember 26-án Szenicénél, szeptember 28-án Ótura és Miava között a nemzetőrök és a 34. gyalogezred két százada súlyos vereséget mért a felkelőkre. Ugyancsak neki köszönhető, hogy Lipótvár magyar kézen maradt. December 16-án azonban a nagyszombati ütközetben a magyar seregek döntő vereséget szenvedtek és az ellenfél december 20-án megkezdte Lipótvár ostromát. Jeszenák előbb Érsekújvárra húzódott vissza, majd 1849 januárjában a komáromi erődbe. 1849 júliusában csatlakozott a Görgey vezette fel-dunai hadsereghez és velük együtt vonult Aradra. Az augusztus 13-i fegyverletételkor esett orosz fogságba és a többi magyar politikussal együtt adták át az osztrákoknak. Szerepéért a szabadságharcban, halálra ítélték. Pesten, 1849. október 10-én, Csány László kormánybiztossal együtt végezték ki.

Gyulai Pál így írt róla:

„Szerette hazáját / Szívvel, szóval, tettel, / Védte szabadságát / Híven, becsülettel. Áldozott, szenvedett. / Jutalmát nem kérte, / S nem küzdhetve többé, / Vérpádon halt érte.”

(B. Jeszenák János sírkövére, 1869)

aranyosi báró ORMAY NORBERT

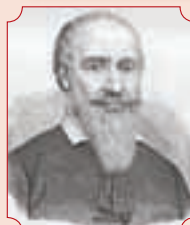
(Dobřany, 1813. augusztus 22. – Arad, 1849. augusztus 22.)

Auffenberg Norbertként született, egy morvaországi német családban. Tanulmányait az olmtüzi katonai iskolában végezte, majd 1828-ban hadapródként lépett a császári hadsereg 31. (Leiningen) gyalogezredébe. 1840-ben már hadnagyi rangban szolgált, mikor galíciai lengyel kapcsolatai miatt letartóztatták. Hét év vizsgálati fogság után 1847-ben tizennégy év várfogságra ítélték. Munkács várában töltötte büntetését. A Batthyány-kormány felterjesztésére 1848. május elején kegyelmet kapott és Woronieczky Micisláv herceg önkéntes vadászcsapatának századosa lett. Ekkor változtatta nevét Ormayra. Szeptemberben egységével részt vett a délvidéki harcokban. Októbertől Kossuth mellett őrnagyi rangban őrparancsnok majd szárnysegéd lett. 1849 márciusától alezredessé léptették elő és megbízták az 1. honvéd vadászrezd szervezésével. Márciustól ezredes és a honvéd vadászrezdek főfelügyelője.



A fegyverletétel Szőlősnél érte, ahonnan az oroszok Gyulára meneteltették a foglyul ejtett magyar katonákat. Ezért Ormay Aradra utazott, hogy elérje Haynau-nál, ne hajtsák a lefegyverzett katonákat városról-városra, mint az útonálló banditákat. Augusztus 22-én ért Aradra, ahol Haynau azonnal halálra ítélt és az ítéletet még aznap végrehajtották. Ormayt megkötözték, a külső várkapuhoz vezették és ott egy közkatona egy jegenyefára felakasztotta.

perényi báró PERÉNYI ZSIGMOND



(Beregszász-Végardó, 1783. november 18. – Pest, 1849. október 24.)

A Perényi család Magyarország legrégebbi főúri nemzetségei közé tartozik. Bár a három részre szakadt országban vagyoniuk jelentős részét

elvesztették, a 18. században még jómódú középbirtokos családnak számítottak. Zsigmond Beregszász-Végardón született. Alapfokú ismereteit házitanítóktól sajátította el. A gimnáziumot Nagyszombatban végezte. Tanulmányait Kassán folytatta a jogakadémián, kötelező joggyakorlatát Pesten és Pozsonyban töltötte.

1805-től Bereg vármegye főjegyzője, 1808-tól Ung vármegye országgyűlési követe. 1814-ben

alispánná választották, de rövid idő után lemondott tisztségéről. Az 1820-as években fejlesztette juhtenyészetét és timsógyárt alapított. A mezőgazdaság korszerűsítésének elkötelezettje, alapítasától tagja volt az Országos Magyar Gazdasági Egyesületnek.

1825-től visszatért a politikai közéletbe, a főrendi ellenzék egyik vezéralakja lett. 1825 és 1829 között Bereg vármegye első alispánja, majd a katonaság ellátásával foglalkozó tartományi bizottság aligazgatója. Az 1831-es kolerajárvány idején királyi biztos. 1834-től a Hétszemélyes Tábla bírájává nevezték ki. Az Akadémia 1835-ben igazgatósági taggá választotta, ugyanebben az évben ellenzéki szerepe ellenére Ugocsa vármegye főispánja lett. Bíróként részt vett Kossuth és Wesselényi perének fellebbviteli tárgyalásán. Wesselényinél felmentésre, Kossuthnál az ítélet enyhítésére szavazott. Az 1840-es évek országgyűlésein a mérsékelt főrendi ellenzék tagjának számított. Az örökválság és a hűbéri viszonyok eltörléséért, a társadalmi reformokért harcolt, támogatta a Lánchíd építését. 1847-ben ott volt az Ellenzéki Nyilatkozat kiadását előkészítő tanácskozásokon. 1848 májusában miniszteri biztosként vett részt az uniót kimondó kolozsvári országgyűlésen.

V. Ferdinánd az országgyűlés felsőházának másodelnökévé nevezte ki. Megalakulásától kezdve részt vett az Országos Honvédelmi Bizottmány ülésein, október 3-tól hivatalosan is tagja lett. Ettől kezdve ő képviselte a legfőbb végrehajtó hatalmat gyakorló bizottmányt a felsőházban. Az ő sürgetésére fogadták el augusztus végén a hadügyi és pénzügyi törvényjavaslatokat. A felsőházi elnök Bécsbe távozása után ő vezette az üléseket és december végén ő javasolta, hogy az országgyűlés is költözzön Debrecenbe. Formailag továbbra is másodelnök maradt, de Majláth távollétében az ideiglenes fővárosban az összes felsőházi ülést ő vezette. 1849. április 14-én, a trónfosztás kimondásakor, a debreceni nagytemplomban Almásy Pállal együtt elnökölt a tanácskozáson és a függetlenség kimondása mellett foglalt állást. A Függetlenségi Nyilatkozatot jóváhagyta a felsőházzal és Almásyval együtt hitelesítette. A felsőház utolsó ülésére, Perényi elnökletével, 1849. május 31-én került sor Debrecenben.

Mindvégig kitartott az országgyűlés és a kormány mellett, így velük együtt ő is Aradra vonult. A világsi fegyverletétel után, augusztus 16-án a világsi Bohus-kastélyban tartóztatták le a császáriak. Tárgyalásán is vállalta a Függetlenségi Nyilatkozattal való azonosulását és az egész szabadságharcban betöltött szerepét. Október 24-én Szacsavay Imre képviselőházi jegyzővel és Csernus Menyhért miniszteri tanácsossal együtt végezték ki a pesti Újépület mellett.

Forrás: 1. Vértanúk könyve. A magyar forradalom és szabadságharc mártírjai 1848-1854. Bp. 2007. 240-245. p. és 265-268. p., (Rubicon könyvek) 2. Új magyar életrajzi lexikon I. (A–Cs). főszerk. Markó László, 3. Révai nagy lexikona, 4. Gömbös Tamás: Akikről Budapest utcáit neveztek el. Bp: Heraldika, 1997.

Hídépítő Labdarúgó Sportnap

Idén is találkoztunk a már hagyománynak számító Hídépítő Labdarúgó Sportnapon, június 26-án szombaton, az újbudai Sport Centrum műfüves pályáin. Az időjárás kegyes volt hozzánk, nem kellett megküzdeni az elviselhetetlenül forró napsugarakkal, így minden csapat örömmel nyugtázta: minden adott, hogy egy nagyszerű, sportos napot töltsünk együtt.

Évről évre tapasztaljuk, sem Európa-bajnokság, sem világbajnokság nem kell ahhoz, hogy olyanok is kilátogassanak erre a rendezvényre akik szurkol-

néha a nem várt eredményeket.

A G-Híd csapata igazi harcoss „nemadjukfel”csapat, ők szolgáltak csak igazán nagy meglepetéssel ellenfeleiknek. Kapusuk, Pócs Kálmán rutinjával és kitűnő reflexével többször tört borsot az előretörő csatárok orra alá.

Az Árgus Kft-nél pedig most nem az őrzés, és biztonság volt a fő csapásvonal, hanem inkább a gyors, és meglepetészerű támadások, amik kisebb-nagyobb mértékben meg is hozták a várva várt sikert.

Nem mehetünk el szó nélkül egy újonc csapat mellett, akik a sportnapot megelőző héten több alkalom-



nak vagy csak szeretnék megörökíteni az eseményeket fényképeken vagy egy jól sikerült videofelvételen. Igaz, a meghívón még tizenkét csapat szerepelt, de nagyon örültünk annak a hét csapatnak is, akik végül neveztek erre a tornára.

Kivétel nélkül mindenki kihozta magából a maximumot, és próbált úgy játszani, hogy méltó ellenfele legyen a mellé kisorsolt csapatoknak. A két pálya, és a csapatok száma lehetővé tette, hogy mindenki mindenkivel játsszon. A HBM, HSP, és a Hídépítő FC a már ismert, és méltán elvárható jó teljesítményt nyújtotta meccsről meccsre.

Talán az ő egymás elleni küzdelmük okozta a legnagyobb meglepetést, és

mal is focicipőt húztak, hogy időt és energiát nem sajnálva, csapatukkal felkészüljenek a sportnapra. Ők a GO-BY csapata. Sajnos a várt siker, és az előkelő helyezések egyelőre elmaradt, pedig minden csapat láthatta, a fiúk nagyon is komolyan veszik ezt a sportot. Ennyi jó játékos azonban egy csapatban, egyszerre nem tud érvényesülni bár az egyéni megoldások magukért beszéltek és briliáns cseleket láthattunk tőlük.



Azt hiszem azonban, senkiben nem merült fel a kérdés miért ők kapták a torna Fair Play díját. A pályán sem, de még csak gondolatban sem szabálytalankodtak senkivel.

Az A-Híd csapata a döntőig veretlenül menetelt, a döntőben pedig 2:1 arányban győztük le a Hídépítő FC csapatát. Ezzel megvédtük a tavaly elnyert első helyünket. Reméljük jövőre is lesz Labdarúgó Sportnap és a csapatok akkor is színesítik részvételükkel ezt a jeles napot.

Végezetül a végeredmény: 1. A-Híd / 2. Hídépítő FC / 3. HBM / 4. G-Híd / 5. Árgus Kft. / 6. HSP / 7. GO-BY Kft.

Szabó Balázs
A-Híd csk.



Pillanatok az A-HíDragon naplójából



Aki ismer, talán el sem hiszi, hogy ezt a cikket én írtam. Bevallom, nem vagyok egy állandóan sportoló, konditerembe járó, fitnessz alkat. Sőt! Heverészni jobban szeretek. Ezért meglepő, hogy nagy mosollyal, tele élményekkel, a vízparton ücsörögve élménybeszámolót írok.

Minden egy toborzó újságcikkkel kezdődött. Hlatky Réka keresett embereket sárkányhajózáshoz. Párszor láttam már a Dunán edzés közben sárkányhajó csapatokat. Jópofának tűnt, mindig megálltunk a gyerekekkel mikor hallottuk a dobokat. A csónakban 20 fős evezős brigád, elől a dobos adta az ütemet, hátul a kormányos irányított. Suhantak a vízen, egyszerre húzva ütemre a lapátot.

Gondolkoztam, hogy jelentkezni kellene, de „nagy” sportolói múltamat és sportolási kedvemet figyelembe véve,



rögtön megtaláltam a megfelelő kifogást: „Biztos heti több edzés lesz és ez nekem nem fér bele az időmbe.” Ennyibe is hagytam volna a dolgot, de kiderült, hogy minden sárkányhajóban minimum 8 lánynak kell lennie és a női szakasz még hiányos.

Így aztán jelentkeztem, és nem bántam meg!

Nem szépítem, mókásak lehettünk Misi bá' (kormányosunk és edzőnk) szemében az első edzésen. A „ne nyavalyogj, ez vízi sport” kiáltás számtalanszor hagyta el száját, miután az első negyedóra után csuromvizes lett a brigád. Hiába, nem mindegy hogyan méríted a lapátot! Persze nekünk csak az lebegett a szemünk előtt: mindegy hogyan, csak

érjünk már vissza a sporttelepre. Fárasztó volt, izomlázás, de mégis jó hangulatú. Van egy kép, ami mindig eszembe jut, ha erre az első edzésre gondolok: Meleg volt, jó idő, és mi visszatértünk a telepre. Kikészálódunk sérelmeinket sorolva, hogy itt fáj, ott fáj és mivel amúgy is csurom vizesek voltunk a víz pedig meleg, páran bementek a Dunába úszni. Gyuri nyitotta

a sort. Hatalmas csobbanással belevette magát a vízbe, majd felállt a térdig érő Dunában iszappakolással a hasán, mintegy megkoronázva ezzel az edzést. Vártam a következő szerdát. Ismét vízre szálltunk, sokkal rutinosabban, mint először, legalábbis mi ezt hittük akkor. Ittük Misi bá' minden szavát. Igyekeztünk betartani az utasításokat, de azért eleinte mindenben viccelődtünk... miközben persze keményen lapátoltunk.

Réka már a letelejtől nagyon lelkes volt. E-maileket küldözgetett a sárkányhajózásról és a versenyekről. A második edzés után egy ilyen e-mailre reagálva valaki viccből fölvetette: indulni kelle-



ne a szegedi vb-n. Ezzel eldőlt a csapat a sorsa. Mert ami addig poén volt, hirtelen véresen komoly lett. Megbeszéltük, hogy indulunk egy legközelebbi versenyen. Gondolhatjátok, a nagy sárkányhajós múltunkkal! Utólag visszagondolva, hihetetlenül nevetséges ötlet volt, de megléptük...

Innentől kezdve felgyorsultak az események. Kitaláltuk a csapatnevet: jöttek az ötletek, és bár a HÍDlók nagyon esélyes volt, az A-HíDragon lett a befutó. Következő szombat a balatonfüredi versenyen már ott díszelgett csapatnevünk az egyenpólón. Címzavakban így



tudnám leírni a verseny előtti két órát: fátyolos idő, szemerkélő eső... Réka ideges, odaér-e mindenki időben ... pó-lókiosztás ... mikor jövünk már mi ... ki az első két ellenfél.....

És egyszer csak ott ültünk a hajóban, életünk első versenyén! Lelkesen, az esélytelenek nyugalomával, persze azért izgultunk. Misi bá' irányította a rajthoz a hajót, közben folyamatosan adta az instrukciókat. Elhangzott a rajt vezényszó. Ahogy tanultuk: evező a vízben... 5 bitangerős húzás, aztán tempót húzni... „nem nézel ki oldalra az ellenfélre, csak az előtted ülő ritmusát figyeled, a dobot...” tam – tam – tam ... és már vége is volt. Síri csönd a hajóban, fújtat mindenki, majd halk moraj ... megnyertük????? Egyszer csak „felrob-

egész versenysorozatnak, amiért megérte - egyek voltunk mi 22-en! Bár nem vagyok babonás, ettől kezdve nem volt menekvés. Azóta mindent úgy csinálunk

ban” a hajó: megnyertük az első előfutamat! Nagyon jó érzés volt! Aztán Gyuri elől elordította magát: – Ki a király? – Az A-HÍD! – üvöltöttük vissza. Aki ott ült a hajóban, szerintem sose felejtí el ezt a pillanatot! Ez volt az egyik olyan mozzanata az

mint ez előtt a futam előtt: Sport szeletet eszem rajt előtt, ugyanaz a sportcipő van a lábamon és az elmaradhatatlan kellék, ami nagyon fontos, Bertalan Gyuri fején a cannabis piros kendő. Tudom, ez vicces, de szerintem ennyi babona belefér.

Fülig érő szájjal vártuk a második előfutamat. Beültünk a hajóba. Rajtoltunk és az utolsó evezőcsapásoknál egymást biztatva, utolsó erőnket is összeszedve, megint megnyertük! Akkor már tudtuk, bárhogyan végzünk is, bekerültünk a szegedi VB-re, és ami először csak viccnek tűnt – mi lenne ha kijutnánk – immáron teljesült.



A döntőben azonban hiába morajlott a hajóban a „húzd, húzd!”, nem nyertük meg a futamot. De nem bánkódtunk, mert életünk első versenyén bronzérmét szereztünk.

Ez után nem volt megállás. Edzés, edzés után és közben - az első sikeren felbuzdulva - versenyek. Következő versenyünk Budapesten volt. Ide már az egyenpólón kívül egyen fejkendővel ér-



el. Az eredményesség érdekében már heti két edzést tartottunk, amit minden esetben kocsmai összetartással és titkos megbeszéléssel zártunk. Adrenalin növelő tényező volt, amikor városszer- te megjelentek a világbajnokságot hirdető plakátok. Jó érzés volt a tudat, hogy: „Megcsináltuk! Mi is ott leszünk!”

Maroknyi lelkes amatőr csapatunk szívvel-lélekkel készült a nagy szegedi

zetünk. Ha megnézik a képeket láthat- játok, szépségversenyt nem nyernék, de legalább látványosan mutat vele a csapat.

Új egyen fejfedőnkben pompáz- va tele lelkesedéssel rajtoltunk a buda- pesti versenyen. Ötödikek lettünk. Örül- tünk is meg nem is. A B döntőt megnyer- tük, de az első verseny jó szereplésén felbuzdulva talán jobbak szerettünk vol- na lenni.

A következő, tiszafüredi versenyen nem tudtam ott lenni. Rossz, amikor tud- od, hogy kb. most száll a csapat víz- re, és te csak izgulsz és várod az üzenet- tet, hogy sikerült a futam. Megtapaszta- lad már milyen érzés a rajtot várni, húzni az evezőt, együtt mozdulni a többiekkel, csapatnak lenni, és most nem vagy ott velük. Ekkor megfogadtam, ezután vala- hogy összehozom, hogy mindegyik ver- senyen ott legyek. A csapat ismét kitett magáért, harmadikok lettek.

Volt egy verseny, ahol elindultunk a gyakorlás és csak az „érzés” kedvéért, de nem mint A-HÍDragon hanem „angya- li sárkányok baráti társaság”-ként. A ba- ráti társaság szó szerint ránk illett, ke- vesen voltunk a nyári szabadságolások miatt, ezért hogy kitöltsük a létszámot a barátok és családtagok is beültek lapá- tolni. Jó idő volt, jó hangulattal – harma- dikok lettünk. Számomra mégsem ezért emlékezetes az a nap. Hanem, mert a csapat felkért, legyek a kupa őrzője. Nekem fontos az evezés, a csapat és



álomban sem gondoltam volna, hogy egyszer én őrizhetem a kupát. Most itt van az irodában a polcon, a faliújságon az oklevél, mellette a csapat fényképe.

Az augusztus kemény edzésekkkel és evezési taktikák elsajátításával telt

versenyre... (Folytatás következik a Híd- építők, 2010. 6. számában)

Dózsa Brigitta
G-HÍD

Végezetül bemutatom az A-HÍDragon csapat tagjait:

Dobos: Láng Anita, a keménykező

Bal oldal:

Bertalan György - a lelkesen lelkesítő

Horvai Péter - a lendület

Schlotter Endre - a technika mestere

Maklári Zoltán - tiszai fenegyerek

Endródi Mónika - hosszúkéz

Sal László - a megtestesült nyugalom

Heizmann Mihály - a mindig vigyorgó

Marton Laura - az örök padtárs

Iker Viktória - az indítómotor

Kiss Mária - rajtmester

Lépi Roland - a „legkitartóbb”

Jobb oldal:

Visontai Kristóf - a kitaró

Benkő Zoltán - a türelmes profi

Hlatky Gábor - a hajós

Schlotter András - az örök mókamester

Hlatky Réka - szervezkedő anyánk

Heizmann Tasnádi Emese - a szellem

Balogh Gábor - a nagy gyerek,

Dózsa Brigitta - a babonás

Hlatky Birkás Diána - a beállító művész

Dobos Katalin - áldobosunk

Várszegi Ferenc - a soroksári szigetlakó

Juhai Sándor - a kétkezes

Kormányos: Krausz Mihály, nevelőapánk

Amikor éppen nem építünk...

akkor babázunk!

Hát igen! Sikerképek ezek. Egy életre szóló, folyamatosan bővülő album legfrissebb képei. Koczka Panna Ildikót láthatjuk, aki ez év április 8-án született a kos jegyében.

Jelenleg 7 kilós a versenysúlya, de mire lapunk megjelenik, várhatóan fél kilót gyarapodni fog. Még lusta a hason fek-

vés gyakorlatban, de azért szorgalmasan edz mamájával, Nyíri Ildikóval. Egyébként jó kislány, nyugodtan alszik, nem zavarja a szüleit feleslegesen. Szeret autózni, elsősorban nagymamáékhoz. Szerencsés korban van, éppen az élet küszöbén.

Kívánjunk neki boldog jövőt!

B.F. ■



