



HÍDÉPÍTŐK

A HÍDÉPÍTŐ ZRT. LAPJA

XL. ÉVFOLYAM 2011/3.



HÍDÉPÍTÉS HATÁROK
NÉLKÜL

M0 KÖRGYŰRŰ,
DÉLI SZAKASZ

MI ÚJSÁG
A MARGIT HÍDON?

DULÁCSKA MESE



Gratulálunk!

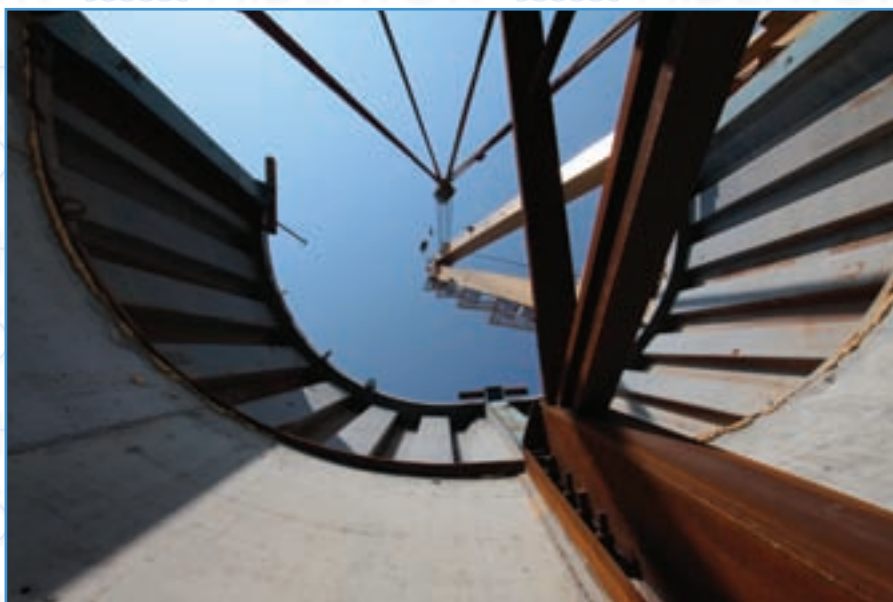
Eddigi szakmai tevékenységéért rangos elismerésben részesült kollegánk, Rapkay Kálmán igazgató.



Helyreigazítás

A Hídépítők 2011/2. számának 10-11. oldalán fényképes összeállítást közöltünk a Pécsvárad és Mecseknádasd között található két hídról. A Varasdi völgyhíd építési évéről az alábbi helyesbítést kaptuk:

„...A mecseki völgyhidak műszaki ellenőre voltam 1952-ben, így személyes emlékeim alapján írom, hogy a varasdi völgyhíd 1950-ben még terven sem létezett. A tervek 1951-52-ben készültek, a híd 1953-ban lett kész. Üdvözlettel Dr. Träger Herbert”



Megjelenik évente hatszor

Kiadja a Hídépítő Zrt.

Felelős kiadó: Madar Gyula
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:

Épül az új Duna-híd

HÁZUNK TÁJA

Gratulálunk! 2

ÉPÍTJÜK

Hídépítés határok nélkül 4

M0 körgyűrű – déli szakasz 6

Mi újság a Margit hídon? 10

Dulácska mese 12-13

HÍREK

Bemutatkozik az M-Híd Zrt. Laboratóriuma 14

Nyitrán jártunk 16

Hurrá, nyaralunk 17

SPORT, SZABADIDŐ

Sárkányhajó roadshow 2011 18

Hídépítők Labdarúgó Napja 2011 20

A kötődés kötelez 21

Futóverseny 22

AMIKOR ÉPPEEN

Vadászunk 23

Hídépítés határok nélkül

– épül a rárópusztai Ipoly-híd

Az Ipoly-híd építéséről írt legutóbbi beszámolóim után néhányan reklamáltak, hogy nem soroltam fel mindenkit a cégcsoport tagjai közül, akik közreműködésével épül ez a kis „ékszerdoboz” a magyar–szlovák országhatáron. Most pótolom ezt a hiányosságot. Köszönetet érdemel a G-Híd és az M-Híd Zrt., a Hídtransz és a H-Promax Kft., a HSP és a Hídtechnika Kft. eddigi és jövőbeni munkájáért.

Ami a termelésünket illeti, a háromnyílású monolit felszerkezetű híd, a merevítő tárcsákkal együtt, több ütemben betonozva épült. Az állványozással párhuzamosan elkészült a könnyűbeton kitöltés, melynek felső 7 cm-e C20/25 minőségű betontól van, hogy a kétrétegű bitumenes vastaglemez szigetelésnek megfelelő tapadása legyen. A szigetelés befejezése után a szigetelésvédő betonréteget is elhelyezték és e cikk írásának

Épül a vasalt talaj támfal

napján kezdődik az FZKA 0/22 alap- és védőréteg építése. A híd rétegtendje ugyanis eltér a megszokottól: a csatlakozó útépités rétegtendje lesz a hídon is.

Pár szót a könnyűbetonról. Tervezési követelmény volt, hogy a könnyűbeton (vagy más néven kitöltő beton) testsűrűsége ne haladja meg az 1800 kg/m^3 -t. A próbakeverések során megtaláltuk a megfelelő összetételt, sikerült a tervezési feltételeknek megfelelő testsűrűségű, illetve a bedol-



gozáshoz megfelelő konzisztenciájú betonkeveréket előállítani. Több mint 1000 m^3 -t dolgoztunk be a szereplők hathatós és rugalmas közreműködésével.

A hídépítés másik érdekessége a kőburkolás. Mint azt korábban említettem, a híd minden látszó felületét – kivéve a boltozat alját – burkoljuk. Az alépítmények (mind a négy támasz) burkolása a mértékadó árvízszinthez igazodva, eltérő vastagságú gránittal történik. Szintén gránittal alakítjuk ki a pillérek orrköveit is. A felszerkezet már vegyesebb képet mutat. A boltozat alján egy sor gránit mutatja meg a

Munkában a burkolók





A kőburkolás eredménye

is ütemtervünknek megfelelően haladnak.

Az ideiglenes átjárást biztosító provizóriumunktól lassan búcsút veszünk: a híd és az utak „összekötése” megtörtént, és az építési forgalom napokon belül már az új hídon haladhat.

Továbbra is várunk minden kedves látogatót, akinek érdeklődést felkeltette a hétköznapinak egyáltalán nem nevezhető híd kivitelezése.

Varga Balázs

híd ívét. A híd oldalfelületén, a szerkezetből adódóan változó magasságban, durván faragott mészkőburkolat készül, melyet megtör a fűrészelt mészkőből épülő díszcsík. A mellvédnek tetejére helyezik a fűrészelt mészkő alapanyagú fedköveket, illetve a végeken a hídlezáró kötőmböket. Mivel a mellvédnek nemcsak statikai szerepe van, hanem egyben a gyalogjárda korlátja is, a kiskockakövű gyalogjárda burkolata illetve a fedkövek közötti mintegy 90 cm magas rész burkolása, szintén faragott mészkőből lesz. A kövek rögzítése az elkészült szerkezethez és egymáshoz is, a szerkezethez rögzített betonacél hálóval illetve előre gyártott, eltérő geometriájú rozsdamentes kapcsokkal történik.

A csatlakozó útépítések is szépen haladnak, kinőttek már a terepszintből. Magyar oldalon elkészült a töltésalapozás és a töltésépítés, párhuz-

mosan az átereszek elhelyezésével. Jelen pillanatban már a védőréteg készül. A rézsúk túltöltéseit visszaszedtük. Megkezdődhetett a mértékadó árvízszintig tartó betonba rakott, terméskőből álló rézsűburkolás is. A körforgalom földmunkái szintén befejeződtek.

A szlovák oldali útépítéshez tartozó vasalt talajtámfal készültése már elérte a 80%-ot, és az útépítés földmunkái



Készül a szigetelés

MO körgyűrű – déli szakasz

A Hídépítők 2010/6. számában áttekintést adtunk az MO autópálya déli szektorjának fejlesztési munkáiról. A fejlesztés jelenleg három ütemben halad. Az A-Híd Építő Zrt. által vezetett konzorcium a középső szakaszt építi, amely tartalmazza a két Duna-hídat is. Most az előző lapszám óta eltelt bő fél év eseményeiről számolok be.

Munkaterületek

A 11,3 kilométer hosszú szakaszon a munkaterület nagy része rendelkezésre állt a kivitelezés megkezdésekor.

A főpálya építési területén a kivitelezést jelentősen nehezítő, vagy gátló akadály egyedül a Hárosi Duna-híd környezetében volt, az ártéri szakaszokon:

- A csepeli oldalon (a Duna bal partja) a Fővárosi Vízművek területén speciális előírások betartása szükséges a munkavégzéshez, illetve a területen húzódó ivóvízszállító csővezetékek védelme – provizóriummal, csőbéleléssel – meg kell előzzön bizonyos munkafolyamatokat.
- A Duna jobb partján pedig „üzemtelepített” erdő húzódott, melynek ki-

vágásához – figyelembe véve azt is, hogy Natura 2000 területről van szó – hosszabb engedélyezési folyamat szükséges.

Ezekon a területeken is megkezdődött már a munkavégzés, azonban a korábbi késedelmek szükségessé tették a Hárosi Duna-híd építésének átütemezését, és ezzel együtt a beruházás határidő módosítását. Az új véghatáridő megállapítása folyamatban van.

A Növény utcai csomópont kivitelezésének megkezdését pedig a területen folyó régészeti feltárások elhúzóda akadályozta. Ez több mint egy év késedelmet jelent. Jelenleg a teljes munkaterületen dolgozunk. A földművek jelentős része megépült, a műtárgyak építése is

jól halad. Az építés jól nyomon követhető az üzemelő bal pályán haladva.

Tervezés

A kiviteli tervek részben rendelkezésre álltak, részben pedig a konzorciumnak kellett a terveket véglegesíteni. A terveket három csoportra bontva, az alábbi készültségekről számolhatok be:

1. Műtárgyak kiviteli tervei:

A Duna-hidak és a többi hídszerkezet nagyobb részének kiviteli tervei – az alépitményi és felszerkezeti tervek szintjén – elkészültek és hatósági jóváhagyásuk is lezajlott.

Két műtárgy esetében a tervezés jelenleg is folyamatban van:

- a 3.2/2 jelű híd felszerkezetét át kell tervezni, az előre gyártott gerendák cseréje miatt
- a 3.07/2 jelű híd szerkezetét pedig teljes mértékben áttervezték.

A műtárgyak esetén még hátralévő tervezési feladat a szerelvény- és pályaburkolat tervek véglegesítése majd hatósági jóváhagyásuk elindítása.

2. Út- és vízepítési tervek:

A kiviteli terveket a mérnöki és vállalati észrevételek alapján módosították a tervezők. Ennek megfelelően a javított tervek készültsége jelenleg 90%-os.

3. Közművek tervezése:

A kivitelezés során nagy mennyiségben kell a különböző keresztetű közmű ve-

Hárosi Duna-híd bal parti szerelőrete elsőelemek





Hárosi Duna-híd mederpillér építése

zetékeket kiváltani, vagy átépíteni. A kiváltások tervezése vontatottan halad, ezen a területen mutatkozik a legnagyobb lemaradás.

Építés

Út- és vízépítés

(Colas Zrt., Euroaszfalt Kft.)

A földművek jelentős része elkészült, általában a védőréteg szinten állnak a töltések.

Jelenleg a vízépítési munkák – hossz- és keresztzivárgók, átereszek – építése a legfontosabb feladat. Folyamatosan halad a csomópontok szélesítése is.

Műtárgyak

1. Hárosi Duna-híd alépítmény

(projektvezető: Feczkó Róbert
A-Híd Építő Zrt.)

A bal parton a híd alépítményeinek kivitelezése a munkaterület átvételét

követően 2011. április elsején kezdődött meg (ekkor adta meg a Fővárosi Vízművek a területre lépési engedélyt a munkakezdéshez). Kialakították a bejáró utakat, elkészítették az ideiglenes

ártéri feltöltést, és megkezdtek a pillérek cölöpözését.

A pillérek alapozásához 1200 mm átmérőjű soil-mec rendszerű fúrt vasbeton cölöpöket készített a HBM Kft. A bal parton a két támasz lefúrását követően beköltöztették a gépeket a Dunamederbe.

A mederben készülő pillérek építésénél a már „szokásos” kéregelemes-őrfalas munkatér határolás védelmében készülnek a pillérek. A már sokadszor alkalmazott technológiának megfelelően, az alsó kéregelemek lesüllyesztését követően kezdődött meg a cölöpök fúrása. A bal part felől kiépített bejáró bárkahídon keresztül szolgálták ki a cölöpöző gépeket.

A vízi munkák kiszolgálását a Hídépítő Speciál Kft. végzi.

A mederpillérek építésével párhuzamosan elkészültek a jobb parton is a cölöpalapozások, és megkezdődött a pillérek kivitelezése.

Pillérek a Hárosi Duna-híd bal partján



Egy érdekesség: az első híd építésénél felhasznált, a pillérek orrát védő gránit származási helye: Vietnam volt. A mostani pillérek kövei Kínából érkeznek.

2. Hárosi Duna-híd felszerkezet

(KÖZGÉP Zrt.)

A szerelőtér kialakítása befejeződött és megkezdődött a felszerkezeti elemek helyszíni összeállításása. A bal parton már épülnek az ideiglenes jármok is. A jobb parton pedig a munkaterület kialakítását követően kezdődhet az állványok építése.

3. Soroksári Duna-híd

(projektvezető: Medveczki István, A-Híd Zrt.)

Soroksári Duna-híd: meder híd indítózöm állványa



Soroksári Duna-híd: jobb ártér

A szerkezet építését megosztva az A-Híd Építő Zrt. és a Strabag MML Kft. végzi. A mederhíd és az ártéri szerkezetek egy része az A-Híd feladata, az ártér nagyobb részét a Strabag építi.

Ennél a hídnál is áprilisban kezdődtek a cölöpözési munkák, először az ártéren, majd a mederpilléreknél. A mederhídnál a két mederpillér építése előtt elkészült az a betöltés – a műsziget – amely lehetővé teszi a pillérépítést.

Az ártéri szerkezetek alatt CFA cölöpök épültek, a mederpillérek alatt pedig 1200 mm átmérőjű soil-mec cölöp.

A híd építése már látványos szakaszába érkezett, az ártéren megkezdődött az előre gyártott tartók beemelése, a mederhídon pedig a felszerkezet kivitelezése.

Jelenleg az indítózömön dolgoznak a kollégák.

4. Jobb parti vasbeton hidak

(projektvezető: Versegi Szabolcs, A-Híd Zrt.)

Összesen öt műtárgy épül a jobbparton, változatos méretben és formában. Található itt tíznyílású hídszerkezet és háromméteres vasbeton keret is.

A legnagyobb készülségről a 3.08/2 hídnál számolhatunk be. Itt már állnak a hídfők és pillérek, és mind a négy nyílásban beemelték az előre gyártott vasbeton gerendákat is. Jelenleg a pályalemez vasszerelését végzik. Jó eséllyel ez a híd lesz az első teljesen elkészült szerkezet a szakaszon.

Ugyancsak megkezdődött három kisebb híd építése. A munka megkezdése előtti teendőink:

- az 1.2.3 híd szélesítésénél a patakat kell csőbe húzni,



A 3.08 jelű híd építése

-az 1.2.4 aluljáró átépítése alatt a terület lakosait kell utaztatnunk autóbusszal – 20 métert kiváltunk négy kilométerrel,

-az 1.4 aluljárónál az építést megelőzően „csak” 3-4 méter mélységben kellett eltávolítani az ott található veszélyes hulladékot.

A jobbpart legjelentősebb műtárgya a 3.07/2 jelű felüljáró, amely egyben a szakasz legnagyobb „szárazföldi” hídja. Felülete: 5340 m². A felüljáró az M0 autópályát forgalmát a Dózsa György út, a Budapest–Pusztaszabolcs vasút és a Nagytétényi út felett vezeti át.

Jelenleg a híd alépitmény tervei készültek el. A kivitelezés az engedélyezési eljárás befejeztével indulhat.

5. Bal parti vasbeton hidak (KÖZGÉP Zrt.)

Két műtárgy épül a pesti oldalon: egy a MÁV Budapest – kelebiai vasútvonal felett, egy pedig a ráckevei HÉV keresztezésében.

A hidakon jelenleg a cölöpözési munka folyik.

6. Növény utcai aluljáró

(Strabag MML Kft., Magyar Aszfalt Kft.)

A régészeti feltárások után megkezdődött az aluljáró építése. Az aluljárót határoló résfalak jelentős része már elkészült. Ugyancsak a helyszíni acélszerkezetet szerelik már az aluljáró felett épülő új vasúti felüljárón is. Az egynyílású szerkezetre októberben visszakerül a vasúti forgalom.

Összefoglalás

A helyszín egyre látványosabb, már jól látható a változás. A műtárgyak építése

felgyorsult. Idén – a nagyhidak kivételével – elkészülnek a szerkezetek.

Ugyancsak jól haladnak az útépítők is. Ebben az évben burkolatépítés nem várható, azonban év végére valamennyi szakaszon el lehet jutni a burkolat-alapozások befejezéséig.

A konzorcium látogató központot üzemeltet (Budapest XXI., Rákóczi út 277.), ahol előadásokon és képeken nyomon követhető az építkezés minden mozzanata. Kuriózumként pedig tablón bemutatjuk a 20-25 évvel ezelőtt épült balpályai Duna-hidak kivitelezésének jelentősebb szakaszait is.

Windisch László
létesítményvezető

A Növény utcai aluljáró építése



Mi újság a Margit hídon?

Rég adtunk tudósítást a Margit híd felújításáról. Ezt a hiányosságot pótoljuk most.

A meder hídi részről nem kell különösebben említést tennem, mert az sűrűn szerepelt/szerepel a médiában. De van ennek a hídnak egy – sajnos nem kellő figyelemmel kitüntetett – szárnyhídi része, mely most már eredeti állapotában (legalább is a pályalemez alatti acélszerke-

Az új járdakonzol beemelése



Keleti lépcsőkar bontása



tek) segít bejutni a Margit-szigetre. A híd hossza 69,72 m szélessége 13,30 m. Ez régen 8,20 m útpálya és 2 x 2,55 m járda volt. Most az új szerkezet hat méter útpályából és 2 x 3,65 m járdából áll, mely a középpillérnél ívesen kiszélesedik, igazodva a mederhíd északi járdáihoz. Ennek felújítása a mederhíd munkálatai mellett zajlott.

Hogy az elején kezdjem: a munka (ugyanúgy, mint a mederhídnál) félpályás beton pályalemez-bontással indult. Elsőnek a nyugati oldal, majd az új acél ortotrop pályalemez elhelyezése után a keleti oldal bontása és építése kezdődött. Ezekkel párhuzamosan indult a hídfő és vámházalap átalakítása is, természetesen szintén a fent említett két ütemben.

Előző cikkemben említettem, hogy a pesti parti nyílást megemeltük, ennek következtében ebből a szárnyhíd sem maradhatott ki. Mivel ez a szerkezet a középpillér és a szárnyhídi hídfő között helyezkedik el és a „betonos” munkálatok előbb készültek el, igencsak pontosan kellett dolgozni, hogy minden a terv szerinti helyére és magasságra kerüljön.



Javított öntvény elemek

A hídfőn építettünk egy dilatáció befogadására alkalmas szerkezeti gerendát, némi szögtámfalat, kiegyenlítő lemezt és az új leendő vámháznak alapot földémmel. Ennek érdekessége, hogy a nyugati oldali régi poroszsüveges földémet sikerült megmenteni az utókornak. A keleti sajnos menthetetlen volt és berogyott, mert az I-tartók melyek tartották a boltívet, nem bírták az évtizedek alatti korróziót. Mikor ezekkel a szerkezetekkel végeztünk jöhettek a kőfaragók, akik a hídfőn lévő virágvályúk helyett faragott kő mellvédet készítettek.

Az 1900-ban épült acélszerkezet felújítása és összeépítése az új ortotrop pályalemezzel nem volt egyszerű feladat. A pályalemez úgynevezett zsámolyokra került. Több helyen kellett cserélni szélrácst, főtartó- és hossztartó felső övet,

Épül a keleti oldali pályalemez





Szárnyhid, nyugati mellvéd

a keresztartókat és azok szögvasait. De javítottunk öntvény összekötő rudakat és háborús sérüléseket is: golyó ütötte lyukakat és repeszek által okozott repedéseket. Elbontottuk a középpillér aluljárójából felvezető lépcsőket is, mert a gyalogosforgalom ezentúl a felszínen történik majd. Természetesen a hibák jelentős része csak a korrózióvédelmi felülettisztítás után került napvilágra. Ezeket azonnal elkezdtük „orvosolni” a H-promax lelkes csapatával. Az acélszerkezeti munkák ugyanis hozzájuk tartoznak.

Mikor egy kicsit ráértünk akkor küzdöttünk a közművezetékekkel, nevezetesen a termálvíz-, elektromos-, gáz-, valamint a 600-as vízvezetékekkel és annak közműalagútjával, melynek meglétéről az üzemeltetőnek is csak sejtései voltak. Mindezek után a mai napra elkészültek

A szigetelés kezdete



az acélszerkezeti munkák – egy kivételével – melyet később említék. Szigetelés került a keleti oldali járdára valamint az útpálya szigetelése is elkészült a szigetelésvédő aszfalttal.

Természetesen az acélszerkezet korrózióvédelme (festés) is halad a Hídtechnika jóvoltából. A közvilágítási oszlopok állnak és lassan az összes korhú korlát is a helyére kerül. A fent említett acélszerkezeti munka a „zsámoly” miatt van. A rakpartról nézve ugyanis úgy tűnik mint-

ha az új ortotrop pályalemez és a hossz-, főtartó között nem lenne semmi kapcsolat, úgymond „lebeg” a pályalemez. Ezért a zsámolyok közé andráskeresztet terveztek, mely várhatóan megszünteti ezt a látványt.

Következő tudósításunk remélhetőleg arról szól majd, hogy befejeződött a rekonstrukció és átadjuk a korhú állapotban elkészült Duna-hidat a jövő nemzedékének.

Szabó Németh László



Nehézségek az új pályalemez beemelésénél

Az elkészült szigetelést védő aszfalt



Dulácska mese

Lassan itt a nyár a munka pedig álldogál.
Persze nem miattunk csorog lassan és vegetál.
Emlékszem a tavalyi évre,
Kis ízelítő jár most érte:

2010. január, „Medve Pisti” szalutál.
A megbízást megkapta,
Csapatot gyűjtve kapta feladatba,
Hogy a projektet végrehajtsa.

Klincsek Géza, első szárnysegédje, volt
a segítségére.

Mind a ketten több mint tíz éve tapossák a sarat,
Melyen jóban-rosszban a Hidépitő halad.
Nagy tudású családapák, tisztelettel légy
irántuk,
amíg élsz, nézz fel rájuk.

Elérkezett a február,
Sok volt a hű-hó a munka frontján.
Megérkezett az M31-től,
ki a harcot vívja Isztl Peti,
aki mindent megold, ha teheti.

Ekkor tájt csatlakozott a hátvéd lány
Aki a háttérben asszisztál,
Pallagi Évi gazdaságis.
Feladata: rendben legyen a b-IRODA-Ima.

Az elején sok volt a gond a csaták mezején.
De sikerült úrrá lenni rajta, mert a parancsnok
segített, ha szükségeltetett.
Rapkay Kálmán fővezér a projekt táján,
Ő a bajnok a tárgyalási pályán.

Mielőtt még visszatérnénk a konténerek
és gépek közé, jó, ha mondom:
a sereg mit sem érne, ha a Karikás csapata
nem élne.
Hiszen a bürokrácia gyűrűjének szorítása
gátat szabott volna,
ha Pálincás Szabiék nem lettek volna.

Vadátjáró



Fontos kitérő után visszatérve a pontra
Már *április* volt és beindult a munka frontja.

Egy újabb csapattag érkezett, ő Tóth Imre
János,
ki szintén művezetőként strázsál
a Dulácska-patak táján.

Elindult az ötfrontos háború:
völgyhíd, két felüljáró, vadátjáró, tubosider
építése. Ez mindenki álma.

Mindezt úgy, hogy a leveses tálba'
a hús se legyen eleve drágál?
Hogy a lényegét mindenki megértse
a fedélzeten,
a recept: ne ronts a bruttó fedezeten!

Hogy ki ne zökkenjek a pontos kronológiából:
A következő fejezet *május* hónapban
a föld alatt van,
de ezt elolvashatod az ütemterv programban.
Imigyen *júniusra* a terepszintig kész lett
minden.
Indulhattak a pillérek és egyebek
minden szinten.

Utolsó előttiként csatlakoztam a csapatba,
majd *szeptemberre* már csak a legifjabb
maradt, Horvai Peti, és lett a névsor vele teli.
Így állt össze a sereg és épültek a hidak
a gyönyörű kék ég alatt.

Tavaly júniustól ez év februárig
éjt nappallá téve dolgozott a stáb,
látástól mikulásig.

Elkészültek a hidak – a vakolatokat kivéve,
mert ezt a hideg gátolta – az év végére.

Géza vitéz Imre szárnysegédjével építette meg
a kishidakat:
- Kútalapos hídfők,
- Forgalm mellett 3,5 m mély síkalapok,



Dulácskahíd

- Autópályák és utak fölötti monolit pályalemezek,
 - Hozzáépített csőszerkezet az erdő legmélyebb pontján
- Egy pár részletről ódában szólva róla.

Szükség volt ám a segítségükre a nagy híd
építése közben.
Hiszen, ami a többiekre maradt, nem
akármilyen falat.
Júliustól a *decemberi* zárásig két 182 méteres
hidat kellett gyártani úgy,
hogy mellette-alatta forgalom is haladt,
és a novemberi fagyra védtelen felület
nem maradt.

(A rímek magyarázatára: az egyik pálya meg-
építése után a szigetelést aszfalt-, a szegélyeket
pedig BV bevonatvédelemmel kellett megépíteni.)

A téli üzemkezdetre befejezve,
hogy a só kárt ne tegyen benne,
mert az igen kellemetlen lenne.

Ez év január a hideg miatt nehezen indult.
Bár sarukra ültek, de még külön voltak
a születésük utáni szíami hidak.

Márciusban a csapat kettészakadt:
A tapasztalat ment, a fiatalság maradt.

István vezér, Géza vitéz és hihetetlen
sebességű Péter
a Soroksári-Duna partjára költözött,
hogy egy új munkát kezdjen
és ismét hírnevet szerezzen.

Tubosider



Frady Endre: Dulácska völgyhíd



A Dulácska projektet az ifjancok zárják.
Reményeik szerint, a leves nem lesz fekete
és nem csorbul a haza becsülete.
Ebben Évi felesben még mindig
feladatát veszi,
a munka frontján lót-fut Imi és Peti.
Utóbbira, mint a héja rácsapott
a Hárosi híd. Feczkó fickó
vitte el tőlünk, egy fontos és bonyolult meló.

Ímígyen visszaérve a múltból mára
2,5 főre fogyott az M0 I. armada
Hiszen a feladat megfogyott,
mint az év második harmada.

Szépítgetés, sepregetés zajlik a területen.
Várva hogy a betonpálya - a befejezéshez
lehetőséget kínálva - elkészüljön,
megépíthessük a korlátokat szépre,
ami a hidaknak öltözetet ad végre.



Ezt követi a próbaterhelés, amikor majd
hat brutális teherautó halad.
S a különböző alakzatokat látva várjuk,
hogy a hidakból „mi is marad”.

Nem kell megijedni,
hiszen a mérnöki munkát
a terveknek megfelelően kivitelezteük!!
Így Október Fest idején
A HORDÓ BÜSZKÉN GURULHAT
A ma még munka területén.

Dulácskáék völgye felett
Nem volt bal pálya még, de lett.
Vas, víz, adalék és cement,
Cölöp néven mélyre lement.

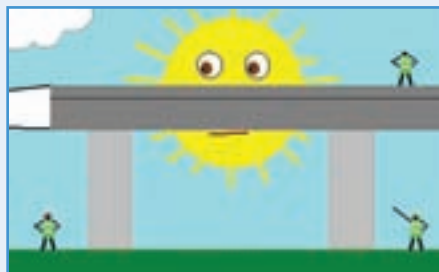
Épült összefogó s pillér.
Drága volt, nem egy-két fillér.
Bent sok anyag, körben állvány,
S tornyúlt, mint egy betonbálvány.

Nagy, feszített felszerkezet
Igényelt sok szorgos kezét.
Amint kész lett, tolni kellett
Paralel a régi mellett.

Ím' kész a fél autópálya!
Hízhat a sok mérnök mája.
E híd szép és erős fajta,
Csak forgalom nincsen rajta.

*A képen a Dulácska-völgy teljes alépitményének tervezője,
a félelmetes illusztrációkkal ellátott Frady Endre versek írója,
az UNITEF Tervezőiroda okleveles tervező mérnöke Szepessy Gábor.*

Dulácska betolás



Tervezői ellenőrzés



Bemutatkozik az M-Híd Zrt. laboratóriuma

Az M-HÍD Zrt. laboratóriuma (lánykori néven Hídépítő Zrt. Központi Laboratórium) 2011. április 1-jén kezdte meg működését a régi Hídépítő Zrt. szétválását követően. Amint köztudott, a szétválás a mi esetünkben csak névváltozást jelentett. Akkreditált laboratórium lévén azonban ez nem volt ilyen egyszerű. A Nemzeti Akkreditáló Testület a névváltozás átvezetését 2011. április 20-án rendelte el.

A helyzetet bonyolította, hogy még a Hídépítő Zrt. kérelmére megkezdett újra akkreditálási eljárás helyszíni szemléje is éppen erre a napra esett. Függetlenül attól, hogy a névváltozást már átvezették, külön kellett kérvényezni, hogy a sikeres újra akkreditálás eredményeképpen megújított akkreditált státuszt már az M-HÍD Zrt. nevére jegyezzék be.

Az akkreditált státuszt 2011. május 18-tól 2015. május 17-ig érvényesen újra megszereztük. Az újraakkreditálás lehetőséget nyújtott arra, hogy – eljárási díj megfizetése nélkül – új vizsgálatokra szerezzünk akkreditációt. Így május

18-tól az eddigieken kívül akkreditáltan tudjuk vizsgálni a beton testsűrűségét, a friss beton légtartalmát és nem utolsósorban a fagyállóság vizsgálatát már az úgynevezett fagyhámlásos vizsgálattal is el tudjuk végezni.

Ez utóbbi vizsgálatot az MSZ 4798-1:2004 szabvány írja elő az XF2 és XF4 kitéti osztályokban. Eddig még a körvizsgálatokon kívül nem érkezett hozzánk ilyen vizsgálati igény. A vizsgálat egyébként sem ad megbízható eredményt, mert a meghirdetett körvizsgálat kétszer is meghiúsult a vizsgálati eredmények nagy szórása miatt. (Nekünk mind a kétszer az átlaghoz közeli eredményeink voltak.) Tovább nehezíti az átállást erre a vizsgálati módra, hogy nem ismerjük még az eddig használt f50 fagyállósági fokozatú és az új jelölésű betonok fagyállósága közötti összefüggést. Meg kell jegyezni, hogy a vizsgálat ára is mintegy háromszorosa az eddig alkalmazottéknak. Laboratóriumunk felkészült az újfajta vizsgálatra: 2009 végén új fagyállósági vizsgáló szekrényt és gyémánttárcsás



vágóberendezést helyeztünk üzembe. A vágóberendezésnek 2010-ben kialakítottunk egy külön helyiséget.

Az elmúlt évek további beruházásai: 35-szörös nagytávú repedéstágasság mérő mikroszkóp (2 db), magfúró berendezés, amelyet főleg a löttbeton minták kifűrésére használunk, de nem zárunk el a helyszíni mintavételtől sem.

A többi vizsgálatra szervezett jártassági vizsgálatokat sikeresen végeztük el. 2009-ben a beton nyomószilárdság- és vízzáróság vizsgálatára vonatkozó jártasságunkat igazoló okiratot szereztük meg (érvényes 2012.03.31-ig). 2010.05.01-i dátummal kaptuk meg a helyszíni vizsgálatokra valamint a frissbeton vizsgálatokra vonatkozó jártasságunkat igazoló okiratot (érvényes 2013.04.30-ig).

A laboratórium fontosabb munkái 2009-2010-ben:

Folytatódott a budapesti 4. metró I. szakaszának építése. Az állomások közül



ma már csak a Fővám téri állomás szerkezetének építése zajlik. Itt a próbatesteket vizsgáljuk. A Tóth T. D. Kft. megbízásából a metró pályabetonjának vizsgálatán kívül a mintavételeket is mi végezzük. A kelenföldi végállomástól a Móricz Zsigmond körtérig készült el a pálya és folyamatosan zajlik a betonozás a Keleti pályaudvarig. Összességében mintegy 40.000 m³ betont építenek be a pályaszerkezetbe.

A Megyeri híd építéséhez hasonlóan az M31 autópálya építését is telepített laboratóriummal segítettük. A telepített labor a beton próbatestek mintavételét végezte, akárcsak az MO déli szektorában a Dulácska völgyhíd építésénél.

Mindkét helyen a só elleni védőbevonatok (BV2 és BV3) vizsgálatát is mi végeztük. A Dulácska völgyhídnél a szigetelés és a BV1 bevonat alatti beton és alapozás vizsgálata is a mi feladatunk volt az FTV Kemokorr Kft. alvállalkozójaként.

Tevékenyen kivettük részünket az M43 autópálya építésében is. A betonvizsgálatokon kívül a só elleni védő-

bevonatok (BV2 és BV3) vizsgálatát végeztük a Betonplasztika Kft-nek.

A nagy munkák mellett mindig adódtak kisebbek is a hídfelújítás illetve a magasépítés területén.

Jelenleg az MO déli szektorában három helyen vagyunk érdekeltek: a soroksári Duna-híd valamint a kis hidak építkezésén a betonvizsgálatokat végezzük, a hárosi Duna-hídnél a betonvizsgálatokon kívül a mintavételeket is mi végezzük. A Rárópuszta és Rárós közötti Ipoly-híd betonvizsgálatai a végéhez közelednek. Ennél a munkánál is végeztünk helyszíni mintavételeket.

A laboratórium által végzett munka mennyiségét jelzi, hogy a sokasodó próbatestek elhelyezésére új polcok készítése vált szükségessé.

Közvetített szolgáltatásként a habarcschasábok vizsgálatát is vállaljuk.

A mintadarabokat a KTI Nonprofit Kft-hez juttatjuk el.

Csak remélni tudom, hogy egyszer eljön az idő, amikor a hídcsoport által végzett munkákon kizárólagosan az M-HÍD Zrt. laboratóriuma végzi a vizsgálatokat. Jó jel, hogy az MO déli szektorában sikerült elérni, hogy a cölöpök betonvizsgálatát mi végezzük a HBM Kft-nek.

Mindent megte-
szünk, hogy képesek

legyünk elvégezni a korrózióvédelemmel kapcsolatos vizsgálatokat is. Eddig csak a hidak korlátjain mértünk festék vagy horgany rétegvastagságot. Tavasszal két technikus kollégám végezte el sikeresen a VEKOR Kft. által szervezett korrózióvédelmi tanfolyamot. 2009 őszétől rendszeresen részt veszünk a VEKOR konferenciákon. Szerettünk volna a Margit híd korrózióvédelmi vizsgálataiba is bekapcsolódni, de ez csak ábránd maradt.

A laboratórium dolgozói:

Felelős műszaki vezető:

Magyar János vezérigazgató

Laboratóriumvezető: Vigh Botond

Laborvezető helyettes: Pályi Attila

Laboratóriumi technikusok:

Edelényi Gábor, Király Csaba,

Szabó Balázs

Adminisztrátor:

Huncsik Lászlóné (Anikó)

Belső felülvizsgáló:

Kiss Péter (aki ezért sikeresen elvégezte az akkreditált laboratóriumokra vonatkozó MSZ EN ISO/IEC 17025 szabvány szerinti belső auditori tanfolyamot)

Vigh Botond
laboratórium-vezető



Nyitrán jártunk

2011. május 24-én és május 25-én Nyitrára kirándultunk, hogy megnézzük az ott folyó építkezést.

Örömkre mindkét nap népes csoport indult neki reggel az útnak. Az oda vezető út mind a két nap sok beszélgetéssel kezdődött. Az első napi csoport, Bakó Ferenc jóvoltából, még egy kis történelem órában is részesülhetett, melynek mindannyian nagyon örültünk. Köszönet érte.

Nyitrára érkezve a busz áthaladt az épülő híd alatt, így néhány percre kaptunk egy kis ízelítőt az építkezésből.

Mindnyájunkat nagy örömmel fogadtak kint dolgozó kollégáink. Megérkezés után Lukács Zsolt telephely igazgató ismertette a híd főbb műszaki jellemzőjét és építésének rövid történetét. Érdeklődéssel figyeltük az előadást. A rövid ismertető után a társaságot két csoportra osztva elindult az ismerkedés az ismeretlennel.



Az előadók (Gyalog András, Kovács Emil és Takács László) odaadással meséltek munkájukról és az épülő hídról. Minden szavukból érezni lehetett az elhivatottságot és alázatot az épülő műtárggyal szemben. Előadásukat örömmel volt hallgatni. Olyan érzésünk volt, hogy az egész híd építése a szemünk előtt történik.

Az előadásokat hallgatva és a két hídon végigsétálva mindenki érezte, hogy itt nagy munka folyik, melynek mindannyian, még a központban dolgozók is, részesei vagyunk.

Az építkezés megtekintése után ebédeltünk, közben megbeszéltük a lá-

tottakat és egy kicsit kipihentük magunkat. Ebéd után megnéztük a nyitrai várat és a sétálóutcában „lesétáltuk” az ebédet.

Fáradtan és elcsigázva, de egy tartalmas, szép nap élményeivel gazdagabban érkezünk este haza.

Ezúton is szeretnék a kiránduláson résztvevő kollégák nevében köszönetet mondani az előadóknak, és a nyitrai igazgatóság dolgozóinak a szívélyes fogadtatásért és a két emlékezetes napért.

U.i.: Folytatás nyár végén a M0 déli ág projekten.

Bolechláv Krisztina



Hurrá, nyaralunk!

Ha Balaton, akkor pancsolás, sült hekk, horgászat, vitorlázás... és mostantól: kedvezményes hídépítős nyaralás!

Örömmel számolhatunk be ugyanis arról, hogy megnyitott a cégcsoport balatoni üdülője. A nyaraló Balatonboglár és Balatonlelle határánál van. Címe: 8630 Balatonboglár, Bercsényi utca 2.

Az üdülő téliesített, így egész évben várja a Balaton szerelmeseit, a pihenni, kirándulni vágyókat. Méretéből adódóan (20 + 4 fő) családi, baráti és céges összejövetelekre is alkalmas.

Az ingatlanban 2 db 2 ágyas szoba, 2 db 2+1 ágyas szoba, és 2 db apartman (2-2 szobásak 2+3 fő) van. Valamennyi szoba/apartman saját zuhanyzóval, WC-vel rendelkezik. A szobák bútorozottak, ágyneművel, törülközővel ellátottak és pótágyazhatóak. Az apartmanokban hűtőszekrény is van. A nagy közös konyhahelelyiség asztalokkal, székekkel, edényekkel, hűtőszekrényel, mikrohullámú sütővel és tűzhellyel felszerelt. Van vendég WC, és zuhanyzó, valamint – turnusváltások idejére – csomagmegőrző helyiség. A par-

kolás az ingatlanon belül és kívül is megoldott. A kertben található egy kerti sütésre kialakított rész, melyben épített flekkenező, bográcshely és kemence áll.

Az idén 800 éves Balatonboglár a visszatérő családok üdülővárosa, 1987-ben nyerte el a „Szőlő és a bor nemzetközi városa” címet. A déli part legnagyobb vitorlaskikötője, az évről-évre megrendezett Balaton átúszás és rangos teniszversenyek miatt a sportok kedvelői; a közismert kápolna, a tárlatok, a népnepélyek miatt pedig a művészetek barátainak körében lett ismert a település.

Változatos programok és szórakozási lehetőségek várják az itt nyaralókat. A Magyar Nemzeti Cirkusz például idén nyáron is Balatonlellén, egy kellemes sétányra a nyaralótól (1 km), állította fel sátrát. Az előadások megtekinthetők a cirkuszterén 2011. július 1-től – 2011. augusztus 21-ig, minden nap 20 órától.

A szabadstrand kb. 500 méterre van gyalogosan, autóval a parkolóig



kb. 800 méter. Az ingatlan közvetlen szomszédságában egy sport- és szabadidő központ található. A közelben – pár száz méteres körzetben – élelmiszerboltok, vendéglátó ipari egységek, go-kart pálya és egyéb üzletek is vannak.

A turnusok 7 éjszakásak, szombat 14 órától következő szombat 10 óráig tartanak. Az árakról és a foglalások menetéről Magyaráné Magdikánál lehet érdeklődni.

Elérhetőségei:

Telefon: (1) 465-22-02,

Fax: (1) 465-22-22

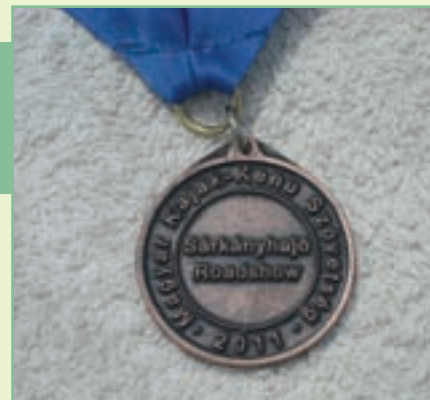
E-mail: balaton@hid.hu

Jó pihenést, kellemes időtöltést kívánunk!

I-Híd Zrt.



Sárkányhajó roadshow 2011



1. állomás: Győr

Május 14-én rendezték meg 2011. első sárkányhajó versenyét, amelyen természetesen az A-HídDragon is részt vett.

Az idei versenyszabályzat szerint – legfeljebb két csapat tagjaiból verbuválódott – női csapatok is versenghetnek egymással. Éltünk a lehetőséggel, és szövetségre léptünk a Magyar Telecom – Rubin Lapátolók névre hallgató

csapat leányzóival. Miután az iskolák és települések megmérkőztek ellenfeikkel, még délelőtt sor került a női futamokra is. Ebben a kategóriában négy csapat indult. A két futamot egy negyedik és egy második hellyel zártuk. Ez az összesítésben bronzérmet jelentett, melyet büszkén vettünk át a szervezőktől. Az első helyen a Győri Vízi Sport Egyesület lányai végeztek, az ezüstérem pedig a Vízi Boszorkányoké lett.

Az A-HídDragon ebben az évben amatőr csapatként versenyez, itt sokkal komolyabb ellenfelekre számíthatunk, mint a szabadidős kategóriában. A egyes futamok délután zajlottak. Sajnos a döntőig nem sikerült eljutnunk, egy tíz másodperccel később értünk a célba a kelleténél. Ez azonban egyáltalán nem szegte kedvünket, hiszen megálltuk a helyünket az amatőr versenyzők között. Hosszú a versenyszezon, lesz még lehetőségünk bizonyítani és pontokat gyűjtögetni. Az idei versenysorozat ugyanis pontgyűjtéses rendszerű. Igyekszünk hát minél több versenyen indulni, és minél jobb eredményt elérni. Ötödik helyünk Győrben 10 pontot hozott a csapatnak. A dobogós helyeken a Rómi KKS, a Tatai Hód Sárkányok és a Lapátolók végeztek.



2. állomás: Fadd-Dombori

Úgy látszik, idén szerencsénk van az időjárással: ez a verseny is remek nap-sütésben zajlott, akárcsak a győri.

Délelőtt rendezték meg az Irány Shanghai elnevezésű versenyt, melyben tízfős hajókkal mérték össze erejüket a csapatok, hogy végül a győztesek elutazhassanak a kínai sárkányhajó gálára. Több futamban összesen hat csapat küzdött meg egymással.

Első futamában az A-HíDragon csupán 1,2 másodperccel maradt le a Magyar Telecom – Rubin Lapátolók mögött. Második futamában maga mögött hagyta a bajai csapatot, de ez kevés volt a döntőbe jutáshoz. A végső összecsapás a Rómi Kajak-Kenu és Sárkányhajó Klub valamint a Lapátolók között zajlott,



ahonnan a Rómi került ki győztesen. Ők utazhatnak Shanghaiba.

Nézőként is élvezetes volt a délelőtti: izgalmas futamokat, szoros csatákat láttunk. Kora délután indultak a szabadidős és amatőr versenyek a húszfős hajókkal. Három másik csapattal mérkőztünk

meg, három futamban. Nagyon erős volt a mezőny, elsőre csak a negyedik helyen végeztünk, aztán szereztünk egy harmadik helyezést.

Az utolsó futamra összeszedtük minden lelki és fizikai erőnket. A rajtot remekül elkaptuk, de a helyszínen hirtelen szerzett kormányosunkról kiderült, hogy nem rendelkezik komoly tapasztalatokkal a sárkányhajókat illetően, ugyanis pályánkat elhagyva nekiütköztünk a Rómi hajójának. Személyi sérülés szerencsére nem történt, és a hajók is egy darabban maradtak.

A szervezők döntése alapján e két hajó ismét nekifuthatott a távnak, majd a helyezéseket és időeredményeket összevetve az alábbi végeredmény született: az A-HíDragon és a Bajai Sárkányok megosztottak a bronzérmén, az ezüstérem a Magyar Telecom – Rubin Lapátolóké lett, az aranyat pedig ismét a Rómi KKSK vitte haza. Ez a harmadik hely 16 pontot jelent, aminek nagyon örülünk.

Endrődi Mónika



Hídépítők Labdarúgó Napja 2011



2011. június 18-án, szombaton benépesült az Újbudai Sportcentrum. Hídépítő zászlók jelezték, itt rendezik meg a már hagyománynak számító Hídépítők Labdarúgó Sportnapot, melyet első alkalommal szervezett a Hídépítők Egyesülete. Szerencsére a korábbi napok meglehetősen szeszélyes időjárása után a „természetfelelős” kegyeibe fogadta a csapatokat. Egymás után érkeztek az elszánt, tette kész játékosok. Idén hét csapat nevezett be a labdarúgó tornára.

A Hídépítők Egyesületének nevében Dombóvári Éva üdvözölte a csapatokat. Eredményes és sportszerű játékot kívánt a résztvevőknek. A játékvezetők ismertették a szabályokat. Oláh Gábor NB-I-es játékvezető – a rendezvény díszvendége – kezdő rúgásával indult a játék. A csapatok minden energiájukat mozgósították a jó eredmény elérése érdekében. A mérkőzések lebonyolítására két műfüves pályán került sor, így lehetővé vált, hogy mindenki mindenkivel játsszon. Az idei mérkőzések színvonalasabbak voltak, mint az előző évek. Ez vélhetően, a csapatok megerősödésének köszönhető.

A Hídépítő csapata veretlenül mentelt előre: öt győzelemmel és egy döntetlennel az első helyen végzett. Ezzel

folytatta hagyományosan jó szereplését.

Végeredmény:

- I. HÍDÉPÍTŐ ZRt.
- II. G-HÍD ZRt.
- III. A-HÍD ZRt.
- IV. ÁRGUS Security Kft.
- V. HSP Kft.
- VI. HBM Kft.
- VII. SÁRAZSADÁNY csapata

A helyezésekért járó érmeket és kupákat Dombóvári Éva a Hídépítők Egyesülete nevében, valamint Bernárd János a BUDAI XI SE elnöke adta át. A díjak átadása után bab-

gulyás várta a résztvevőket. Az egész napot végigkísérte a jókedv, mely csak fokozódott az ebéd utáni sörözéssel.

Elmondhatjuk, hogy a rendezvény elérte célját. Egy nagyszerű sportnapot hagytunk magunk mögött. Köszönet a Híd-csoport vezetőinek és dolgozóinak, a Hídépítők Egyesületének, a szervezőknek, hogy lehetővé tették a Labdarúgó Nap megrendezését.



A kötődés kötelez Beszélgetés Oláh Gábor NB I-es játékvezetővel



I. helyezett



II. helyezett



III. helyezett

Hajrá kedves labdarúgó barátaink! Találkozunk a következő labdarúgó kupa alkalmával.

*Polenyák András
a Hídépítő Zrt. csapat vezetője*

A labdarúgás az egyik legnépszerűbb sportágak közé tartozik. Azoknak, akik ezt a sportot művelik vagy szeretik, nem kell bemutatni Oláh Gábor NB I-es játékvezetőt.

D. É.: Mikor és hogyan kezdődött hídépítő kapcsolatot?

O. G.: Tizenhat évvel ezelőtt 1995-ben kerültem először kapcsolatba a Hídépítő FC néven Polenyák András által szervezett és a cég által menedzselte kispályás csapattal. Azóta eltelt évek alatt számtalan amatőr bajnokságban és tornán vettünk részt. Ezek nagyon hangulatos és emlékezetes rendezvények voltak. Itt sikerült számos sportbarátot szerezni, akikkel örömmel találkozom minden egyes alkalommal, mind a mai napig.

D. É.: Versenyszerűen focítottál a korosztályodnak megfelelően, előbb az ifjúsági, majd a felnőtt csapatban. Hogyan lettél játékvezető?

O. G.: Tökölön a büntetés-végrehajtási intézetben dolgoztam sporttiszként. Ekkor olvastam egy hírt játékvezetői tanfolyam indításáról. Játékvezetői vizsgát 1999-ben tettem. Sportvezetőim választás elé állítottak, vagy focizok, vagy mérkőzést vezetek. Az utóbbit választottam!

D. É.: Te vagy a Pest Megyei Labdarúgó Szövetség Játékvezető Bizottságának (JB) alelnöke, és a játékvezetők elméleti képzéséért felelős szakember is. Elmondanád nekünk, miért jó játékvezetőnek lenni?

O. G.: Számomra a legfelelőbb dolog – a jól sikerült mérkőzések mellett – az a remek közösség, amelyet a játékvezetők alkotnak. Úgy érzem a többséggel jó kapcsolatot alakítottam ki, rengeteg barátot sikerült szerezni. Azt gondolom, a pályán kívül is bármikor számíthatok rájuk. Természetesen ez kölcsönös.

D. É.: Mióta NB-I-es játékvezető lettél, marad időd focizni?

O. G.: A játékvezetői karrierem komolyabbra fordulásával sajnos a hétközi bajnokságokban már nem tudok részt venni, de az idén is megrendezett hídépítő sportnapra nagy örömmel jöttem. Jó volt újra itt lenni, és játszani a Hídépítő Zrt. csapatában. Külön megtiszteltetés volt számomra, hogy e rendezvény díszvendége lehettem, és a kezdő rúgást is elvégezhettem. Remélem, a jövőben is lesz lehetőségem ilyen színvonalas, jól szervezett sportnapon részt venni.

D. É.: Köszönöm a beszélgetést! Örülök annak, hogy barátaid között tartod számon a hídépítők nagy családját.

*Dombóvári Éva
Hídépítők Egyesülete*



Egyesületi hírek

A Hídépítők Egyesülete ismét bővült két taggal. Belépett az egyesületbe a Híd-építő Zrt. és az A-Híd Zrt. focicsapata is.

Köszönetet mondunk minden vállalat vezetőjének, hogy anyagilag támogatta a labdarúgó napot. Hiszen a megváltozott gazdasági körülmények miatt egyik cégtől sem várható el, hogy egyedül finan-

zírozzon egy ilyen egész cégcsoportot érintő közös rendezvényt. Ezzel lehetővé tették minden, a focit szerető kollégánk részvételét ezen a népszerű eseményen.

A Hídépítők Egyesülete az összefogásra, a közös célok együttes megvalósítására létrejött civil szervezet, ezért is lehet az ilyen és az ehhez hasonló rendez-

vények esetében is a sikeres megvalósítás záloga. Egyesületünk feladata többek között az is, hogy munkájával támogassa, anyagilag pedig segítse, tagjait.

a Hídépítők Egyesületének vezetőisége

Futóverseny

2011. május 15-én a Budapesti Sportiroda szervezte a XVIII. K&H olimpiai maraton és félmaraton váltó futóversenyt, amelyen több mint 500 csapat közt mi, G-hidasok is részt vettünk.

A verseny előtt két hónappal jött az ötlet, mi lenne, ha beneveznénk váltó kategóriában. A hat főből álló csapatot hamar összeszedtük. Néhányan rögtön igent mondtak a felkérésre, voltak, akik hezitáltak, de végül rábólintottak. Még egy tartalékversenyzőnk is lett.

A felkészülési idő alatt mindenki egyénileg rózta a köröket lakóhelye közelében. Egy cél lebegett a szemünk előtt: lefutni picit több mint 7 km-t, a lehető leggyor-

sabban. Mindenki szorgosan készült a megmérettetésre, sorra számoltunk be egymásnak eddig elért futási teljesítményünkről. Ment a taktikák latolgatása, hogy lehetne a lehető legjobb eredményt kihozni magunkból. Persze két hónap hosszú idő. Voltak hullámvölgyek, kimaradoztak futások a heti rendszerességéből, de biztattuk egymást és nem adtuk fel. Nem sokkal a nagy nap előtt kiderült, hogy egyik csapattársunk nem tud részt venni a versenyen, így tartalékosunknak – aki a Hídtransz Kft-ből került be kö-zénk – kell a helyébe lépni. Amikor már mindenkinél kezdett beállni a 7 km-es futási szintidő, megijedtünk, hogy ez az

összidő gyenge a tavalyi induló csapatokéhoz képest. De a csapat összetartó erejének, na meg az akkoriban sokszor emlegetett: „nem a győzelem, hanem a részvétel a fontos” mondásnak köszönhetően, május 15-én, szombaton 11 órakor váltó csapatunk első embere felállt a starthoz. Majd eldőrdült a rajtpisztoly és nekiiramodtak az emberek. Csapatunk soron következő tagja pedig kezdett be-melegíteni. Tulajdonképpen a többi négy kolléga is vele együtt mozgott, melegített, mert az időjárás nem volt épp kedvező. Olykor erősen fúj a szél, máskor viharfelhők gyülekeztek a rakpart felett. A váltótóbot átadási pillanata közeledtével kettős izgatottság lett úrrá rajtunk. A befutónak igyekeztünk szurkolásunkkal az utolsó nagy sprint erejét átadni a célba éréshez, míg másik csapattársunk felé az induláshoz szükséges összpontosítást sugalltuk. Ez a különös érzés az elsőtől az utolsó befutóig minden váltáskor jelen volt.

Visszagondolva az elmúlt két hónapra és a verseny közel négyórás küzdelmére, úgy érzem megérte a fáradságot. Mint a csapat kapitánya méltán büszke vagyok a többiekre. Egytől-egyig önma-guk eddigi teljesítményét felülmúlva fu-tották le a 7032,5 métert és mi így hatan alkottunk egy egészet a maratoni távon.

Tatár Alexandra



*A csapat tagjai:
Schlotter András,
Stark Renáta,
Iker Viktória,
Tatár Alexandra,
Apáthy Zoltán
és alul
Zomborcsevics
Milán.*

Amikor éppen nem építünk...

vadászunk

A legnagyobb tisztelettel kérem azokat, akik a terítékre került őzbakot a felcseperedett Bambival az elvártnál erősebben társítják, lapozzanak tovább a vadátjárókkal és vadvédelmi kerítések építésével foglalkozó témák felé.

Hazánkban az őz a szinte minden területen előforduló legnagyobb számban élő nagyvadfajunk. Becsült létszáma elérheti akár a 300 ezret is és az éves terítékek 40 ezer körül mozognak.

A vadásznak, mint vadgazdálkodónak elsődleges feladata a vad óvása, gondozása. Jól kialakított vadföldekkel, csenderesek, vadbúvók létrehozásával, ősztől tavaszig szükség szerinti rendszeres etetéssel különösen havas téli időben. Nem szabad megfeledkezni a fontos és közkedvelt nyaló sók kihelyezéséről sem.

Különösen nagy szakértelmet igénylő figyelmet kell fordítani a terület eltartó képességének megfelelő vadlétszám szabályozására, tekintettel a kor összetételére és a minőségre. Őzbak esetén a minőség fő jellemzője az agancs állapota. A hibás agancsú bakokat a vadásznak kell selejtezni. A selejtesnek nevezett, különleges fejdíszek óhajtott és becsült trófeát jelentenek a vadászok többségének. Az értő



szemek megfigyelhetik ezt a mellékelt fotókon, amelyeken dr. Veress Róbert kollégánk szakértő és eredményes vadászataiból láthatunk jól reprezentált példákat.

Az erdők, mezők járása, a vadak megfigyelése önmagában is mindig csodálatos élmény. A cserkelések óvatos izgalmá, a lesvadászatok csendesen izgalmas nyugalma, a fegyelmet, körültekintő, gyors döntést követő

elejtés csak részei a vadászatnak. Ez után történik az elejtett vad tiszteletét kifejező, mindig emlékezetes tisztelgő élménysorozat. A kalap mellé tűzendő töret fogadása. A töretet, a szép, arányos ágacskát az elejtés színhelyén található jellemző fáról, bokorról vágjuk ünnepi kalapdísznek. Aztán a méltó teríték készítése, alkonyatot követően az illő máglya gyújtása, a vadászkiáltás felzendülő hangja. Levett kalappal tisztelgő búcsúztatása ez a terítéken lévő vadnak, tisztelgés a természet szépsége előtt.

Azért ne feledkezzünk meg az eredményes vadászatot követő gasztronómiai élményről sem. Aki nem makacs vegetáriánus, az alábbi vadászosan ajánlott máj receptjének elkészítésén keresztül élvezze az eredményt. A piacon „vadászott” borjúmájból is bátran készíthető.

A máját ujjnyi vastag szeletekre vágjuk, megtisztítás és a hártás, inas részek eltávolítása után. Ahány szelet lett, annyi



egészen vékony, a máj nagyságának megfelelő füstölt sonkaszeletet vágunk és serpenyőben kevés zsírban vagy olajban süssük világos pirosra.

Egy másik serpenyőben süssük ki a törött borssal enyhén megszórt (nem megszózt!), lisztben megforgatott májszeleteket annyi zsírban vagy olajban, hogy a szelet több mint felét lepje el. Oldalanként kb. 3-3 percig közepes lángon süssük, és kiszedés előtt ellenőrizzük megszúrással, hogy éppen ne maradjon véres!

Forró tálra készített rizstalpataton egy sor máját, egy sor sonkával váltva, savanyúsággal (egy kellemes csalamádéval) tálaljuk. A máj mennyiségét éhes vendégeink létszámához kell igazítani! Egy kiló máj öt személyre talán elég. Ital önállóan és mértékkel választható hozzá.

Jó főzést, jó étvágyat!

B. F. ■

