



HÍDÉPÍTŐK

A HÍDÉPÍTŐ Zrt. lapja

XXXIX. évfolyam 2010/6.



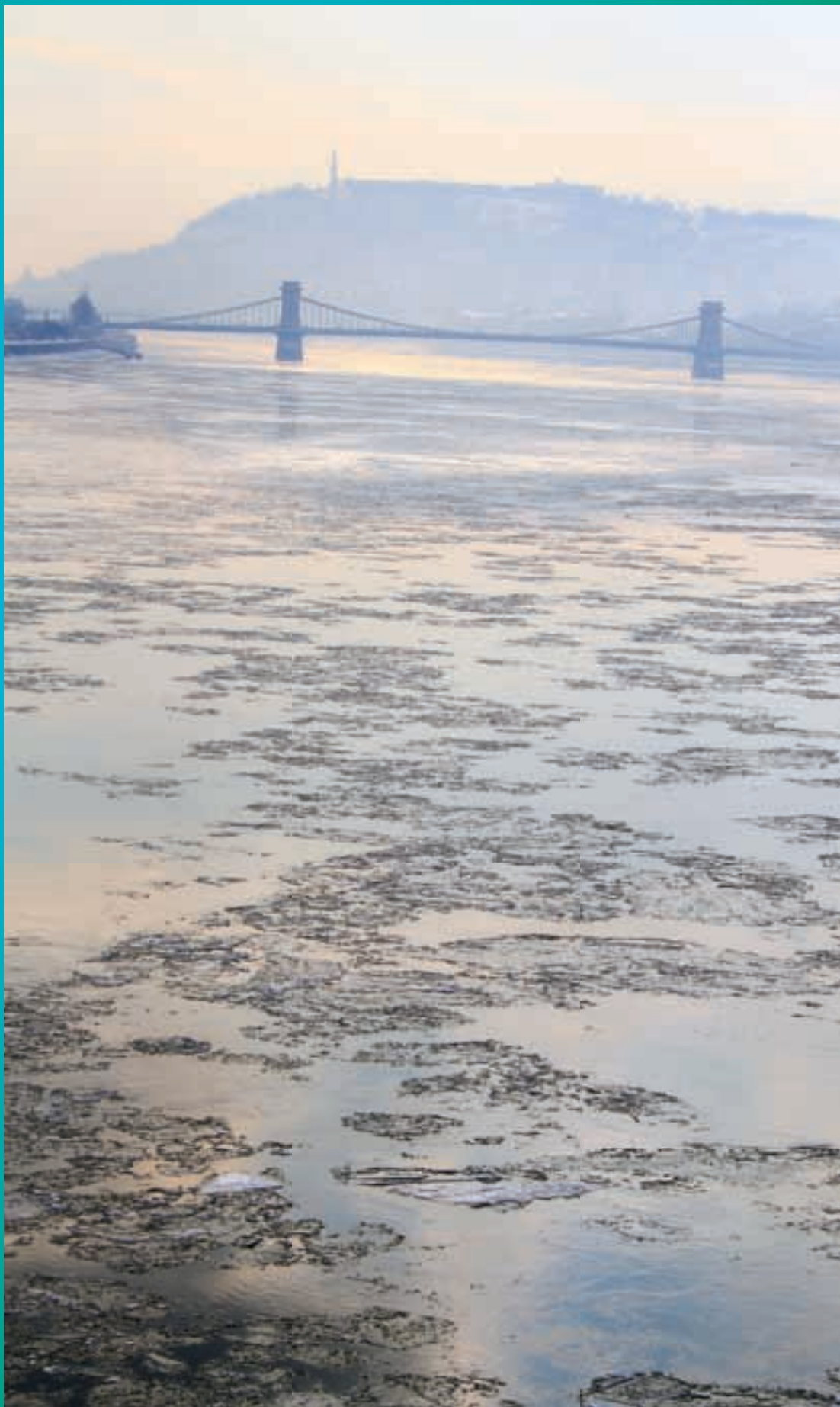
Híradás
a Margit hídról

Félidőnél a nyitrai
híd építése

Évvégi tudósítás
a Fővám térről

Újra Háros és
Soroksár

Egységben
az erő



Karácsonyi köszöntő

József Attila: Betlehemi királyok

Adjonisten, Jézusunk, Jézusunk!
Három király mi vagyunk.
Lángos csillag állt felettünk,
gyalog jöttünk, mert siettünk,
kis juhocska mondta - biztos
itt lakik a Jézus Krisztus.
Menyhárt király a nevem.
Segíts, édes Istenem!

Istenfia, jónapot, jónapot!
Nem vagyunk mi vén papok.
Úgy hallottuk, megszületél,
szegények királya lettél.
Benéztünk hát kicsit hozzád,
Üdvösségünk, égi ország!
Gáspár volnék, afféle
földi király személye.

Adjonisten, Megváltó, Megváltó!
Jöttünk meleg országból.
Főtt kolbászunk mind elfogyott,
fényes csizmánk is megrogyott,
hoztunk aranyat hat marékkal,
tömjént egész vasfazékkal.
Én vagyok a Boldizsár,
aki szerecseny király.

Irul-pirul Mária, Mária,
boldogságos kis mama.
Hulló könnye záporán át
alig látja Jézuskáját.
A sok pásztor mind muzsikál.
Meg is kéne szoptatni már.
Kedves három királyok,
jóéjszakát kívánok!

„Ha az ünnep elérkezik az életedben,
akkor ünnepelj egészen.

...Tisztálkodjál belülről és kívülről.

Felejts el mindent, ami a köznapok szertartása
és feladata. ...

Az ünnep a különbözőség. Az ünnep a mély
és varázsos rendhagyás.

Az ünnep legyen ünnepies...

Mindenek fölött legyen benne valami
a régi rendtartásból, a hetedik napból,
a megszakításból, a teljes kikapcsolásból,
legyen benne áhítat és föltétlenség.

Az ünnep az élet rangja, felsőbb értelme.

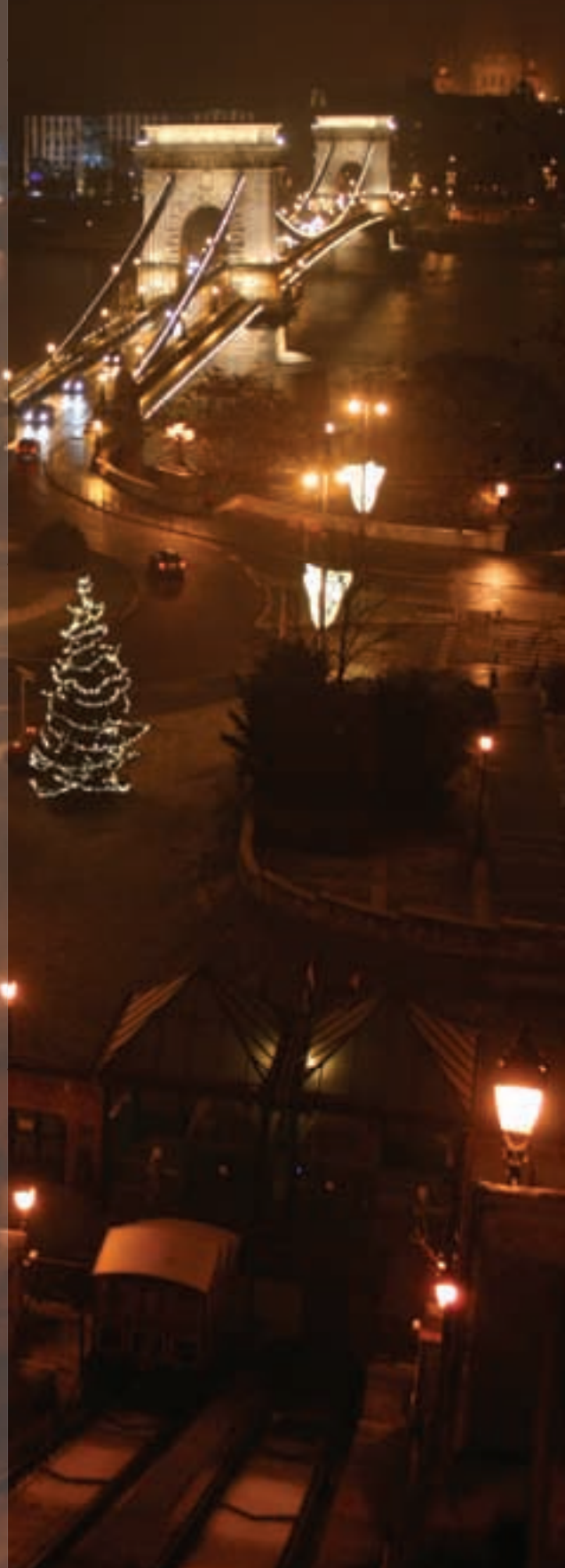
Készülj föl rá testben és lélekben,
... figyelj az ünnepre.”

Márai Sándor

Tisztelt Olvasók!

**Köszönöm egész éves érdeklődésüket és megtisztelő
figyelmüket újságunk iránt. Békés, áldott karácsonyt és
boldog új esztendőt kívánok mindnyájuknak.**

Boldog Gyöngyi szerkesztő





Házunk tája

Karácsonyi köszöntő	2
Építjük	
Próbaterhelés a Margit hídon	4
Híradás a Margit hídról	5
Félidőnél a nyitrai híd építése	6
Év végi tudósítás a Fővám térről	8
Újra Háros és Soroksár	10
Egységben az erő	13
Bemutatkozik a H-Promax Kft.	16
Keszthely elkerülő építése	19
Két év a G-Híd-nál	21

Megjelenik kéthavonta

Kiadja a Hídépítő Zrt.
 Felelős kiadó: Fehér László
 vezérigazgató
 Szerkesztő: Boldog Gyöngyi
 Fotók: Csécsesi 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 *Duna-hidak télen*

Hírek

Csepeli cégeink felajánlásáról	24
Betonszerkezetek a kihívás jegyében	27
KTE – szakosztályi ülés	28
Dr. Nemeskéri-Kiss Géza	29

Kitekintő

Ívhidak mozgásban	31
-------------------------	----

Múltidéző

Újabb leletmentés	33
-------------------------	----

Sport

Utazás egy sárkányhajós koponyája körül	35
Építők 5. Vitorlásokupája	37
Építőmérnök Golf Kupa	38

Amikor éppen

Amikor éppen nem építünk... akkor esküvőt tartunk!	39
--	----

Próbaterhelés a Margit hídon

2010. november 7-én és 8-án került sor Budapesten a Margit híd statikus terhelési próbájára. Szombaton a pesti, vasárnap a budai oldalon, a Híd Transz Kft. és a Geologic Kft. összesen huszonöt, egyenként 30 tonna össztömegű teherautója végezte a próbaterhelést.



Híradás a Margit hídról

Legutóbbi beszámolóink óta több hónap telt el és ezalatt sokat változott a Margit híd arculata.



Többek között sikeresen átépítettük a villamospályát a délről az északi oldalra és a buszforgalom szintén átkerült, hogy megkezdődhessen a déli oldali felújítás a már ismertetett északi oldalihoz hasonlóan. Fontos volt az összehangolt és jól szervezett munkavégzés, hogy mire ez az írás megjelenik, ideiglenesen át lehessen adni a hidat a közúti forgalomnak. Na, nem csak ezért! A határidő is sürgette az MH 2009 Konzorciumot. Elkezdődött a vasbeton pálya bontása az F főtartó felett és a H elem elhelyezése után ismét felállítottuk a „vezérgépeket”, a bakdarukat. Ezeknek a kihasználhatóságát nem volt egyszerű koordinálni, de végül sikerült megoldani a feladatot: órára lebontott ütemtervek készültek. Erőltetett menetben haladt az ortotróp pályalemez elhelyezése és a rácsrudak készítése. Ezzel párhuzamosan a szigetelés és a vasbeton szerkezetek, a villamospálya, és a dilatációk is a helyükre kerültek. Nem volt egyszerű feladat a hossztengetyben elvágott híd újraegyesítése sem. De némi ellensúllyal és éjszakai munkával ezt is teljesítettük. A korrózió felsővezeték tartók elhelyezése és a próbaterhelés után november 8-tól ismét eredeti helyén közlekedhet a villamos. Az aszfaltozás is haladt, ami nem

kis rugalmasságot igényelt a már közlekedő villamosok között. A parti nyílások szerkezeti munkái végükhöz közelednek, már elkezdődtek a köves munkák, melyek a mederpilléreken is folynak némi restaurációval keverve. Ezek kiszolgálása uszályokról történik, melyeket a HSP Kft. biztosít. Ha emellett van egy kis szabadidejük, nem hagyják ki, hogy búvárkodjanak és roncsokat keresgéljenek a víz alatt. A budai oldalon elkezdődött a parti pillér átbontása a kerékpárút miatt, mely sok közmű kiváltását igényli. A korrózióvédelmi munkálatok sem álltak le mivel tavaszi idő köszöntött ránk. Ez nagyban elősegítette, hogy némi burkolatjel felfestése és táblázás után 2010 november 15-én az autók is birtokba vehették a Margit hidat. Ezzel még nem fejeződött be a felújítás, mert hátra van a Margitszigetre vezető szárnyhíd felújítása mely már elkezdődött, valamint a festés, járdaszigetelés, közvilágítási oszlopok, korlátok elhelyezése, pillérek mellvédjeinek építése, obeliszk felállítás stb. Ebből is látszik: van még mit csinálni.

Szabó Németh László



Félidőnél a nyitrai híd építése

Mint ahogy arról korábbi számunkban már hírt adtunk, idén januárban megkezdődött az A-Híd Zrt. eddigi legjelentősebb külföldi munkája, a szlovákiai R1 autópálya 209. jelű hidjának (ahogy itthon nevezzük, a nyitrai hídnak) építése.



szakban felhasznált 3000 t betonacél és 23000 m³ beton pedig önmagáért beszél.

Alépitmények

Megrendelői nyomásra az alépitmények építését fel kellett gyorsítani, így az eredeti ütemtervhez képest mintegy 4 hónappal előbb készült el mind a betolt (DC1), mind pedig a szabadon betonozott (DC2) hídrész alapozása és pillérei – tehát a teljes alépitményi rendszer –, mindenki által elismert kiváló minőségben. Kivétel egy hídfő, amelyen ma még konzolidációs töltés teljesíti feladatát. A sokrétű folyamatok összehangolása Boros Attila munkáját dicséri. A munkarész fő alvállalkozója a Szeged Beton Kft., a földet a G-Híd művelte.



Az első kapavágások 2010. január 6-án voltak, majd a cölöpfúrásokkal kezdetét vette a nagyszabású munka.

Mostani képes beszámolóink az azóta eltelt csupán tíz hónap produktumát mutatja. A föld feletti részt, de tudjuk, a föld alatt hasonló léptékű szerkezetek rejlenek. Az eltelt idő-

DC1

A 2×806 m hosszú dupla gyártópados betolt hídszerkezet felvette az „utazósebességet”. A zömök az eddig megszokott hetes ciklusnál gyorsabban készülnek: 5-6 naponta kerül ki mindkét gyártópadból egy-egy 20 m hosszú elem. Félpályához érkeve ma a szinkrontoló berendezések üzembeállításán dolgozik a H-Promax.



A második tolóberendezésre a híd hosszmérete miatt van szükség, hiszen ez a felszerkezet a Hídépítő által valaha volt leghosszabb híd. Ennek megfelelően jó kezekben van: a karmester Kovács Emil, akiről nyugodtan mondhatjuk, az ország első számú specialistája ebben a műfajban. A kivitelező egység sem kezdő e területen, a Balogép Kft. már több híd születésénél bábáskodott. A 11. támasz köré épített tolótámasz megálmodása a műszaki osztály virtuozitását dicséri.

DC2

Úgy tűnik a kissé nehezen induló DC2, már félidőben elkezdett hajrázni. Elkészült az első két indítózöm és megkezdődhet a már előreszerelt zsaluzókocsik felszerelése. Ezzel párhuzamosan az alóluk kikerülő acél állványzatok áthelyezésével indul a másik két indítózöm is. A hídrész építésvezetője Gyalog András. Mint „betonos” építésvezető most debütál, s bár technológiai oldalról nagy gyakorlattal rendelkezik, csak praktikus frizurájának köszönheti, hogy nem szaporodnak ősz hajszájai.



A félidő mérlege tehát nem rossz, de még nem mondhatjuk el, hogy túl vagyunk a nehezén. Nincs félidei szünet, nem lehet lazítani. Kemény telünk lesz. Az időjárástól ugyanezt nem várjuk.

Takács László
projektvezető

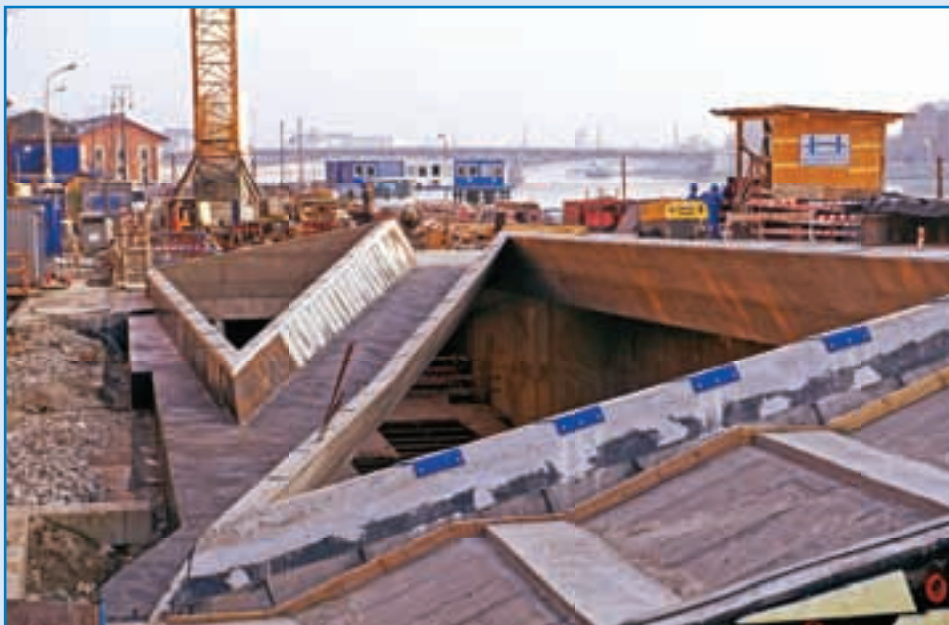


Év végi tudósítás a Fővám térről

Akik számára ködbe vész a projekt kezdete, azoknak felidézem, hogy a budapesti 4. sz. metróvonal I. szakasz Fővám téri állomás szerkezetének kiviteli tervezésére és kivitelezésére szóló szerződést 2006. július 3-án kötöttük meg a megbízó BKV Zrt-vel 140 hét, azaz összesen 980 nap megvalósítási időtartammal.



1. Ilyen lesz a felszín a lejtakna környékén



2. A lejtakna feletti gyalogos híd, szigetelés közben. A háromszögeket üvegtető fedí majd

Az idén júniusi cikkem óta eltelt néhány hónapban az építészek tetszését is kivívva megalkottuk a mozgólépcső lejtakna feletti látszó, vasbeton gyalogoshidat és környezetében a ferde síkú (nem függőleges) parapet falakat, melyek a lejtakna üvegtetejét fogják tartani (1., 2. kép).

A rakparti támfal eredetivel egyező jellegű visszaburkolásával javítottuk a pesti látképet. A felszín alatt ezenkívül eredményesen vettük fel a harcort béléfalakon helyenként megjelent vizes foltokkal, illetve megkezdtük a szellőző-alagút függőleges akna belső béléfalának kivitelezését (4. kép).

Az állomás utasforgalmi terében a P+1 földem alatti bélésfalak, a liftnakna és lépcsőház, valamint a peronalagutak vasbeton bélésfalainak kivételével az állomásszerkezet elkészült, a készültség 90 százalék feletti. A hátralevő kivitelezési munkák előkészítése megtörtént. Volt rá elég időnk, csak a folytatás kezdődátuma volt bizonytalan, de az nagyon....

A peronalagutak bányászati módszerű szerkezeteinek tavalyi megépítése után a vonali alagút építésével számunkra előállt akadályoztatás miatt, hátralevő munkáink befejezéséhez – több mint 500 nap szerződésben nem tervezett akadályoztatás után – nemrégiben, 2010. november 28-án kaptuk meg/vissza a munkaterületet a megbízótól (3. kép).

Ezt követően nekiláttunk még hátralevő munkáinknak. Jelenlegi számításaink szerint szerződéses kötelezettségeinket és ezzel a maradék munkák elvégzését (mely kb. 2500 m³ vasbeton szerkezet és a csatlakozó szigetelési és befejező munkák) 2011 nyarának végéig teljesíteni fogjuk.

A projekttel kapcsolatos tudósítás személyi hírek rovatába kívánkozok, hogy ez év augusztusától Szalai Ferenc kollégánk látja el (nagy megelégedésemre) a helyszíni kivitelezési munkák irányítási feladatait, azaz az alvállalkozók tevékenységének összehangolását, ellenőrzését, a hátralevő munkák előkészítését, illetve az interface kapcsolatok helyszíni kezelését.

Ha ezek után valaki arra kíváncsi, hogy manapság mit csinál a projektvezető (aki egyben felelős műszaki vezető is), illetve az igazgatója, annak figyelmé-

be ajánlom a következőket. Tudvalevő, hogy a vonatkozó generálszerződés (FIDIC Sárga könyv alapú) a kiviteli tervezés és a kivitelezés feladatát is magában foglalja.

Megbízónk, a metróépítés közismerten komplex feladatát a mienkkel együtt számolva kb. 20 szerződéssel igyekszik végrehajtani. Aki a teljes metróprojekt eddigi végrehajtásának értékelésére kíváncsi, annak ajánlom figyelmébe az Állami Számvevőszék vonatkozó, idén szeptemberi nyilvános jelentését. Mit mondjak: tanulságos, bár nekünk már nem tudott újat mondani.

A jelentésből is kiviláglik, hogy a szerződés végrehajtása során a szerződésben előírt adminisztrációs feladatokon felül igen sok munkát kellett és kell a vállalkozóknak, így nekünk is, a más vállalkozókkal való tevékenységeink összehangolására, a megbízóval fennálló számos vitás ügy megoldására fordítanunk. Mindezt a mindenki által jól ismert változó jogi, politikai, gazdasági és személyi környezetben. Ezen hányat-



3. A visszakapott munkaterület

tatott sorsú (sajnos ez a jelző nem túlzó) szerződés teljesítését ezidáig sikerült a fennálló körülmények között a fizikailag lehetséges lehető leggyorsabb, legbiztonságosabb munkavégzést produkálva, a kiviteli terveknek és az előírásoknak megfelelően teljesíteni.

Végezetül álljon itt a projektvezető félig humorosnak szánt kérdése, elmélkedése: András fiam, aki idén júniusban született, bölcsődés, vagy csak óvodás korában tudja majd kipróbálni az új 4-es metró?

Úgy hiszem, ez már egyre inkább nem rajtunk múlik.

Addig is áldott karácsonyt és boldog új évet kívánok minden kedves olvasónak!

Kántor Ervin
létesítményvezető



5. Ez a sündisznó befelé növesztette tüskéit – továbbépítjük a peronalagutat



4. Körök-karikák avagy a szellőzőakna bélésfalépítés előtt

Újra Háros és Soroksár

Az M0 autóút déli szektorának fejlesztése

Közel húsz évvel ezelőtt, 1990. november 16-án helyezték forgalomba az akkori nevén M0 autópálya 1/B szakasz első ütemét, amely a 6-os főút és az M5 autópálya között épült meg, félszélességben. A szakaszon két Duna-híd áll: egyik a Hárosi híd, amely a nagy Duna-ág felett, másik a Soroksári híd, amely a Kis-Duna felett halad át.

Akkoriban, amikor hazafelé tartottam munkahelyemről Trabantommal (később Daciámmal), arra gondoltam, „sohasem fog ez az út megtelni autókkal, hisz olyan kevesen használják.” Aztán mi lett belőle...

Előzmények

Az elmúlt években jelentősen megnőtt a forgalom az M0 útgyűrű déli szektorán. Megépültek a csatlakozó szakaszok, a keleti és északi részek. Elodázhatatlanná vált a pálya kapacitásának bővítése. Közismert, hogy jelenleg a déli szektor minden nap és napszakban túlszűfolt, állandóak a dugók, folyamatos a bal-esetveszély. A leállósáv hiánya akár a legkisebb műszaki hiba esetén is komoly fennakadásokat okoz.

Megvalósítás

Az M0-ás útgyűrű déli szektorának szélesítését három építési szakaszra bontották. Ezen belül a Dél II szakasz az M6 autópálya új csomópontjától az 51-es úti

csomópontig terjedő szakaszt foglalja magába. Hossza kicsivel több, mint 11 km a 12+140 és a 23+200 szelvény között. Érdekesség, hogy a szakasz folytatása, amely az M5 autópályáig húzódik, már nem az eredeti nyomvonalon épül, hanem egy új, délebbre haladó vonalvezetéssel éri el a keleti szektor csatlakozását.

A szélesítés a középső szakaszon a régi pálya déli oldalán épül. Az új autóúton egységesen 26 cm vastag, mosott felületű beton útpályaburkolatot kap, két kivétellel: a Duna-hidak burkolata továbbra is aszfalt marad. A tervezett pályaszélesség: három forgalmi sáv, leállósávval. Az egész beruházás az Európai Unió támogatásával, az Európai Regionális

Fejlesztési Alap társfinanszírozásával valósul meg.

Fontosabb adatok

A megbízó Nemzeti Infrastruktúra Zrt. 2009 tavaszán tette közzé ajánlati felhívását. Az eredményhirdetés 2009 decemberében volt. 2010. január 7-én írta alá a kivitelezői szerződést a megbízó és a nyertes vállalkozó, az M-0 déli ág II. Konzorcium.

A konzorcium vezetője: az A-Híd Építő Zrt. Tagjai: KÖZGÉP Zrt., STRABAG-MML Kft., Magyar Aszfalt Kft., COLAS Hungária Kft.

A szakasz főbb műszaki paraméterei:

- hossza: 11 km
- csomópontok száma: három

M0 útgyűrű déli szektor M6 autópálya és 51. sz. főút közötti szakaszának (12+140-23+200 km sz.) jobb pálya építésével autópályává fejlesztése, valamint csatlakozó létesítményei kivitelezési munkáinak elvégzése

Kivitelezés ideje: 2010. 01. 07. – 2012. 06. 30.

Bekezdésvezető:	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
Bekezdésvezető:	1124 Budapest, Új utca 11.
Bekezdésvezető:	M-0 Dél ág II. Beruházás
Bekezdésvezető:	1128 Budapest, Károlyi Pálya, 20.
Bekezdésvezető:	A-Híd Építő Zrt.
Bekezdésvezető:	1128 Budapest, Károlyi Pálya, 20.
Bekezdésvezető:	KÖZGÉP Zrt.
Bekezdésvezető:	1124 Budapest, Új utca 11.
Bekezdésvezető:	STRABAG-MML Kft.
Bekezdésvezető:	1124 Budapest, Új utca 11.
Bekezdésvezető:	COLAS - MML Kft. Zrt.
Bekezdésvezető:	1124 Budapest, Új utca 11.
Bekezdésvezető:	1124 Budapest, Új utca 11.
Bekezdésvezető:	1124 Budapest, Új utca 11.
Bekezdésvezető:	1124 Budapest, Új utca 11.
Bekezdésvezető:	1124 Budapest, Új utca 11.
Bekezdésvezető:	1124 Budapest, Új utca 11.

Az Európai Unió és a Magyar Állam által nyújtott támogatás összege: 34 870 000 000 Ft.

Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
1124 Budapest, Új utca 11. | www.nfu.hu

Új Magyarország FEJLESZTÉSI TERV

A projekt az Európai Unió támogatásával, a Kohéziós Alap társfinanszírozásával valósul meg.



- műtárgyak száma: 11, melyek az alábbiak:
 - Hárosi Duna-híd
 - Soroksári-Duna-híd
 - 3.07/2 13+354-13+605 felüljáró közút és a MÁV Bp.-Pusztaszabolcs vv. felett
 - 3.08/2 13+817 felüljáró a 6 sz. főút és a MÁV Bp.-Székesfehérvár vv. felett
 - 1.4/2 14+439,15 gyalogos aluljáró
 - 3.2/2 15+631 felüljáró az 5101 jelű út felett
 - 5.2/2 22+114 felüljáró közút és a HÉV felett
 - 5.4/2 23+085 felüljáró a MÁV kelebiai vv. felett
 - T1 13+335 támfal a 3.07/2 jelű híd hídfő jobb oldalán
 - 3.05/2 felüljáró patak felett
 - 3.06/2 gyalogos aluljáró lefedése

Fentiekén kívül jelentős mennyiségű zajvédő fal épül és 6,8 hektár véderdőt telepítenek.

A beruházás tartalmazza még két, az autópályához kapcsolódó létesítmény kivitelezését:

- a Váza utcai átemelő átépítését, 1200 m csatornaépítést, 350 m hosszán vízvezeték építést, a Diós-árok

rendezését, valamint az elektromos energiaellátás átépítését.

- a Növény utcai, külön szintű kapcsolatot jelentő aluljárórendszer építését.

A beruházás mérnöki feladatait az M0 Déli Szektor Mérnöki Konzorcium látja el. A mérnöki konzorcium vezetője ezen a szakaszon az Utiber Kft, tagja a Metrőber Kft.

Környezetvédelem, természetvédelem

A beruházás tervezésekor, és a kivitelezés során is fontos szempont a környezet védelme. A lakó- és üdülőterületek közelében haladó pálya az előírások és szabványok szigorú betartásával készült. A tervek jelentős mennyiségű zajvédő falat tartalmaznak, a bővítés során kivágott fák többszörösét telepítik vissza, és építés közben is kiemelt figyelmet kell fordítani a környezetvédelmi előírások betartására. A feladatokat, szabályokat, előírásokat az elkészült monitoring terv tartalmazza.

Elkészültek a beruházás megkezdésének feltételeként szabott organizációs tervek, a nulla állapotot rögzítő zaj-, levegő-, talaj-, stb. mérések. A jóváhagyott

terveknek megfelelően építés közben is mérni, és rögzíteni kell a változásokat.

A szakasz részletes bemutatása

A tervezett létesítmény a korábban megépült M0 útgűrű bal pályája mellett vezet majd, annak geometriai tengelyét követve. A vízszintes vonalvezetést a tervezési szakasz kezdetétől a Hárosi Duna-hídig egy 2000 m sugarú bal, illetve egy 500 m sugarú jobb ív jellemzi. Ezt egy 936 m hosszú egyenes szakasz követi, majd egy 850 m sugarú bal ív. A 17+009,71 km szelvénytől a 21+515,99 km szelvényig egy hosszán elnyúló 6000 m sugarú jobb ív található. A Soroksári-Duna-hídon egyenesben halad az autópályát, majd a 22+054,07 km szelvénytől a tervezési szakaszhatárig egy 2050 m sugarú bal ív jellemzi a nyomvonalat.

A magassági vonalvezetés a terep lejtését veszi figyelembe, illetve a 3.07/2 és a 3.08/2 számú híd, valamint a Hárosi és a Soroksári-Duna-híd előtt emelkedik a pálya, majd az ezeket követő szakaszon lejt.

A tervezett jobb pálya a megépült 6. sz. főúti és halásztelki forgalmi csomópont C és D csomóponti ágait, a szigetszent-



miklósi forgalmi csomópont és komplex pihenő A, B, C, D és E csomóponti ágait érinti. Az ágak kiválási illetve becsatlakozási geometriáját a jobb pályához illeszkedően kellett módosítani.

A főpálya keresztmetszeti kialakítása:

Az autótút a K.I.B. tervezési osztálynak, és a forgalmi igényeknek megfelelően 2x3 forgalmi sávval épül. A meglévő bal pálya átépítés nélkül lehetővé teszi a három forgalmi sáv + leállósáv kialakítását.

Főbb geometriai adatok a jobb pályán:

- forgalmi sáv szélessége: 3,75 m, száma: három
- gyorsító-, lassító és irányrendező sáv szélessége: 3,75 m, száma: egy
- középső elválasztó sáv szélessége: 5 m
- főpálya kopóréteg szélessége: 11,75 m
- gyorsító-, lassító és irányrendező sáv esetén: 15,5 m
- leállósáv szélessége: 3 m
- leállósáv kopóréteg szélessége: 2,75 m
- padka szélessége: 1,75 m
- koronaszélesség: 17,75 m + 18,50 m = 36,25 m

A főpálya kopóréteg teljes szélessége a forgalmi sávokon, illetve a gyorsító-, lassító és irányrendező sávokon túlmenően az elválasztó sáv melletti 0,25 m széles belső, és a leállósáv (burkolt padka) felőli 0,25 m széles külső biztonsági sávból áll.

A jelenlegi állapot

Az első hónapok java az előkészítési munkákkal telt el. A konzorciumi szervezet felállítása, a munkák elosztása, és a feladatok meghatározása megtörtént a szokásos módon.

A kiviteli tervek előkészítése, jóváhagyásra benyújtása volt a legfontosabb feladat. Több hónapra volt szükség, mire megkezdődhetett a tervekre a hatósági engedélyek beszerzése. A monitoring alapvizsgálatok elkészültek, a lőszertmentés, a fa-, cserje- és bozótirtás a terület jelentős részén befejeződött. Jelenleg is akadályozza a munkát – a Hárosi híd megközelítését – a jobb parti fakivágási engedély hiánya. Védett erdőterületről van szó, hosszabb az ügyintézés.

Az előírások szerint befejeztük a meglévő pálya elválasztását. Ezt a szigorú feltételt a közútkezelői előírások miatt kellett betartanunk. Elkészültek az ideiglenes le- és felhajtók, lehetővé vált a munkaterületek megközelítése. A szakasz jelentős részén megkezdődött az érdemi munka. A humuszleszedési, töltésalapozási munkák már korábban elkezdődtek, és szinte a teljes szakaszon elindult a földművek építése.

Néhány helyen még a régészeti feltárások befejezését várjuk. Területileg nem sok már ami hátravan, de ezek a „kicsi

MO

**DÉLI SZEKTOR M6 AUTÓPÁLYA – 51. SZ. FŐÚT
(12+140–23+200 km. sz.) KÖZÖTTI SZAKASZ
KORSZERŰSÍTETT ÉPÍTÉSI TERV**

Építtető:

NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ Zrt.
1134 Budapest, Váci út 45.

A térkép adatai EOV rendszerbe vannak és a BALTI alapszintre vonatkoznak.

JELLEN TERV AZ AJÁNLATI DOKUMENTÁCIÓ RÉSZÉNEK

Generáltervező: Unitef-Céh Mérnökiroda Kkt. 1119 Budapest, Bornemiszka tér 12. Tel: 205-6330 Fax: 205-6325 E-mail: unitef@unitef.hu, ce@ceh.hu				
Szakági koordinátor:	Projektvezető:	Projektigazgatóhelyettes:	Projektigazgató:	Ügyvezető igazgató:
Róza Tóth	Homola Zoltán	Kőrösi Gábor	Jancsó Péter	Székely Róbert, Tóth Attila
Szakszervező: UNITEF B3 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zrt. 1119 Budapest, Bornemiszka tér 12. Tel: 205-6330 Fax: 205-6325 e-mail: unitef@unitef.hu				
Főlel. tervező:	Homola Zoltán	tervező:	Berle József	tervező:
Kovács Péter	Kőrösi Gábor	Székely Róbert	Székely Róbert	Kovács Péter
Művelő igazgató:	Kovács Péter	Kovács Péter	Jancsó Péter	Déli-tervezőigazgató:
Székely Róbert	Székely Róbert	Székely Róbert	Székely Róbert	Székely Róbert
Tervezési szakasz: M6 útgyűrű				
Tervezési szakasz: I/A(3-4)		12+140–23+200 km. sz. között		
Tervezési szakasz: I/A(3-4)A1		Szakterv: ÚTÉPÍTÉS Autóút		
Tervezési szakasz: UC-126/D2 2531/D2		Részmuvelet: Áttekintő térkép		
Kelt: 2008.12.	Rajzméret: 0,24 m2	Mértérfajta: 1:50 000	Rajzszám: A1.02.02	

Ez a terv az UNITEF-CÉH Kkt. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja.

de fontos” helyszínek, jól tudnak akadályozni. A hidak építése a „szokásoknak” megfelelően kicsit nehezen indul. Itt nyilván több a tervezési feladat, ezek időigénye általában látszólagos tévlenésget okoz. De ez csak a látszat. A próbacölöpök valamennyi hídnál elkészültek, részben már túl vagyunk a kiértékelésen. A kiviteli tervek hatósági jóváhagyása is megkezdődött. Végigjárva a területet, már látzata van munkáknak. Kár, hogy nem a tavasz, hanem a tél előtt állunk! Akkor még biztatóbb lenne a kép. *Folytatjuk ...*

Windisch László
létesítményvezető

12 HÍDÉPÍTŐK 2010/6.

Egységben az erő

Múlt és jelen egy időben egy helyen, avagy Dulácska 2010

Egyszer volt, ... talán kezdődhetne így is a történet, de az igazság az, hogy nem tudnám kellőképpen idézni a múltat anélkül, hogy valaki vagy valami fontos ki ne maradjon.

Ennek ellenére hadd említsem meg egy kollégáink, Csernik György nevét, aki a H-Promax művezetője. Húsz éve is ő volt a gyártás „szakija” és most is ő. Sokan tanultuk/tanuljuk tőle e speciális technológia csínját-bínját. Ő az, aki a Magyarországon épített valamennyi tolt híd építésében részt vett. (Azt hiszem, talán egy kivétel van: M6 Dunaújváros-Paks.)

Rajta kívül még sokan sorolhatják magukat az időutazók közé. Ezúton is elnézést kérek tőlük, hogy nem említek mindenkit név szerint, de ígérem, ha egyszer könyvet írok, mindenképpen benne lesznek. Hála istennek még mindig sok jó szakember van, akinek múltja, jelene és jövője is van cégünknel!

Egy biztos, volt egy név: Hídépítő, volt egy hely: Dulácska-völgy.



Van egy név: A- HÍD Építő, van egy hely: Dulácska völgyhíd.



Most következzen itt azoknak a neve, akik tevékenyen hozzájárultak, hogy a Dulácska elkészüljön (felszerkezet szintjén) az év végére. Teljesítményünk jutalmául hadd őrizze nevüket az örökkévalóságnak a Hídépítő lapja:

A-Híd Zrt.

Medvecki István építés- és projektvezető, *Klincsek Géza* munkahelyi mérnök, *Isztl Péter* művezető, *Pallagi Éva* gazdasági munkatárs, *Tóth Imre János* művezető, *Horvai Péter* technikus-művezető, *Molnár Mihályné Gyöngyi* minőségügyi mérnök, *Horváth József* munkavédelmi koordinátor.

Hídépítő Zrt.

Becze János, *Csató Károly László*, *Mihalek Tamás*, *Majláth Gábor*, *Szabolcsi Máté*, *Simon Csaba* tervezők, *Gáti Katalin* és *Végh Krisztina* előkészítő mérnök, *Vigh Botond* laborvezető, *Edelényi Gábor*,

Szabó Balázs, *Pályi Attila*, *Király Csaba* laborosok.

G-Híd Zrt.

Zomborcsevics Milán építésvezető.

Hídtransz

Farkas Péter építésvezető.

H-Promax Kft.

Csernik György művezető, *Kerner Gábor* termelési főmérnök, *Pretl Norbert* Komló-telephelyvezető, *Fülöp Balázs* Komló-üzemvezető.

Hídtechnika Kft.

Bíró Atilla építésvezető.

Colas Hungária Zrt.

Deim Zsolt Projekt Vezető, *Pap Gábor* mh. mérnök.

Valamint: *Matuszka László*, *Kovács Bálint*, *Markó György* geodéta, *Dékány Róbert* ügyvezető, *Vén Imre* művezető, *Albert Imre* toronydarú kezelő, *Varsányi Tamás* építésvezető, *Hattinger Tamás* művezető, *Bakos Géza* építésvezető, *Hartmann Sándor* művezető, *Balázs György* rendszergazda.



1. Teljesítményünk 2010. április 25. és december 16. között



2. Dulácska völgyhíd

Bizonyosan mindenki hallott már a szinergiáról. Ma ez nekem a Dulácska völgyhíd építését jelenti, ahogyan több cég együttműködve dolgozik egy célért. Ez az év, a rendszer, a körülmények felruházták a fogalmat konkrét jelentéssel. „Ez az év tele van mindennel, ami csak akadályoz, lassít, nehezít, de a híd nem állhat meg. Az egységesség mely a munkaterületen kialakult, átgázol mindenben és töretlenül vezet bennünket előre, hogy célunkat, melyet magunk elé tűztünk elérjük.”

Kivonat a Dulácska völgyhíd építés-naplójából:

„2010. július 27. szombat

Időjárás: száraz napos, 17,23,31,22

Munkaidő: 7.00-19.00

Létszám: A-Híd Zrt.: öt műszaki, négy fizikai; G-Híd Zrt.: egy műszaki, nyolc fizikai, két gépkezelő, egy tehergépjármű vezető; H-promax Kft.: két műszaki, hét fizikai; Holc-

híd 2000 Kft.: egy műszaki, 16 fő fizikai; HBM Kft.: egy műszaki, öt fizikai, két gépkezelő, egy tehergépjármű vezető; T&T Beton-szabó Kft.: egy fő műszaki, négy fizikai, két gépkezelő; ÁBK SZ.: egy műszaki, négy fizikai, egy gépkezelő; Diósdai Kft.: egy műszaki, 12 fő fizikai; Ács gép Zrt.: egy toronydaru kezelő; Tamás és Zsolt Kft.: két darukezelő; Hídépítő Zrt.: egy laboros.”

Ez csak egy átlagos nap volt a sok közül. Nem részletezem bővebben, de azt hiszem, a fentiek alapján mindenkinek van elképzelése róla. Annyi biztos, mozgalmasság volt. Hiszen, ha ennyi ember egyszerre egy helyen csak összegyűlik, már az is egy „jó buli”. Hát, még ha egyetértésben dolgoznak is! Bárkit megkérdezhetnék, aki részt vett/vesz ebben a munkában, biztos, hogy mindenki rossz érzések nélküli pozitív élményekről számolna be. De most lássuk a tényeket.

Teljesítményünk 2010. április 25. és december 16. között (1. kép):

Dulácska völgyhíd (2. kép)

Alépitmény építése 2010. április 25. és július 30. között:

- 6 támaszon 2050 fm 0,80 m átmérőjű CFA cölöp
- 6 cölöpösszefogó 240 m³/db
- 2×5 db pillér, átlag 20 m magas szekrénykeresztmetszet

Bontási munkák 2010. június 18. és július 14. között:

- 180 m pályalemez konzolszélből 0,8 m levágása kiemelt szegély bontásával együtt
- Felsőszervezet építése 2010. július 15. és december 10. között:
 - 2 pályaszervezet építése, gyártópad építéssel és padátállással
 - 2-szer 11 zöm megépítése átlag 6 nap gyártási ciklusidő alatt
 - Kb. 2000 m² RMA. Szigetelés és szigetelésvédő aszfalt megépítése 17 nap alatt
 - 2-szer 180 m kiemelt szegély megépítése 30 nap alatt
 - 180 m egysoros vezetőkorlát megépítése 3 nap alatt



3. 1.06 jelű felüljáróhíd



4. 1.07 jelű felüljáró

1.06 jelű felüljáróhíd (3. kép)

Alépitmény építése 2010. június 25. és december 10. között:

- 2×5 db kútalap építése
- 2 sicalap építése 3,5 m mélyen a terepszinttől, kb. 2 m távolságra az autópálya lehajtó forgalomtól
- pillérek, hídfők megépítése forgalom mellett

Felszerkezet építése:

- monolit felszerkezet megépítése: 40 nap, 680 m³ betonozás 12 óra alatt, forgalom mellett
- kb. 700 m² RMA. Szigetelés és szigetelésvédő aszfalt megépítése 7 nap alatt november elején(!)
- 2-szer 50 m kiemelt szegély építése

1.07 jelű felüljáró (4. kép)

Kb. 1500 m² RMA. Szigetelés és szigetelésvédő aszfalt megépítése 12 nap alatt október végén, november elején(!).

1.08 jelű felüljáró (5. kép)

Alépitmény építése 2010. szeptember 1. és december 10. között:

- 2×5 db kútalap építése
 - 2 sicalap építése 3 m mélyen a terepszinttől
 - pillérek, hídfők megépítése forgalom mellett
- Felszerkezet építése:

- monolit felszerkezet megépítése 30 nap alatt az Érd-Törökbálint közút felett
- kb. 600 m² RMA. Szigetelés és szigetelésvédő aszfalt megépítése decemberben(!)
- 2-szer 40 m kiemelt szegély építése

1.22 jelű vadátjáró (6. kép)

- 2-szer 84 m szegély átépítése, átalakítása vadvédő fal fogadására az M0 felett úgy, hogy az anyagot csak „helikopterrel lehetett” odaszállítani.

2.02 jelű felüljáró

- meglévő tubosider meghosszabbítása kb. 11 m kosárvés keresztmetszetben, az építési feltételek legkedvezőtlenebb alakulása mellett, az utóbbi 15 év legcsapadékosabb évében.

Ha valaki esetleg Törökbálinton vásárol és ráér, látogassa meg a Dulácska völgyet és szálljon be az időutazásba. Szívesen látjuk!

Bertalan György
munkahelyi mérnök



5. 1.08 jelű felüljáró



6. 1.22 jelű vadátjáró

Bemutatkozik a H-Promax Kft.

A H-Promax Kft. 1998-ban alakult, ügyvezető igazgatója Hoffmann Balázs, műszaki igazgatója Hoffmann György. A Kft. jelenleg 23 szellemi és 29 fizikai dolgozóval végzi munkáját. Székhelye: Budapest, XIII. Karikás Frigyes utca 20., központi telephelye: 7300 Komló, Batthyány utca 1.

A H-Promax Kft. fő tevékenységi köre:

- speciális hídépítési technológiák
- kábel-, és rúdfeszítés
- injektálás
- dilatációk gyártása, helyszíni beépítése, javítása
- különleges szerkezetek emelése
- acélszerkezetek gyártása
- acélszerkezetek helyszíni szerelése, beépítése

Folyamatban lévő munkák:

- M43 Tisza híd építése
- Dulácska híd építése
- a szlovákiai Nyitránál két tollt híd és egy szabadon betonozott híd építése
- Margit híd acélszerkezeti munkák
- M0 déli autópálya Duna-hídjának acélszerkezeti munkái

Komló észak-baranyai város, amely egy évszázadon át szénbányászatról volt nevezetes. Ennek emlékét mind a mai napig őrzi a *Borbála* szabadterei Hídépítő-bányász múzeum, Hoffmann Györgynek köszönhetően. A múzeum a H-Promax komlói telephelyén található. *(Következő lapszámunkban részletesen bemutatjuk az értékes gyűjteményt. /szerk.)*

A múzeum mellett a komlói telepen áll a H-Promax Kft. acélszerkezeti gyártócsarnoka és az irodaépület is. Az üzemben tizenhatan dolgoznak (egy művezető, négy minősített hegesztő és tizenegy lakatos). Különböző acélszerkezetek gyártásával foglalkozunk, pl.: híd-korlátok, víznyelők, burkolócsövek, iránytörők, védőhálók, állványzatok, zsaluzatok, rácsrudak. A csarnok mellett talál-



*Hátsó sor balról jobbra: Kerner Gábor, Hoffmann László, Prettl Norbert, Hoffmann Balázs, Hoffmann György, Lavicska Ferenc, Zsíros Róbert, Kemény Ferenc
Középső sor balról jobbra: Balázs Jenő, Svébis András, Notheisz Ivett, Sipos Kinga, Jáger Károly, Zayzon Gabriella, Vavra Viktória, Pallós Diána, Nádházi Ferencné
Első sor balról jobbra: Szabó Tamás, Fülöp Balázs, Bocskai Zoltán, Gasperek Tibor*

ható az iroda, ahol Hoffmann Balázs vezetésével gördülékenyen folyik a munka. Lendületes, fiatal csapat dolgozik itt. A gazdasági részleget Pallós Diána vezeti Vavra Viktória segítségével. Munkájukat segíti Nádházi Ferencné tanácsadóként. A telepvezetés Prettl Norbert kezében van, az acélszerkezeti üzemet Fülöp Balázs irányítja. Az M43, a Dulácska, és a nyitrai tollt hidat jelenleg Kerner Gábor termelési főmérnök koordinálja.

Budapesten és Komlón egyaránt nagy segítséget nyújt a műszaki vezetésnek Notheisz Ivett asszisztens. Sipos Kinga vállalozási mérnökként, Lavicska Ferenc az acélszerkezeti részleg termelési főmérnökeként idén nyár vége óta tartozik a H-Promax Kft. égisze alá.

Komló öröksége határainkon innen...

2009 tavaszán megszűnt a Hídépítő Zrt. 55. számú építésvezetősége, amely a speciális hídépítési technológiákkal foglalkozott. Ekkor ezt a tevékenységet átvette a H-Promax Kft.

2009 az átalakulás és újjászületés éve volt, a régi csapat új felállásban igyekezett megfelelni a komlói örökségnek. A Hídépítőtől egy mérnök, és a fizikai létszám nagy része került át a H-Promaxba.

Az új csapat a régiek nyomdokain haladva vette ki részét az újabb kihívásokban, először az *M43 Tisza-híd* munkálataiban. Az ártéri hidak: két egymás mellett futó acélszekerényes, vasbeton pályalemezzel együtt dolgozó „öszvérhíd”. A mederhíd: függesztett-feszített kábeles (extradosed) háromcellás szekrénytartós híd, többféle rendszerrel feszített vasbeton pálya-, és fenékmezéssel, acél trapézlemez gerincekkel. A híd együttes hossza 661 méter.

Itt a H-Promax feladatai a szabadon betonozott (mederhídi) részen a speciális hídépítési munkák: zsaluzókocsik összeszerelése, mozgatása, bontása, DSI kábelek fűzése, feszítése, injektálás, VSL kábelek kiépítése, VT belső kábelrendszer (szabadkábel) kiépítése, feszítése, saruzások.



Szeged, M43 Tisza híd

Ezen felül a főbb tevékenységek: hídrendszer segédstruktúráinak gyártása, szerelése, elbontása, üzemi korlátok és vizsgálójárdák gyártása, szerelése. Acélbordák beemelése, hegesztése. Helyszíni munkáink főművezetője Balázs Jenő, művezetője Török Miklós, aki jelenleg már a nyitrai építkezésen dolgozik.

A Tisza-híd mellett az elmúlt évben az M31-es kishidakon saruztunk és korlátokat szereltünk, kihúztuk Halászi öreg hídját és egy új hidat vontattunk a helyére, majd Komlón a biomassza erőmű acélcsarnokát gyártottuk és szereltük össze szédítő magasságokban. Vasúti hidakat emeltünk be, szereltünk össze és szerelvényeztünk fel az Ukk-Boba vasúti vonalon. Emellett szélerőművek talapatát erősítettük meg dywidag rudakkal vagy éppen a Komjádi uszoda mozgó tetőszerkezetét emeltük meg a görgős kocsik cseréje végett. Dolgoztunk/dolgozunk Nyitrán, a Dulácska völgyhídon, a Margit hídon, az M0 déli szektor bővítésén, és Komlón készült Szendrőre az ideiglenes acélhíd is, amely az árvíz által elsodort híd helyére került. A hidat az A-Híd Építő Zrt. ajánlotta fel a településnek.

2009 végén indult munkáinkkal 2010 a gyarapodás éve lett: termelésünk 1,5 milliárdra nőtt. Speciális hídépítési csapatunk is erősödött régi-új emberekkel,

hiszen Gyalog András (Nyitra DC2 építésvezetője) még 2009 év végén csatlakozott hozzánk, Csernik György pedig (a Dulácska művezetője) idén tavasszal tért vissza a H-Promaxhoz. 2010 elejétől a Szabó Tamás (mh. mérnök Nyitra DC1) Szanyi Dénes (művezető Nyitra DC1) és Bocskai Zoltán (vezetőmérnök Nyitra DC2) hármas is erősíti a H-Promaxot.

Év elején nagy feladat előtt álltunk. Újabb munkák igényeinek kellett megfelelni, így az acélstruktúra helyszíni szerelése önálló ágat kapott, saját szakembergárdával. A Margit híd munkáihoz először a komlói telephelyen hoztuk új

intézkedéseket annak érdekében, hogy magasabb szintre emeljük az acélstruktúra gyártásának színvonalát, és így alkalmassá váljunk a következő cégtanúsítások megszerzésére: DIN 18800-7 (acélstruktúrák kivitelezésére vonatkozó tanúsítás), és a DIN EN ISO 3834-2 (hegesztőüzemekre vonatkozó előírások) cégtanúsítások megszerzésére.

A tanúsításokat 2010 márciusában kaptuk meg. Bővítettük hegesztőink minősítéseit: a 111 (kézi ívhegesztés bevont elektródával), 135 (fogyóelektródás aktív védőgázos ívhegesztés), 136 (fogyóelektródás aktív védőgázos ívhegesztés



Dulácska völgyhíd

porbeles huzalelektrodával) és 121 (fedett ívű hegesztés) eljárásra. Ezzel a H-Promax Kft. alkalmassá vált acélhidak gyártására és helyszíni szerelésére.

2010 májusában a Hídépítő csoport tagjaként, az A-Híd Zrt. minőségbiztosítási munkatársai segítségével, megkaptuk az EN ISO 9001, az EN ISO 14001 és a BS OHSAS 18001 rendszertanúsítványt. Ezzel egy időben fejlesztettük az acélszerkezeti rész szellemi és műszaki létszámát is: Svébis András építésvezető, Zsiros Róbert munkahelyi mérnök, Jáger Károly technológus (valamennyien a Ganz Acélszerkezeti Zrt-től), Gasperek Tibor munkahelyi mérnök, Zayzon Gabriella minőségbiztosítási mérnök, Kemény Ferenc hegesztési felelős (a Közgép Zrt-től).

A gyártási és a szerelési munkáknál hegesztő szakmérnök is folyamatosan ellenőrzi a hegesztést. Ezzel egy időben saját fizikai szerelőbrigádöt is létrehoztunk minősített hegesztőkkel: a Margit hídon Hoffmann László és Jóni László végzi a művezetői feladatokat.

A gyártásban anyag- és termékkövetési rendszert vezetünk be. Ez elősegíti a pontos nyomon követhetőséget. A szerkezeteket folyamatos, dokumentált minőségellenőrzés és anyagvizsgálat kíséri.

Első nagy projektünk, ahol újonnan bevezetett intézkedéseinket alkalmaznunk kellett, a Margit híd felújítása volt. Komlón gyártottuk a déli főtartó-megerősítés rácsozatait, a kezelőjárdákat, víznyelőket és sarukat, melyek helyszíni beépítését is mi végeztük. Alvállalkozóval gyártattuk a déli hídrész pályatábláit, a szárnyhíd pesti oldali pályáit és a villamos peron pesti

Margit híd, acélszerkezeti munkák

felét. Az alvállalkozói gyártások minőségi átvételében folyamatosan részt vettünk. A szárnyhíd pályatábláinak helyszíni szerelését is mi végezzük. Munkáink teljes befejezése jövő év elejére várható. A Margit hídon 2010. november 15-én, 2x2 sávban megindult a forgalom.

... és határainkon túl

Szlovákiában, Nyitrán áthaladva keletnyugat irányban épül a Besztercebánya–Pozsony közti autópálya, melynek S0209 sz. műtárgyát az A-Híd Építő Zrt. építi. A speciális hídépítési technológiák szervezésében, lebonyolításában és az azokhoz szükséges munkák elvégzésében, – mint az már jól megszokott – a H-Promax vesz részt. Mindent megteszünk azért, hogy ígéretünket hídra váltsuk. Azonban addig, amíg az a bizonyos hordó nem gurul, sok kihívással kell megküzdenünk.

A szabadon betonozó zsaluzókocsit a doka biztosítja, Bobják Sándor vezető szerelővel, aki nagy segítségünkre van

az amúgy kis előszerelő tereken elhelyezett kék és sárga acélelemek közti eligazodásban, azoknak össze- és felszerelésében. A dilatációs egység két végén a végelemek stabilizáló jármokkal erősített acél nehézállványzaton készülnek, hagyományos technológiával.

Jelenleg a 24. pilléren készült el az indítózöm, a zsaluzó kocsikat most szereljük rá. A 25. pillér indítózöm pályalemezének betonja még frissen szilárdult, az indítózöm hossz- és keresztirányú feszíthetőségét várjuk. Az indítózömök hídtengelyben mért 12,5 méteres hossza viszonylag nagyknak mondható, stabilitásukat az általunk épített nehézállványok és pengefalak biztosítják. Az indítózömök tapadó betétes pászmáinak feszítése után elbontjuk a nehézállványokat.

A hídágak stabilizálásában a pillérek előtt és mögött elhelyezkedő vasbeton pengefalakon játszanak majd további szerepet mindaddig, amíg az ágakat összekötő záró zömök elkészülnek.



Össességében elmondható, hogy mindazok a megszokott mozdulatsorok, és gondolkodásmód, melyeket akár a kőröshegyi munkán, a Megyeri hídon, vagy korábban Nagyrákoson már elsajátítottunk, fokozottan szükségesek Nyitrán is. Az építkezés egyedi műszaki megoldásokat kíván a szoros befejezési határidők miatt. Emellett külön figyelmet

és erőfeszítést igényel a helyi szabványok és előírások betartása.

Ez a híd Szlovákiában épül, és segítjük vele felvidéki honfitársainkat is, de reméljük, segítünk vele mindenkit, aki e szép tájra téved!

A cikket összeállították:

Sipos Kinga vállalkezési mérnök,
Hoffmann Balázs ügyvezető igazgató,

Bocskai Zoltán vezető mérnök,
Jáger Károly technológus,
Kerner Gábor termelési főmérnök
(speciális hídépítési technológiák),
Lavicska Ferenc acélszerkezeti
termelési főmérnök,
Zayzon Gabriella minőségbiztosítási
mérnök



Nyitra

Keszthely elkerülő építése

Új 2×1 sávós autópút épül – az Euroaszfalt-A-Híd Konzorcium kivitelezésében – a 71. sz. főút Keszthelyt elkerülő szakasz 102+435 és 108+200 km szelvényei között. Az elkerülő szakasz megépítése azért vált szükségessé, mert a jelenlegi nyomvonal a város belterületén halad át.

A kivitelezési feladat magában foglalja a főpályán kívül három körforgalmú csomópont, és a környező mezőgazdasági területek megközelítését biztosító földutak megépítését, vízépitési munkák készítését, és több keresztező ivóvízvezeték, szennyvízcsatorna, szénhidrogén vezeték, kis-, közép-, és nagyfeszültségű villamosvezeték kiváltását, védelembe helyezését, szabványosítását.

A szakaszon két vasbeton lemez-híd épül. A Csókakő-patak-híd 3 m, a Gyöngyös-patak-híd mintegy 7 m fesz-távolsággal. Az új nyomvonal kialakítása miatt egy meglévő közúti hidat el kellett bontani.

A munkák 2009-ben megkezdődtek, de a munkaterület azóta sem áll rendelkezésre a teljes szakaszon. Problémát jelentenek a kisajátítások, a

már kisajátított szakaszokon végzendő régészeti feltárások és a fakivágási engedélyek beszerzése.



Csókakő-patak-híd

Előbbieknek köszönhetően meglehetősen változatos képet mutat a munkaterület. Jelenleg erdőirtás, humuszleszedés, bevágásfejtés, töltésépítés, vízepítés, ivóvízvezeték kiváltás, hídépítés és burkolatépítés zajlik egyszerre a szakaszosan rendelkezésre álló munkaterületeken.

Az építési munkák mellett a téli időjárás beállta előtt megkezdődik a teljes szakaszon a már elkészült építmények védelembe helyezése.

Tálas Kornél



Burkolatépítés



Erdőirtás

Régészeti feltárás



Két év a G-Híd-nál

Amikor 2008. év végén kiderült, hogy megszűnik a Hídepítőnél a gépészeti részleg, nagy volt az izgalom, sok kérdés kavargott bennünk: folytatjuk-e munkánkat, mennyire nagy lesz a változás az eddigiekhez képest, stb. 2009. január első munkanapján már a HÍD-Gépészet Zrt-hez érkeztünk dolgozni, de a megszokott környezetbe, hiszen telephelyünk továbbra is Csepelen maradt. Várakozással teli kíváncsisággal vágtunk neki a munkának, amely az első hetekben a szokásos mederben folyt: lezártuk a még folyamatban lévő hídepítő munkákat és közben párhuzamosan elkezdtük az új cég munkáit is.

Számunkra a legjelentősebb változást az jelentette, hogy eddigi tevékenységeinket három szervezetre bontotta az új vezetőség. Lett adminisztrációs, szolgáltatási és flotta részleg. Újonnan kialakított szervezeti struktúránkban a szolgáltatási részleg nemcsak a kis- és nagygépek bérbeadásával, hanem földmunkákkal, bontási munkákkal, gerendázással, acélszerkezetek gyártásával, elektromos munkákkal is foglalkozik. Átalakulásunk január közepén fejeződött be, amikor a cégcsoport profiljához illeszkedve megkaptuk végleges elnevezésünket és lettünk G-HÍD Szolgáltató Zrt.

Érdekes volt új munkaköröm, nemcsak azért, mert mással kellett foglalkoznom, mint eddig, hanem azért is, mert a művezetők és a fizikai dolgozók napi munkája az építkezéseken, ismeret-



Flottanap

len terep volt számomra. Izgalmas volt átvenni a szerződéseket és ezáltal, ha csak papíron is, de bepillantást nyerni az építkezések világába. Én, aki egész napomat az íróasztal mellett töltöm, mindig lelkesen megyek ki területre.

Szeretem, mikor művezetőink körbevezetnek az építkezéseken. Nekik biztosan kevésbé izgalmas, hiszen minden napjukat ott töltik, de számomra újdonság. Az egyik legemlékezetesebb külsős látogatás volt, mikor az M31-es gödöllői



Margit híd

építkezésen művezető kollégám körbevezetett minket. Miközben mentünk a hatalmas földkupacok és cölöpök között, magyarázott, hogy itt majd ez és ez lesz, hogy mennyire változik minden, hogy ahol éppen jártunk, reggel még át lehetett menni, de most egy nagy földkupac állta utunkat, hogy változásban van minden, hogy a „semiből” utakat, hidakat épít a cégcsoport és mi ebben szervezen részt veszünk.

Csapatunk ellátogatott a szegedi építkezésre is, ahol bepillantást nyerhettünk az új Tisza-híd munkálataiba. A Hídépítő Zrt. műszaki kollégája vezetett körbe minket. Itt a G-Híd a földmunkák mellett a hídgerendázást is végezte, illetve a Tisza-híd belső szerkezeti elektromos hálózatát is mi építettük. Még nem ért össze a híd, de már így is látványos volt. A nap megkoronázásaként szegedi halászlével zártuk a napot.

Gyakran előfordul, hogy közös ebédet tartunk. Ilyenkor telepakoljuk a konyhasztalt mindenféle étellel és jó hangulatú

beszélgetés közepette megeszegetjük. Egy ilyen alkalommal megkérdezte valaki, vajon mi lehet Jancsovics Jani kollégánkkal, aki az Ipoly-hídnál dolgozik kb. egy hónapja. Rögtön jött a válasz: Hidat épít. Aki ismeri, tudja, a telefonba mindig így szól bele: „Hidat építő!” Ennél a hídnál voltak nem szokványos események is. Pl. szívesen megnéztem volna, amikor a II. világháborúban felrobbantott híd régi darabjait bontották, mert az évek alatt rárakódott hordalék eltakarítása közben derült ki, hogy hatalmas vasdarabok vannak még a mélyben, amelyek akadályozták az új híd építését. Búvárokat kellett hívni, akik a víz alatt elvágták a vasdarabokat, így már kiemelhettük őket. Vagy amikor egyik nap kifordítottak a földből egy II. világháborús taposóaknát. Szerencsére semmi baj nem történt, a rendőrséget azonnal értesítették, ők meg a tűzszereket, akik elvitték az éles aknát és felrobbantották. De, mindez csak nekem újdonság, az építőknek nem, állítólag gyakran előfordul az ilyesmi.

A nyitrai munkáknál ilyen izgalmakról szerencsére nem tudok beszámolni. Itt az alapozási földmunkák, toronydaru alapok elkészítése, a zsaluzatok téliesítése mellett a G-Híd alakította ki a munkaterület teljes elektromos hálózatát. Már itt is látványos az előrehaladás: nem régen, mikor kolléganőim kint jártak, már álltak a pillérek és a tolt híd is előrehaladott állapotban volt.

Többször jártam a metróépítkezésen is, a munkák különböző fázisaiban. Dolgoztak ott gépkezelőink, az elektromos munkákat is mi végeztük, a vasúti részen az utasforgalmi peronokat és perontetőket bontottuk. A hírekben sokat mutogatott fúrópajzs elemeit, miután sikeresen megérkeztek a Keleti pályaudvarra, a közreműködésünkkel szállították el. Érdekes lesz majd várni a metró, állni a peronon és mesélni a gyerekeimnek: Képzeltétek, amikor még csak építették a metró és itt jártam...

Főbb tevékenységeink mellett idén bővítettük szolgáltatásunkat: az eddigi



M43 Tisza-híd

gyakorlattól eltérően nemcsak saját gépeinket, eszközeinket javítják kollégáim, hanem külsős cégeknek pl. mezőgazdasági munkagépeket is. Két szervizautónk folyamatos mozgásban van, az új profilnak megfelelően G-Híd szerviz felirattal pompáznak.

A kiválást követően lett egy új üzletágunk, amely a több mint 300 gépkocsiból álló flotta gépjárműveinek bérbeadásával és kezelésével foglalkozik.

Ezt és gyakorlatilag a gépkocsikkal kapcsolatos mindenfajta munkát – pl. szervizelés, okmányirodai ügyintézés, kárügyek intézése, csereautók biztosítása, pár napos illetve. hosszú távú bérletek, biztosítások, sofőrszolgálat – két kollégám végzi. Nagyjából úgy jellemezném őket, hogy a fülükön állandóan ott a telefon, folyamatosan intézkednek. Most a legfontosabb projektjük, hogy az előregedett gépjárműveket, folyamatosan 0 kilométeres új autókra cseréljük, melyek üzemeltetése sokkal gazdaságosabb, mint egy sokat futotté.

Idén szervezték meg az első flotta- napot, melyet az Euroringen tartottak.

Itt a cégcsoportban lévő cégek vezetői illetve az ő képviselőik vettek részt. Az egész napos teszt és versenyzés nagyon jó hangulatban telt.

A kollégák a mai napig szívesen beszélnek arról, hogy egyes résztvevőkön úrrá lett a versenyszellem és nem tudtak „parancsolni” a löerőknek. Lelkesedésüket mutatja, hogy ezzel a versennyel hagyományt kívánunk teremteni, hogy a meghívottak szokatlan körülmények között ismét összemérhessék tudásukat és vakmerőségüket.

Szeretnék még valamit megemlíteni. Amikor a vörösiszap-katasztrófa híreit néztem, nagyon megrendített, hogy az ott élők min mentek keresztül. A hír hallatán, cégünk a HÍD Transszal közösen, segítséget nyújtott a helyreállításokban. Erről részletes beszámolót írt a hídranszos kollégánál. Cikke (24. old.) ebben a számban olvasható.

Legújabb fejlemény az életünkben, hogy elkészült a honlapunk. Szakmaibb és kevésbé laikus bemutatkozás a már üzemelő www.ghid.hu elérhetőségen található rólunk.

Bár nagyon sok a munka, bevallom azért szoktunk lazítani is, hiszen fontos a csapat és a jó hangulat. Ezért a csapatépítésekre nagy hangsúlyt fektet a vezetőség. A mai napig gyakran idézzük föl a fényképeket nézegetve, hogy milyen volt kanopizni, paintballozni, hogy a gokartban milyen ádáz csata folyt a pályán, milyen volt kúszni-mászni a barlangtúrán a szűkebbnél szűkebb átjárókban, hogy ki hogyan énekelt a karaoke partin.

Nem tagadom, előfordul néha, hogy morcosabban érkezek reggel, de alapvetően szeretek itt lenni, itt dolgozni. Összekovácsolódott közösségünk az elmúlt két év alatt. Talán ezért sem meglepő, hogy időnként magánszorgalomból is összejárunk, legyen szó kerti sütögetésről, közös korcsolyázásról vagy akár egy hétfégi bulizásról.

Nagy vonalakban, az én szememmel nézve, valahogy így telt az elmúlt két év a G-Híd Zrt-nél.

Dózsa Brigitta
G-Híd Zrt.



Barlangászás

A kollégák, akikkel dolgozom:

Apáthy Zoltán vezérigazgató;
Ábrahám Károly Halmavánszki Gyula, Jancsovics János, Losonci László és Zomborcsevics Milán művezető; Bakó Rozália TE nyilvántartó; Iker Viktória adminisztrációs vezető; Kardos Barnabásné szolgáltatási ügyintéző; Kovács András szolgáltatási vezető; Kovács Erzsébet pénzügyi munkatárs; Nasztopulosz Csaba gépészeti vezető; Stark Renáta gazdasági munkatárs; Tatár Alexandra flottaügyintéző; Völgyi Ágnes számviteli ügyintéző; Zsiga Mihály flottamenedzser.

Fizikai dolgozók: Barabás Imre, Horváth Attila, Keresztes István, Pócs Kálmán, Sándor Károly, Seres Mihály, Szűcs Tamás, Tóth András, Truczko Péter, Végh Árpád és Verő Lajos gépkezelő; Filep Sándor villanyszerelő; Horváth Géza, Lukács Mihály szervizes; Laczkó László, Oláh Jenő, Szűcs Károly darus; Pataki József esztergályos; Ruck Zoltán hegesztő; Szabó Zoltán kisérszerelő.

Csepeli cégeink felajánlásáról

Nem vagyok újságíró, de ha az lennék sem tudnám szavakkal kellően kifejezni a néhány hete történt szörnyű iszapkatasztrófáról látottakat. Mégis megpróbálom összeszedni gondolataimat, mert szeretném, ha mindenki átérezné azoknak a helyzetét, akiknek sorsa megpecsételődött 2010. október 4-én, azon a napon, amikor Ajkán átszakadt a timföldgyár egyik tározójának gátja.

A segítségnyújtás gondolata már az első pillanatoktól ott kavargott mindannyiunk fejében. A katasztrófáról láttott képek és videók szinte sokkolóan

hatottak ránk és erősítették a szándékot. Valamit tenni akartunk. Védőfelszereléseket és tartós élelmiszert szertünk volna eljuttatni a károsultaknak.

Belefogtunk hát magánakciónk megszervezésébe. Először főnökünknek vázoltuk tervünket. Válasza csak ennyi volt: szervezzétek meg! Ettől kezdve tétova kezdeményezésünk a Híd Transz Kft. szívügyévé vált.

Október 6-án lázas telefonálgatás és végtelennek tűnő, türelmetlen várakozás vette kezdetét. Kapcsolatba léptünk a katasztrófavédelemmel és a devecseri önkormányzattal. Mindkét helyen visszahívást ígértek. Közben a katasztrófa helyszínén tovább romlott a helyzet. Az erősen lúgos iszap a Torna-patak és a Marcal teljes élővilágát elpusztította. Félő volt, hogy a szennyeződés a Dunát is eléri. Ennek elkerülése érdekében a szakemberek gipsszel semlegesítve próbálták a Marcal szennyezettségét csökkenteni. A Geologic Kft. öt nyerges tehergépkocsival vett részt a munkálatokban. Szergény határába, a Marcal partjára szállították a gipszet, melyet munkagépek segítségével szórtak a folyóba. Közben folyamatos, erős nyomású víz-sugárral próbálták elősegíteni a gipsz keveredését a folyóban **(1. kép)**.

Október 8-án két kolléganőmmel útnak indultunk Szergényre, mert a teherautók helyszíni koordinálásában építésvezető kolléganőnk is rész vett. Érzelmek vegyesek voltak. A majdnem 3 órás út először izgalmas kalandnak tűnt, de ez az érzés hamar elpárolgott. Tudtuk, hogy nagyon közel járunk, amikor néhány autó iszaptól vöröslő kerekekkel haladt el mellettünk. Ahogy a 8-as úton közeledtünk Devecserhez, a település nevét jelző tábla széles vörös vonallal áthúzva állt az út szélén, szin-



1. kép

2. kép



te ijesztő volt. Lassítottunk amennyire lehetett. A faluba vezető utat lezárták, mindenütt gépfegyveres rendőrök álltak őrt. Az autókat továbbirányították, csak néhányan jutottak be a lezárt területre.

Lassan felocsúdva továbbhajtottunk, hogy Szergényben bevárjuk a Geologic Kft. autóit. Lehangelő volt látni, ahogy a folyó vizét és a parti növényeket vörösre színezte az iszap. A vízben életnek már nyoma sem volt. Miután a teherautók végeztek a munkával – ami eltartott egy ideig – a gipsztől porzó úton újra Devecser felé vettük az irányt. Az útzáron átjutni lehetetlennek tűnt, de megpróbáltuk. Mikor elmondtuk a rendőröknek, hogy a segítségünket szeretnénk felajánlani, habozás nélkül beengedtek.

A látvány, ami fogadott, hátborzongató volt. Nem lehet szavakkal kifejezni a mindent beborító iszap hihetetlen pusztítását. A házak megtépázva, vörösön, néptelenül álltak az út két oldalán. Mindenütt keményen dolgozó tűzoltókat, katonákat és önkénteseket láttunk. Lapátolták a sarat, mosták az utakat, bár értelmetlennek tűnt minden erőfeszítés. Bárhová néztünk, vörös sár borított mindent: fákat, házakat, pocsolyákat, a játszóteret **(2. kép)**.

Lassan hajtottunk át a falun. Kolon-táron a pusztítás még inkább érezhető volt. A mélyebben fekvő területeken szinte semmi nem maradt épségben. A házakban bokáig ért a sár, a termőföld eltűnt az iszap alatt, melyből csak néhány – nemrég még használatban lévő – tárgy körvonala volt kivehető **(3. kép)**.

Némi útbaigazítás után az autóval leparkoltunk egy félreeső helyen. Gumicsizmát húztunk – e nélkül ugyanis lehetetlen volt gyalogosan közlekedni – majd útnak indultunk, hogy felkeressük a helyszínen dolgozó katasztrófavédelmi csoport vezetőjét. Önkéntesek és különféle szervezetek sokasága tette a dolgát, mindenki fáradt volt és elcsigázott.



3. kép

4. kép



A környék háborús övezethez hasonlított, a falu romokban állt. Az iszap átható szaga mindenütt érezhető volt, amerre mentünk. Tévések és újságírók lepték el az utcákat, nagy volt a nyüzsgés. Végre megtaláltuk az épületet, ahol a katasztrófavédelem tartózkodott. Rögtön be is jutottunk, barátságosan fogadtak minket. Elmondtuk, miért jöttünk, majd írásban is megerősítettük felajánlásunkat a Híd Transz és a G-Híd részéről. Másnap hívtak telefonon, igényt tartanak a segítségünkre.

Szállításvezető kollégánk szervezésével és irányításával október 11-én cégünk és a G-Híd felajánlásából, a Híd Transz KTD-302-es önrakodós tehergépkocsijával délután öt órára leszállítottunk Devecser térségébe egy mini homlokrakodó gépet, kezelőjével együtt **(4. kép)**. Kollégáink érkezésekor még tartott a rendőri ellenőrzés a város határában, de azonnal beengedték őket, mikor közölték, hogy segítséget hoztak. A gép kezelője a munkavédelmi vezetővel megbeszélte a helyszínen jelentkezett

és átadta a munkagépet. Ezután az önkormányzat épületében a katasztrófavédelem helyi elosztási irányítójával a részletes terv megbeszélésére került sor, és kollégáink újabb felajánlást tettek további munkagép, illetve eszköz rendelkezésre bocsátásáról. Felajánlásunkkal egyelőre nem kívántak élni, de szívesen vették.

A teherautó vezetője és a bobcat kezelője önként vállalta a feladatot. A kis géppel még aznap délután elkezdték a munkát a tűzoltóság irányítása alatt.

A közterek nagy részéről ugyan már elhordták az iszapot, helyenként látható volt már az aszfalt, de azért bőven volt még mit tenni. Az utcák takarítása szervezett munkát igényelt, mindenkinek meg volt a feladata.

A bobcat az iszap összegyűjtésében, a konténerekbe rakodásban, illetve a gipsz terítésében segédkezett. A következő napokon az udvarok tisztítására került sor. Elszállították a használhatatlanná vált bútorokat és berendezési tárgyakat. A gép kezelője minden nap

sötétedésig dolgozott, a tűzoltók egymást váltó csoportjaival szoros együttműködésben. A növények kivágása, a magas fáktól a legapróbb bokrokig, nem kevés energiát igényelt. Következő lépés a szennyezett föld elhordása volt 15–20 cm rétegben az udvarok teljes területéről **(5. kép)**.

A munka összehangolva, folyamatosan haladt. Az összegyűjtött földet konténerekbe pakolták. A megtelt konténereket az állomásra szállították, ahonnan az összegyűjtött iszapot egy kiszáradt tározóba hordták. A kártalanítás utolsó fázisaként az udvarokat gipsszel terítették be, hogy az felszívja a maradék iszapot. Ezt a réteget néhány nap után szintén el kellett távolítani **(6. kép)**.

A bobcat kezelője nagy rutinnal és tapasztalattal irányította gépét, alkalmazkodva a vele együtt dolgozókhoz. A munkagép október 16-ig dolgozott a helyszínen. A gépkezelőnek egy panzióban biztosították szállást. Az étkezést a Máltai Szeretetszolgálat jóvoltából a helyi iskolában oldották meg, de kiszállították munkaterületre is, ahol szétosztották a dolgozók között.

Szállításvezető kollégánk elmondása szerint a segítőkész összefogó csapatmunka érezhető volt, és a helyzethez mérten rendezetten, szervezetten zajlott. Ahhoz, hogy az élet visszatérhessen ide, még nagyon sok a tennivaló, de bízunk benne, hogy a legapróbb segítségek is sokat jelentett.

Köszönet mindenkinek, aki részt vett a helyreállításban. A gépkezelő – Szűcs Attila – munkája külön megbecsülést érdemel!

Büszkék lehetünk cégcsoportunkra, hogy önzetlen összefogással segített.

Vas Edit



5. kép

6. kép



Betonszerkezetek a kihívás jegyében

CCC 2010 Marienbad

Négy közép-európai ország: Magyarország, Ausztria, Csehország és Horvátország betonnal, vasbetonnal, feszített betonnal foglalkozó szakmai szervezete (magyar részről a fib, a Nemzetközi Betonszövetség Magyar Tagozata) 2004-ben elhatározta, hogy létrehoz egy laza szövetséget, amelynek legfőbb céljával egy konferenciasorozat megrendezését tűzték ki.

Az elnevezés is erre utal: Central European Congress on Concrete Engineering, amit magyarra talán Közép-európai Betonmérnöki Kongresszus-nak lehetne fordítani. Az első CCC 2005-ben az ausztriai Grazban volt. 2010 CCC helyszíne, a csehországi Mariánské Lázně (Marienbad).

Az idei, a 6. CCC – amelyen a Hídépítő részéről Kovács Emil, Dollmayer Dávid és Barta János vett részt – mottója: *Betonszerkezetek a kihívás jegyében*. Az előadások sora sok szép példát vonultatott fel valódi kihívásokra, közülük nem kevés szólt hídszerkezetekről. Kezdjük olyannal, amit láttunk és használtunk is utunk során: a Prágát elkerülő körgyűrű egy fontos szakaszát adták át nemrég, amely útszakasz tele van hidakkal és alagutakkal. Az egyik legimpozánsabb műtárgy egy több dilatációs egységre, a gyakorlatban öt műtárgyra bontott, több mint 2 km hosszú völgyhíd. Külön-külön előadás szólt egy-egy szabadonbetonozott technológiával épült részéről.

Az a tény, hogy a fent említett négy ország hívta életre a CCC-t, nem jelenti azt, hogy máshonnan ne vehetnének részt rajta hallgatók, és előadók. Így volt

alkalmunk megismerni egy átfogó előadás keretében Lengyelország gyorsforgalmi úthálózatának helyzetét. Jelenleg több száz kilométeren, több mint 200 hidat építenek egyszerre.

Nyugati szomszédunknál inkább az autópályák fenntartása, korszerűsége, szélesítése napjaink fő feladata. A másik jellemző munka Ausztriában a vasútépítés, jórészt a nagysebességű vasútvonalak építése.

Ilyen vasútvonalakra terveztek vasbeton ívhidakat többek között a Rajna fölé az osztrák-svájci határon, illetve Ausztria első „arch network” vasúti hídját Bécsben más vasútvonalak fölé.

Az új tulli vasúti rácsos híd fő tartószerkezete ugyan acélból van, de pályalemeze, amelybe a síneket ágyazták, vasbeton.

Kisebb, de nem kevésbé érdekes hídszerkezet az Ostravice folyó fölött készült feszített beton szalaghíd Csehországban, vagy a majdnem teljesen lágyvasalás nélküli (!) – csupán a lehorgonyzások környékét vasalták meg – Egg-Graben híd Ausztriában.



Nem hidas, de magyar vonatkozású és érdekes előadás hangzott el a budafoki víztorony figyelemreméltó szerkezetéről és építéséről. Érdekes színfolt volt a környezetvédelem szem előtt tartása jegyében elhangzott előadás a szálerősítéses könnyűbetonból készülő úszó műszigetekről, amelyeket a madarak fészkelését elősegítendő, tavakban helyeznek el.

Két poszterről kell még mindenképpen említést tenni: Bódi István és Kóris Kálmán (BME) előregyártott vasbeton födémgerendák várható élettartamáról szóló műve díjat nyert a poszterek külön versenyén. Az osztrák DOKA cégtől Johann Haas a cége által kifejlesztett és már több helyen is alkalmazott zsaluzókocsiról készített posztere egyebek mellett az M43-as autópálya szegedi Tisza-hídjáról szolt, megemlítve a kivitelező Hídépítő ZRt-t, és a poszter elkészítésében is segédkező Dollmayer Dávidot is.

A soron következő 7. CCC házigazdája 2011 őszén Magyarország, pontosabban Balatonfüred lesz. Látva, hallva a számtalan érdekes előadást az idei CCC-n, arra biztatok mindenkit, találkozzunk 2011 szeptemberében Balatonfüreden!

Barta János
műszaki osztályvezető



KTE – szakosztályi ülés

2010. október 26-án tartotta tisztújító taggyűlését a KTE Mérnöki Szerkezetek Szakosztály.

A közelmúltban elhunyt neves tagjainkról való néma megemlékezés után, a leköszönő vezetés helyére, a vezetőségi tagok titkos szavazással megválasztották az új vezetést: *Dr. Dunai László* professzort (BME) elnöknek, *Dr. Koller Idát* (UVATERV) titkárnak. Ezt követően sor került a 15 tagú vezetőség megválasztására, és megerősítést kapott a hat örökös tag. *Dr. Balázs György* professzor örökös elnöki tisztét is megerősítette a tisztújító taggyűlés. Az új vezetőség célkitűzése: élénkíteni a szakosztály életét,

együttműködni a társszervezetekkel, növelni a szakosztályi létszámot és nem utolsósorban fiatalokat minél nagyobb számban bevonni a szakosztályi életbe.

Ennek szellemében felkérjük azokat a lelkes fiatal mérnököket, akik a szakmájuk iránt kellő elhivatottsággal és odaadással végzik munkájukat, hogy csatlakozzanak a szakosztályhoz. Ezen a fórumon is népszerűsítsék a mérnöki alkotásokat, és segítsék visszaszerezni a mérnökszakma valamikori elismertségét.

A társszervezetek jövő évi rendezvényei:

- EUROSTEEL 2011 Konferencia: 2011. augusztus 31. – szeptember 2. Helyszíne: Budapesti Műszaki Egyetem, a BME Hidak és Szerkezetek Tanszék szervezésével.
- fib Konferencia: 2011. szeptember 22-23., Balatonfüred, Flamingó Hotel.

Összeállította: LIA.

Dr. Nemeskéri-Kiss Géza

Nagy veszteség érte a hidász szakmát: 88 éves korában elhunyt Dr. Nemeskéri-Kiss Géza, a magyar hídépítés kiemelkedő alakja. Rá emlékezve bemutatjuk életútját és ízelítőt adunk abból az óriási hagyatékából, amit ránk, hídépítő mérnökökre hagyott.

Dr. Nemeskéri-Kiss Géza 1922. június 1-én született Alcsuton. 1940-ben Pécsen a Zrínyi Miklós Honvéd Főreáliskolában érettségizett. Ezt követően a Bolyai János Honvéd Műszaki Akadémián folytatott tanulmányokat, ahol 1942 decemberében hadnaggyá avatták.

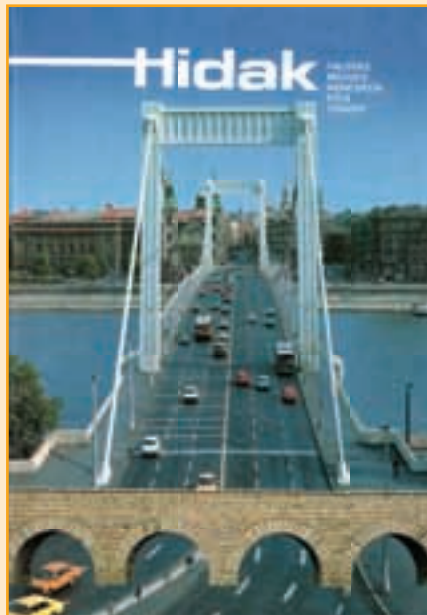
Az Akadémia elvégzése után a szentendrei Görgey Artúr Honvéd Vasútépítő ezredhez, majd 1944 márciusában a Kárpátok előterében Galíciába vezényelték. A háború végén Csehországban hadifogságba esett, ahonnan lezárt marhavagonokba Budapesten keresztül az ukrajnai Stalinovba szállították. A fogságban útépitési munkát és fakitermelést végzett fogolytársaival. 1947 augusztusában egy lettországi táborból szabadult.

1947 szeptemberében iratkozott be a Műegyetem mérnöki karára, ahol 1950 szeptemberében jeles mérnöki diplomát szerzett. Egyetemi tanulmányai során nagy hatást gyakoroltak rá professzorai, első sorban Dr. Palotás László – akivel később több közös kutatási munkát is végeztek –, Jáky József, Korányi Imre, Oltay Károly, akik révén az elsajátított tudás egész életére meghatározóvá vált. A Korányi Emlékülés és szoborállítás alkalmával meleg szavakkal emlékezett meg egykori tanáráról és példaképéről **(1. kép)**.

Az egyetem padsoraiban olyan neves közismert mérnökökkel folytatta tanulmányait, mint például később a Hídépítő vállalatnál elhelyezkedő Gulyás Kálmán, Hajnal István, Penkala Tibor, az egyetemi tanárok közül Balázs György, Halász Ottó, Kaliszky Sándor, Tassi Géza, és még sokáig folytathatnánk a sort.



1. kép



2. kép

A háborús újjáépítés korszakában a végzős hallgatókat az egyetem irányította leendő munkahelyükre. Így került Nemeskéri-Kiss Géza a MÁV-hoz, ahol a vezérigazgatóság hídosztályán kezdett dolgozni és nyugdíjba vonulásáig itt tevékenykedett.

A hídosztályon a mérnöki feladatok széles spektrumával találkozott. 1952-ben az újpesti Duna-híd újjáépítésének irányításával bízták meg, ahol együtt dolgozhatott Petik Ernővel, aki abban az időben a Hídépítő Vállalat fiatal épí-

tésvezetője volt és Perényi Miklóssal a Ganz-MÁVAG közismert szakemberével. Visszaemlékezéseiben nagy szeretettel emlékezett meg Szilágyi Dezsőről a Hídépítő Vállalat, és Kozma Károlyról az UVATERV mérnökéről.

A vasbetonhidakkal 1960-tól kezdett behatóbban foglalkozni, így ő volt a felelőse a H.2. számú MÁV utasításnak, amelynek 1984-ben megjelent utolsó korszerűsítése is az ő nevéhez fűződik. Elévülhetetlen érdemeket szerzett a vasúti vasbetonhidak előregyártásának fejlesztésében és a tartóbetétes vasbetonhidak vasbetonként történő méretezési elvének kidolgozásában, aminek köszönhetően világviszonylatban elsőként vezethette be ezt a méretezési eljárást a MÁV. Doktori értekezése is a vasbeton vasúti hidakkal volt kapcsolatos: az előre gyártott szerkezetek tervezését és beépítési módszereit dolgozta fel.

Idegen nyelv ismerete alapján több nemzetközi vasúti szervezet munkájában is részt vett. Jelentős szakirodalmi tevékenységet végzett, publikációinak száma meghaladta a háromszázat. 1960-tól nyugdíjba vonulásáig a Mélyépítés Tudományi Szemle szerkesztőbizottsági tagja volt, aminek köszönhetően ebben az időszakban csaknem minden számban vasúti hidakkal kapcsolatos tanulmány is megjelent. Emellett külföldi folyóiratokban is rendszeresen publikált.

Részese volt a Magyar Vasút Historiai Évkönyvek, valamint a Vasúttörténet c. könyvsorozat megírásának. Ezekben számtalan tanulmánya jelent meg a vasúti hidak témakörében. Közülük külön említést érdemel a háborúban felrobantott Duna- és Tisza-hidak háború utáni ideiglenes jellegű helyreállításának

története. Dr. Palotás László, Dr. Träger Herbert, Dr. Medved Gábor társszerzőjeként vett részt az egyik legismertebb hírdász alapmű, a Hidak c. könyv megírásában (2. kép).

A könyv később japánul is megjelent. Technikatörténeti írásai közül kiemelkedő az 1858-ban épült szegedi vasúti Tisza-híd és a biatorbágyi völgyhidak történetének feldolgozása, melyek az adott mérnöki létesítmények történetét a leghitelesebben dolgozzák fel. 1984-ben nyugdíjba ment, de szakirodalmi munkáját halála előtti napokig folytatta.

A Magyar Szabványügyi Hivatal szakértőjeként éveken keresztül részt vett a betonra vonatkozó országos szabványok kidolgozásában. Számtalan kísérletet és kutatási témát irányított, amelyek lezárásaként értékes tanulmányok jelentek meg a Mélyépítés Tudományi Szemlében és a Sínek Világában.

Kutatási témái közül a legismertebbek:

- vasbeton hídszerkezetek repedésképződésének tanulmányozása,
- hegeszvas anyagú régi vasúti hidak anyagának vizsgálata,
- tartóbetétes vasúti hidak tényleges teherbírásának megállapítása, új tervezési irányelv kidolgozása,
- alsópályás acélszerkezetű rácsos hídszerkezetek felső nyomott övének kihajlás vizsgálata,
- vasbeton hidak korróziójának vizsgálata,
- vasbeton keretszerkezetek vasúti pálya alatti átsajtolása.

1970-ben négyhónapos francia ösztöndíjat nyert el, ahol a francia vasutak hídosztályán előbb a hidakra vonatkozó francia előírásokat, majd vasúti hidak tervezését és kivitelezését tanulmányozta. A tanulmányutat követően annak ta-



3. kép

pasztalatait *Jelentés a francia vasutak hídosztályán folytatott tanulmányútról* c. tanulmányában tette közzé.

Tudományos konferenciák és szakmai összejövetelek népszerű, közkedvelt előadója volt, elsősorban technikatörténelmi témájú előadásaival (szegedi híd, Margit híd, újpesti Duna-híd, stb.). Aktív és nyugdíjas korában is lelkes kezdeményezője és támogatója volt a hírdász emlékek megőrzésének, így különösen nagy örömet jelentett számára, hogy

részt vehetett az elbontott Újpesti vasúti híd „K” szerkezetéből felállított emlékmű avatásán (3. kép).

Dr. Nemeskéri-Kiss Géza a Vasúti Hidak Alapítvány által alapított Korányi díjat elsőként vehette át tudományos munkássága elismeréséül 2002-ben a Magyar Tudományos Akadémia dísztermében *Az acélszerkezetek stabilitása* c. nemzetközi konferencia alkalmából (4. kép).

Nem búcsúzhatnánk méltóbban e neves hírdász szakembertől, mint saját szavaival, amelyet a most felnövekvő hírdász nemzedék számára fogalmazott meg és a Közúti Hírdász Almanach 2008. évi számában olvashatunk. „A fiatal hírdász

kollegáknak azt kívánom elsősorban, hogy szeressék ezt a csodálatos szakmát és okozzon számukra mindig örömet a hírdász tevékenység. Becsüljék meg a legkisebb jelentőségű hírdász munkát is és igyekezzenek feladataikat mindig a leggondosabban ellátni.”

Vörös József
a Sínek Világa
felelős szerkesztője



4. kép

Ívhidak mozgásban

A GÖRÖGMOZGÓ

Előzmények

Tavaly év végén készült el Görögország leghosszabb ívhídja, amely létrejöttét egy véletlennek köszönheti. Történt ugyanis, hogy Athén egyik csatolt városrészét, Aigaleo-t a parti kikötővel összekötő vasútvonal új szakaszán az egyvágányú vasút egy törmelékes, sziklás hegyoldal tövében vezetett volna, azonban egy kb. 50 méter hosszú szakaszon földcsuszamlás következett be. Ez a terület annyira töredezett és laza, hogy nem lehet rajta keresztülvezetni a vasúti pályát. Ezért a kész terveket megváltoztatták és ezt a területet egy 110 méter támaszközü híddal lépték át. Természetesen szükség volt a csatlakozó pályaszakaszokat is hídstruktúrára emelni.

A talajmozgás és földrengés veszélye miatt határozott statikai rendszerű, kéttámaszú szerkezeteket soroltak egymás után.

Feljáróhidak

A vasútvonal 450 méter sugarú vízszintes köríven halad, így a feljáróhidakat nyílásonként poligonális vonalban helyezték el, csökkentve ezzel a vasúti teher külpontosságát a szerkezeten. A fenti kéttámaszú hídrészeket acélszerkezetű zárt szekrényes keresztmetszettel oldották meg, melyre vasbeton pályalemez került.

Ívhíd

Az íves vasúti pályából adódó probléma igazán a nagynyílású hídstruktúrára jelentkezett. Itt két darab, párhuzamos síkban álló ív alkotja az áthidaló szerkezetet, melyek végeit két I-keresztelvényű, hegesztett acélgerenda vonórúdként köt

össze. Az alsó főtartókhoz keresztirányban melléktartók csatlakoznak, a vasúti pálya a vasbeton pályalemezre készült.

Az ívek zárt négyszög keresztmetszettel épültek, 1000×1250 mm mérettel, a falvastagság 35 és 40 mm volt. Az

alsó vonórúd-főtartót tíz-tíz darab rudazattal függesztették fel az ívre.

A két ívtartót hét darab – szintén zárt négyszög keresztmetszetű – keresztartóval kötötték össze, ezek között pedig átlós rácszattal merevítették az ív-



rendszer. A parabolikus ív magassága 18 méter a pályaszint felett.

A csatlakozó hidakat gömbsüveg saruk támasztják alá, míg az ívhidat egy darab 1100 mm átmérőjű és 249 mm vastag, henger alakú gumisarura helyezték. A terület földrengésveszélye miatt az ívek végeinél 1000 kN kapacitású és 500 mm lökethosszúságú hidraulikus lökés csillapító berendezéseket építettek be.

Építés és mozgatás

Az említett talajcsúszásos területen nem lehetett volna megközelíteni emelőgépekkel a híd tervezett nyomvonalát, így a hídtengellyel párhuzamosan, attól 24 méterre a völgy felé építették fel a szerelőteret. Az íveket végleges helyzetük magasságában szerelték.

Ehhez a sziklás domboldalban síkalapokra helyezett négyszög keresztmetsetű vasbeton oszlopokból és acélszerkezetű kiegészítő járműkből állították össze az ideiglenes szerelőterületet.

Az elkészült ívhidat a kész vasbeton hídfőkre egy-egy keresztirányú acél

mozgatópályán, hidraulikus sajtók és vonórudak segítségével húzták a helyére. A keresztbe-húzást 10 óra alatt hajtották végre.

SPANYOL GÁLYA

A másik mozgatott ívhidat Spanyolországban készítették, a Lugo város melletti Mino folyó fölött, kiváltva ezzel a történelmi, római korú falazott, boltozatos híd forgalmát. A 65 méter széles folyót egy 95 méter nyílású, kosárfül alakú ívhíddal hidalták át. Az egymásnak dőlő íveket szintén ívben hajlított végkeresztük és többszörösen átfedő átlós szélrácszat merevíti. A pályaszerkezet, amely az ívek vonórúdjaként szerepel, 12-12 darab függesztő kábel köti fel az ívtartókhoz. Ez a két ferde kábelsík biztosítja a csavarási ellenállást és a pályaszerkezettel együtt aerodinamikailag stabil szerkezetet alkotnak.

Az íves felszerkezetű teljes nyílást hídtengelyben, a nyugati parton szerelték össze. Az emeléshez, és az alátámasztáshoz a pályaszerkezet két oldalán

segédkonzolokat szereltek fel a két hídvégen és a nyílás negyedében is. A nyílás negyedében lévő segédkonzol alatti támasztáshoz ideiglenes kitámasztó és erősítő dűcot helyeztek el a vonórúd és az ívtartó közé.

A kész hídneyt a parton a víz felé kezdték tolni. Az alátámasztó járműk az íveket végleges magasságukban tartották. A parton két-két darab önjáró trélerre helyezték a járműket s így mozgatták a hidat. A támasztási helyek ekkor az ív hátsó végénél ill. elől a nyílás negyedében lévő segédkonzolok alatt voltak. Amikor a híd eleje túljutott a parti támaszon, az ív első végét a folyón úszó uszályon kialakított járomra támasztották át. A további mozgatást már a parti tréler és az uszály végezte, egészen a túlparti támaszig. Itt a pillérek fölé érve a hídszerkezetet az előre beépített sarukra engedték.

A Bridge Design and Engineering
cikkei alapján írta
Mihalek Tamás



Lugo, Spanyolország

Újabb leletmentés

Október utolsó hetében a Margit híd átépítését végző konzorcium megbízásából a Hídépítő Speciál Kft., Juhai Sándor építész-vezető, a hasonló munkák régóta ismert „motorja” irányításával, megkezdte a híd alatti mederszakasz roncsmentesítését. A bűvármunkával és TS bárkákra telepített daruval kiemelt anyagból – a november 2-án és 17-én végzett helyszíni szemle alapján – a következők jelentenek elsősorban kiemelkedő technikatörténeti értéket.

Szám	Megnevezés	Darab	Év
1.	Klf. méretű horgony	4	ismeretlen
2.	Pályatartó szakasz, a függőleges rácsrúd csatlakozó elemével, a végein roncsolt, de a középső szakaszán ép	2	1876, v. 1935
3.	Andráskereszt részlet, öntöttvas, sérült	2	1876
4.	Korlátmező: 3 rács, 2 oszlop, mellgerenda	6	1876, v. 1935
5.	Facölöpök, ácsolatalemek, a süllyesztőszelekrény mozgatóhoz, vagy az átépítéshez vert munkahídból	3	1876, v. 1935
6.	Főtartódarab(ok), ívek, még emelés előtt, az ostrom idején lerobbantott és utóbb ki nem emelt szerkezetből <i>(még víz alatt)</i>	2	1935
7.	Oszlopcsonk (Rostral oszlop)	1	1876
8.	Saru (17-én még csak csonk), az ív alátámasztásából	1	1935
9.	Dongalemez a híd pályaszerkezetéből	1	1935
10.	Kőobeliszk és giffek, kandeláberekkel <i>(még víz alatt)</i>	2	1876
11.	Öntöttvas korona és faragott kőkorona <i>(még víz alatt)</i>	2	1876
13.	További saruelem <i>(még víz alatt)</i>	n.a.	1935

Ezeket egészíti ki a főváros Ipacsfa utcai telepére már elszállított anyagból:

Szám	Megnevezés	Darab	Év
14.	Vízszintes korlátmező a szárnyhídról	6-7	1900
15.	Ferde korlátmező a szárnyhídra vezető lépcsőkarról	6-7	1900



Pillértisztítás

Az eddig megtalált és kiemelt darabok dokumentálják a híd építés-, illetve átépítés kori állapotát, az akkor alkalmazott anyagokat, technológiákat, és a „történelem viharainak” hatását. Valószínű, hogy a roncsmentesítés során előkerülhetnek még hasonló technika- és technológia-történeti jelentőségű darabok.

Az előbb felsoroltak igen jól kiegészítik azokat a kőfaragványokat és tartóelemeket, melyeket a korábbi leletmentések alkalmával (2003-ban és 2008-ban) sikerült kiemelni. E tárgyakat azóta a Közlekedési Múzeum őrzi. A jelenlegi átépítés előkészítésében egyébként a tervező építész és a restaurátor kollégák (Wild László és Ludányi Gábor) fontos információkhoz jutottak a megőrzött elemek szemléjével.

Ha a most előkerült és a mederrendezéssel még kiemelhető fontos és jellemző darabokat sikerül megőriznünk, teljesebbé válik a múzeum korábban „leletmentett” hídemlékeinek gyűjteménye. Átmeneti elhelyezését a Tatai úti új raktár közelében tervezem, majd – későbbi konzerválásuk után – a Hídkertben. A Hídkert feltöltődése után pedig a műszaki emlékek rendezett kihelyezésének folytatását a Tatai úton.

A kiemelt, illetve a kiemelésre váró hídroncok megmentése érdekében számítunk a Fővárosi Közgyűlés Közlekedési Ügyosztálya, az átépítést végző konzorcium és a munkát végző cégek szíves segítségére.



Korlátmező



Sarulem

Kellemes kötelességemnek tartom itt ismét kiemelni, hogy a múzeum gyűjtő, megőrző munkájához sok segítséget kapunk évtizedek óta; ezért *köszönettel tartozunk*.

Szabó László
muzeológus



Medertisztítás

Utazás egy sárkányhajós koponyája körül

Sötét van és csend. Kipp-kopp csak a cipők koppanása hallatszik a betonon, ahogy libasorban 21 ember fut némán egymás mögött a Duna-parton. Ismerős ez az érzés valahonnan. De honnan is? Hogy is volt? Igen, igen már emlékszem...

Néma csend van. Nem szólnak a dobok, mert most tilos. Zavarja a versenyt, mondták a szervezők beszállás előtt. A húsz lapát csobbanásának hangját viszi a víz a pálya melletti nádas mögött. Feszült csendben egy emberként húz a csapat, néhol egy-két elhalt suttogás hallatszik csak: „Úristen, még soha nem izgultam ennyire!”

Hirtelen hangzavar, ráfordulunk a pályára, emberek százainak moráját hozza a víz a tribün felől, a moderátor mikrofonba harsogja a következő futam csapatainak nevét. A kormányosok egymást túlharsogva, üvöltve próbálják beirányítani a hajók orrát az indítógépbe. „A sárkány csókja”, így mondják. Majd újra csend. Előrefeszül húsz lapátot tartó kéz, zsibbad a váll, és már csak egy dologra koncentrálsz... és hirtelen: rajt!

Lecsapódik a rajtgép, feldübörögnek a dobok, húsz lapát egyként csobban a vízbe és indítja meg a hajót. Mindenhol felharsog a kormányosok hangja: „Egy, kettő, három, négy, öt, húzz! Majd a szokásos: „Hosszan nyúlj előre! Kibírod, már csak száz méter! Most húzd meg, már csak ötven méter!” És vége! Ismét csend. Csak szívdobogásod hallatszik a füledben.

A moderátor harsogja a mikrofonba az eredményt: A-Hídragon harmadik helyezett. Harmadik? Harmadik? Morajlik csalódottan végig a hajón. Majd felhangzik a hajó elejéből az ismerős kiáltás „Ki a király?” Elsőre erőtlen válasz érkezik, de a harmadik kérdés után teljes erőből mindenki kiabálja a helyes választ,



Bemelegítés

hiszen ki lenne más, mint az A-Híd. Megcsináltuk! Fél év után itt vagyunk a szegedi világbajnokságon. Ez volt az első futam, nincs veszve semmi, csak akarnunk kell és kitartanunk.

A futamok közötti szünetekben kíváncsian és megszeppenne sétálunk a világ sárkányhajós nagyjai között. 16 ország zászlaját fújja a szél a kivetítő felett és mi itt lehetünk. Láthatjuk testközelből Amerika, Kína, Irán sárkányhajóit, akik úgy sétálnak el mellettünk, mintha mi sem lenne természetesebb, minthogy az A-Hídragon csapata is itt versenyzik velük a világbajnokságon. Elérkezett az

idő, indul a második futam. Nézem őket, mint ennek a futamnak a tartalékosa, ahogy újult erővel, nevetgélve mennek a sátorba, ahol a bírák ellenőrzik a csapat összetételét és a hajóhoz vezetik őket. Mosolyogva integetek, miközben kifutnak a vízre. Még kiabálom utánuk: Hajrá, jók lesztek! Rohanás a tribünhöz, kalapál a szívem. Elkéstem vagy még látom őket? Hol vannak már? Ott vannak! Befordultak a pályára, még egy rajtgyakorlat és már helyezkednek is a rajtgépbe a sárkány csókjához és rajt. Őrült módjára ugrálok a tribünön és kiabálok: Húzzátok, húzzátok!



Indulás



Hajrá!

Jól látom, elől vannak? Igen, igen ők az elsők már csak pár méter és meglesz. Gyerünk, gyerünk! Jaj, de az utolsó öt méteren besiklik mellettük egy hajó. Másodikak. Sebjaj, megvan a B döntő. Az már biztos, hogy a legjobb 12-ben vagyunk. Mire visszaérek a csapatoknak elkülönített részre, már kikötöttek és mindenki tudja, hogy benne vagyunk a B döntőben. Nincs pihenés, 20 perc múlva indul is a futam. Épp annyi időm van, hogy magamra rángatom jéghideg, vizes ruhámat és már megyünk is az ellenőrző sátor felé. Majd beszállás, és újra siklik a hajó a pálya felé a nádas mögött, néma csendben. Most már bármi is történik, nyertünk. Nyertünk egy összetartó, kitartó csapatot ahol együtt és egymásért küzd 21 elszánt hajós, cégtől

függetlenül. Önfeledten üvöltjük lapátjainkat rázva, hogy mi, az A-Hídragon vagyunk a királyok.

Majd elindul a végső futam. Soha ilyen gyorsan nem siklott a hajó, soha ilyen egységesen nem csobbant a 20 lapát a vízbe. Nincs egy perc az egész, és vége. Zihálva, levegő után kapkodva várjuk az eredményt, de nem mondanak semmit. Nézzük egymást és a többi hajó legénységét, de ők sem tudnak semmit. Ki nyert? Hányadikak vagyunk? Miért nem mondják? Később kiderül, hogy ez volt a verseny legszorosabb futama, és többszöri lassítás után célfotóból sikerült a bírácoknak megállapítani, hogy kb. 5 cm-rel maradtuk le a B döntő első helyéről. Felszabadultan és együtt örül az

A-Hídragon csapat. Hisz nem csak eljöttünk a szegedi világbajnokságra, de a céges kategóriában induló 24 csapatból 8. helyezétként zártuk a versenyt. Olyan csapatokkal szemben, akik már évek óta együtt eveznek.

Vége az idénynek, de nincs lazsálás most sem. A következő idényre való felkészülés részeként a szemerkélő esőben futok a többiek után, hiszen száraz edzés van. Várjatok meg! Várjatok meg! – kiabálom utánuk. Mi baj? – kérdezik. Semmi – felelem – csak elgondolkodtam...

Bertalan-Kiss Mária
Dunahidak igazgatóság
A-Híd Építő Zrt



Szegedi csapat

Építők 5. Vitorlásokupája

2010. szeptember 10-én Balatonfüreden rendezték az Építők V. Vitorlás Kupáját. 27 cég, 37 csapatának, 290 versenyzője között mi hídépítősök is ott voltunk. 24 fővel és 3 hajóval szálltunk vízre. A megnyitót követően olyan híreket hallottunk, hogy esetleg későbbre halasztják a kezdést, hisz a legmagasabb fokú viharjelzés volt érvényben. A kormányosi értekezlet után azonban mégis úgy döntöttek, elindulhat a verseny.

Szakadó esőben indult a délelőtti túrafutam, ahová a mi hajónkat is beosztották. Felhívták rá a figyelmünket, hogy spinakker használata tilos, mert nagyon sűrűn jönnek a pöffök, ami igen veszélyes. Most már egy kicsit elkezdtem félni, hiszen többedmagammal először vettem részt ilyen vitorlásversenyen. Mi az, hogy spinakker, és miért nem lehet, és mi az a pöff, ami még ráadásul veszélyes is? Ilyen káosszal a fejemben szálltam be a hajóba (1. kép).

A szél süvített, az eső szakadt, a hullámok ugyancsak dobáltak. Kifutottunk a nyílt vízre. A szívem a torkomban dobogott. Nagyon örültem a mentőmellénynek, ami az egyetlen biztonságot nyújtotta abban a pillanatban a hánykolódó, időnként az oldalán, függőlegesen síkló vitorlásunkon. Rémszorongás, mindaddig, amíg át nem bilentem a „mindegy” lelkiállapotba (2. kép).

Az első pár perc után azonnal kaptunk egy ürgekiöntő hullámot, amit a vízhatlan ruha hiánya miatt a belsőruházatomon is éreztem, és ami mellett az eddig csak felülről kapott égi áldás áztató hatása eltörpült. Ebből felocsúdván, kapitányunk határozott utasítását követve, átvágtunk a hajó másik oldalába, figyelve a bumra is, – ami igencsak tekintélyt parancsoló része a hajónak. Ott súlyként lógva a hajó oldalán, egy kis idő múlva észrevettem, hogy térdig lógok a Balaton vizében. Ez a pillanat

hozta el, a fent már említett „mindegy” lelkiállapotomat, tetőzve azzal a tényvel, hogy az addig féltve őrzött „csak ne legyenek vizes” érzés is dugába dőlt.

Ettől a minden-mindegy pillanattól kezdve, nagyon szerettem, és élveztem minden percét a vitorlázásnak. Egyszerűen beopta magát a szívembe. Próbáltam a csapatomnak a magam módján hasznos – legfőbbképpen nem útban lévő – tagja lenni. Időnként én is kaptam egy-egy fontos kötelet, amit teljes erőmből igyekeztem húzni, és ez büszkeséggel töltött el (3. kép). A táv teljesítése után (Balatonfüred-Csopak-Tihany-Balatonfüred), megérkeztünk a Yacht Club kikötőjébe. A partraszállás után, egy négyzetcentiméter száraz felület nélkül, egy kicsit fázósan, és a tudatom nyiladozása után rájöttem, hogy nincs mibe átöltözni. Minden ruhát magamra vettem, még a váltót is, hogy meg ne fázjak. Köztudott, hogy a hídépítősök egy összetartó jó csapat, így gyorsan összejött egy váltás ruha. Ezek után a finom forralt bor már csak hab volt a tortán.

A délutáni pályaversenyre, szerencsére kitisztult az ég, az eső is elállt, a szél is kellemesen fúj. Így a versenyzőknek az elemekkel nem, csak a csapattársakkal kellett megküzdeniük. Ezért ők akár száraz lábbal is kiszállhattak a hajóból.

Az idei rendezvény megidézte a magyar vitorlázás hőskorát a 30-as és 40-es éveket, amikor az első Kékszalag versenyeket rendezték. Az esti program is ennek jegyében folytatódott. E korszak ruha- és fürdőruhadvaját mutatták be a szépségkirálynő-választás döntősei. Minden elismerést megérdemelték, hisz nyarat próbáltak varázsolni a 12 fokban. A díjkiosztó után a magyar Group'n'Swing zenekar gondoskodott a hangulatról (4. kép).



1. kép. Versenyben



2. kép. A BUM tisztelete



3. kép. Teljes összhangban a csapatunk



5. kép. Nyertesünk, Majláth Gábor. Gratulálunk!

A díjazottak között nem szerepeltünk, de ez egyáltalán nem ad okot szomorkodásra, hiszen az első helyezett hajóban a kilencszeres Kékszalag győztes ült, és az élmezőnyben végzetek között is sokszoros Magyar Bajnok vitorlázók versenyeztek. A rendezők és a támogatók felajánlásaiból számtalan értékes különdíjat is kiosztottak, többek között a Vega Yachsport Kft. jóvoltából 1 fő részére vitorlás oktatást, melyet a mi hajónk nyert meg. A verseny elején a Club vezetője felhívta a figyelmünket arra, hogy a hajóba szállást



4. kép. Divatbemutató

követően megszűnik a demokrácia, az egyedüli teljhatalmú úr a kapitány. Ez nálunk is maradéktalanul így volt.

Kapitányunk Simon Csaba demokratikus úton oldotta meg a nyeremény odaítél-

lését: sorsoltunk. Igaz, ez már a szárazföldön történt (5. kép).

Dombóvári Éva
műszaki igazgatóság

Építőmérnök Golf Kupa

Szeptember 4-én három hídépítős csapatunk indult a kupa idei versenyén. Már egy évvel korábban is ebben a felállásban játszottuk. Tavaly 25 csapat vett részt ezen a sportrendezvényen, idén pedig 31 páros versenyzett a tatai Old Lake Club kitűnő állapotban lévő pályáján. Ebben a golfidényben a természet elemei nem nagyon kímélték a hazai pályákat és a játékosokat. Sok eső, viharok, hőség, belvízszerű pocsolások, szúnyogok támadásai jelentettek nem tervezett akadályokat több helyen, sőt a kisoroszi pályát még az árvíz is elöntötte. Végül is a golf lényege az akadályok játékos leküzdése a természet szabad ege alatt és az időjárás most „csak” egy hirtelen záporral tréfálkozott a verseny délelőttjén.

Cserhalmi Julianna és Gerecz Elemér már megszokottnak mondhatóan kiválóan szerepelt, most is a középmezőny elején végezve. Varga Irén és Sándorné dr. Sörös Mária nagy küzdelemben a középmezőnyben hátrébb szorult ugyan, de meglepetésre az erős versenyzők között az esélytelenek nyugalmával játszó harmadik csapatunk Körtvélyessy Péter és Bakó Ferenc nettó értékelésben végre elcsípte a harmadik helyezést.



A képeken a hídépítős csapattagok mellett láthatjuk a főszponzorok képviselőit és Apáthy Endrét is, aki már a jövő golf utánpótlásának nevelésével foglalkozik.

B.F.



Amikor éppen nem építünk...

akkor esküvőt tartunk!

Ugye emlékezünk még a régi fekete-fehér esküvői fotókra, melyeken nagyszülők, dédszülők, esetleg más számunkra már személyesen nem ismert őseink ünnepi öltözetben, büszkén tekintenek ránk?

Milyen érdekes volt látni ezeket a képeket egy-egy családi ünnepen, vagy hirtelen alkalommal rábukkanva, esetleg egy karácsonyi ebéd után pihenve. Vajon mire hasonlítunk jobban? Mikor is készültek azok az esküvői képek?

Ugyanígy nézhetik majd az unokák és dédunokák ezeket a képeket is egyszer. Bizonyára inkább elektronikus hordozókon, de talán még albumokban is megőrizve. Mikor is volt az esküvő? 2009-ben? Vagy 2010-ben? Igen, ebben az időben! Hiszen még a HÍDÉPÍTŐK lapjának karácsonyi számában is láthatók ezek az ünnepi pillanatok.

B.F. ■



Ági & Balázs



Emese & Misi



Erika & Zsolt



Kati & Boti



Marika & Gyuri

