



# HÍDÉPÍTŐK

A HÍDÉPÍTŐ ZRT. LAPJA

XL. ÉVFOLYAM 2011/4.



RENDRAGYÓ  
HORDÓGURÍTÁS  
NYITRÁN

HÁROSI DUNA-HÍD

SOROKSÁRI HÍD

SZENNYVÍZ-  
CSATORNÁZÁS  
GALGAMÁCSÁN



# Új hidak

Hordógurítás Nyitrán 2011. szeptember 27-én.

Cikkünk a 4. oldalon olvasható.

Lapzárta után kaptuk a hírt, hogy átadták a rárópusztai Ipoly-hidat. Erről szóló cikkünket a következő lapszámunkban olvashatják.



**HÁZUNK TÁJA**

Új hidak .....	2
----------------	---

**ÉPÍTJÜK**

Rendhagyó hordógurítás Nyitrán .....	4
Hárosi Duna-híd .....	5
M0 dél II. szakasz – Soroksári híd .....	6
Szennyvízcsatornázás Galgamácsán és hat településen .....	8
„Megy a Zsuzsi vonat, csattognak a kerekek...” .....	9

Megjelenik évente hatszor

Kiadja a Hídepítő 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*

**HÍREK**

Közép-Európai Betonmérnöki Kongresszus .....	10
Kitüntetést alapított a Hídepítő Egyesülete .....	12
Képzőművészeti pályázat .....	12
Szabadtéri kiállítás .....	13

**MÚLTIDÉZŐ**

Hídepítésünk kiemelkedő emlékei .....	14
---------------------------------------	----

**SPORT**

Sárkányhajó roadshow 2011 .....	16
XI. Építészmérnök Golf Kupa .....	18

**AMIKOR ÉPPEEN**

Bringázunk .....	19
------------------	----

# Rendhagyó hordógurítás Nyitrán

A hídépítő hagyományok szerint egy híd életében akkor következik be ez a rangos esemény, amikor a hordót akadály nélkül végig lehet gurítani rajta, méretének és jelentőségének megfelelő ceremóniával, nyilvánossággal.

Ez az idő lehetett volna 2011. július 6. Ekkor történt meg ugyanis a híd felszerkezet utolsó darabjának betonozása, a 23-24. hídgág közti végső zárás. „Lehetett volna mégsem az lett...”, mert az aki ott volt, nagyon nem ért rá ez idő tájt. Sőt! Talán még a hordót sem lehetett volna végig gurítani a pályalemezen az ott helyet foglaló rengeteg gyártóeszköztől, anyagtól, feszítő és egyéb berendezéstől. De ahhoz, hogy eddig a jelentős állomásig eljussunk az ott dolgozók megfeszített munkájára volt szükség. Egyszerre négy hídgágon és két gyártópadon folyt a munka 250-300 ember részvételével, a megrendelő állandó nyomása alatt.

Lett volna ok az ünneplésre, de tudtuk, nem állhatunk meg, mert ami még hátra van, az sem sétagalopp



lesz, hanem a legkeményebb versenyfutás az idővel. A befejező munkák (30.000 m<sup>2</sup> szigetelés, közel 5 km szegély és korlát aszfaltozás, vízvezetés, próbaterhelés stb.) elején csak kevesen hittek abban, hogy elkészülünk határidőre.

A nyitrai híd lényegi befejezési határideje – szerződésünk szerint – 2011. szeptember 28. A lényegi befejezés kifejezés azt jelenti, hogy a híd már be tudja tölteni funkcióját, ideiglenesen forgalomba lehet helyezni, rajta a féléves próbaüzem megindulhat.

Ma, szeptember 28-án, amikor ezek a sorok papírra kerülnek, a híd lényegileg elkészült, forgalom fogadására készen áll. Kevesebb mint húsz hónap alatt az első kapavágástól! Már csak a híd alatti rendezkedések, a folyómeder helyreállítása és a levonulás van hátra.

Van időnk hordót gurítani. Annál is inkább, mert a szlovák minisztérium

a szeptember 28-i átadáshoz szeptember 7-i, tehát három héttel korábbi határidőt szabott meg.

Hajráztunk, de ezt is teljesítettük! Elvégeztük, ami a feladatunk volt. Most gurítunk!

*Utószó:* Az R1 autópálya Nyitra-Selenec közti szakaszát adminisztratív okokra hivatkozva nem adták át.

Takács László ■



# Hárosi Duna-híd

## 1. Alépítmény

A hárosi Duna-híd egy 3 x 73,5 m nyílású jobb parti öszvér, egy 3 x 108,5 m nyílású ortotrop lemezes acél és egy 3 x 73,5 m nyílású bal parti öszvér hídszerkezetekből áll. Az A-Híd Zrt. végzi az alépítmények kivitelezését, szám szerint tízet. A felszerkezetek szekrény keresztmetszetűek.



Ártéri pillér kőburkolattal, zsaluzattal, betonozásra várva

A hídfők (1-es és 10-es támasz) a háttöltések tetejéről réselts dobozos kialakítású, két szinten födémekkel, falakkal határolt vasbeton szerkezetek, kezelő helyiségekkel. A 10-es jelű hídfő áprilisi állapotában maradt, azaz kész a dobozszerkezet réselése, valamint a hídfő szerkezeti gerendája. Itt idén nem is készül további szerkezeti rész, ugyanis a meder és a bal ártéri felszerkezet acél része a hídfő „feje” fölött tolidik ki segédcsőr segítségével,

Kéregelem merítés a 8-as pillérről az előtérben



ami miatt a továbbépítés jövőre tolidik át. Az 1-es jelű hídfő a háttöltés és a mögötte levő úttöltés elkészültére vár.

Itt a szerkezetet véglegesen ki lehet majd alakítani.

A 2, 3, 8, 9 jelű jobb és bal parti ártéri pillérek kivitelezése a vége felé tart. A 4-es partélt pillér kivételével, ahol a felmenő fal kivitelezése folyik, a szerkezetek a saruzsámolyok alsó síkjáig elkészültek. Nehézséget okozott a fejgerendák tervezése, mivel az 1,8 m x ~2 m-es íróasztal nagyságú felső síkjukon kellett elhelyezni egy a híd tolásához megfelelő fogadókapacitású szerkezetet, valamint az új földregézési elveknek megfelelő sarut a hozzá tartozó bekötő csapolással. Még így is szűkös a rendelkezésre álló terület, ezért a fejgerendákhoz hozzáfeszített betontömbökkel növelik a toláshoz szükséges felületet.

A híd kivitelezésének kezdetekor gondot okozott, hogy a Fővárosi Vízművek területére és a jobb partra csak 2011 áprilisában léphettünk be, így a mederalapozáshoz szükséges kéregelemek gyártását itt nem lehetett megkezdeni (mint a régi híd esetében). Ezért az elemeket a csepeli szabad kikötőben gyártottuk 2010 novemberétől. Ennek köszönhető, hogy a területre lépéskor már rendelkezésre álltak a szükséges elemek, melyeket TS80-as

bárkákon szállított a HSP Kft. a helyszínre. A kéregelemekre a Megyeri híd kivitelezésekor használt acél őrfalakat tettük fel némi átalakítással. A cölöpözés 2011 májusában kezdődött és a három pillér cölöpö-



Őrfal eltávolítva a 6-os pillérről és áthelyezve az 5-ös kéregelemre (bárkán)

zése egyhuzamban készült. Acél őrfalból a 7-es pillérre és a 6-ra jutott először, ahol megkezdődött az építés.

A három mederpillér közül októberben befejeződik a 6-os és 7-es pillér építése. A 6-os pillérről már leemeltük az őrfalakat, hogy a hasonló geometriai kialakítású 5-ös pillér építését is megkezdhessük, a vizet kizárhassuk. Itt a víz alatti és kiegészítő beton elkészítésén vagyunk túl és megkezdődött a cölöpök visszavésése.

## 2. Felszerkezet

A 10-es hídfő mögött az úttöltésen összehegesztettek ötegységnyi meder szerkezeti darabot (~17 m hosszúak), melynek „elejére” felhelyezték a segédcsőrt. A szerkezetet kitolták és megállították a 9-es pillér előtt. Jelenleg segédjármok épülnek a támaszok között.

A jobboldalon kialakult a szerelőtér, ahol az elemeket bakokra helyezik, és összehegesztik majd teljes szekrény keresztmetszetté (~17 m hosszú hídelemmé). Ezeket aztán egy ~400 tonnás daruval helyezik föl állványokra. A keresztmetszettolás itt történik majd.

Feczkó Róbert

Egy alsó kéregelem



## MO dél II. szakasz – Soroksári híd

Az MO déli szektor II. szakasz kivitelezési munkáira létrehozott konzorcium tavaly év elején állt fel és kezdte meg működését. A 2010-es évet főként a megrendelővel (NIF Zrt.), a mérnökkel és a tervezővel folytatott „iszapbirkózás” jellemezte. Ez az állapot – előkészítetlenség, tisztázatlan jogi helyzetek, engedélyek hiánya – azonban nem egyedül, az állami beruházásoknál lassanként tendenciává válik.

2011 januárjában az MO dél projekt A-Híd Zrt. érdekeltségébe tartozó része, felsővezetői döntés következtében, négy önálló egységre vált szét, melyből az egyik a soroksári híd építése. Ekkor alakult az a projektszervezet, amely a soroksári híd mederhídjának, bal parti ártéri hídjának és a szigeti ártéri híd négy nyílásának megépítését kapta feladatul.

Márciusra elkészültek a soroksári híd alépítményeinek kiviteli tervei, elfogadták a próbakeverések alapján a különböző minőségű betonok receptúráit, és a területileg illetékes vízügyi igazgatóság jóváhagyása mellett elkészült a mederpillérek építéséhez szükséges

műsziget mind a soroksári, mind a csepeli oldalon. Minden készen állt, hogy a munkaterületen meginduljanak a tényleges kivitelezési munkák.

Az alapozási munkák március végi kezdését követően látványos fordulatot vett az építési munkák üteme.

**2011. március:** Folytak a terület előkészítési munkák és elkezdődött a cölöpözés.

**2011. április:** Larssen falas munkatér határolás (21 m x 11 m x 6,6 m) – a szádlemezeket vasbeton peremgerendához horgonyozták, így belső támaszdúcok nélkül folytatható a munkavégzés.

**2011. május:** Felállították az első toronydarut.

**2011. június:** Elkészültek az alépítmények a soroksári oldalon, a csepeli oldalon pedig – az összes támasz építésével – a terepszint felett jár.

**2011. július:** A 15-ös mederpilléren (so-

roksári oldal) elkészült az indítózöm állványzat, a szigeten az alépítményi munkák befejezéséhez közelednek.

**2011. augusztus eleje:** Elkészült az indítózöm a 15-ös pilléren, elindult a zsaluzó kocsi összeállítása.

**2011. augusztus vége:** Üzembe helyezték a zsaluzó kocsit – indulhat



az elemgyártás. A csepeli oldalon befejeződtek az alépítményi munkák és megkezdődött az indítózöm építése a 14-es mederpilléren.

**2011. szeptember 28.:** Elkészült a 15-ös mérlegágon a 4. elempár.

**2011. szeptember végére** elkészült az összes alépítmény, befejezéshez közeledik a csepeli oldali mederpilléren az indítózöm. A pesti oldali mederpilléren épülő mérlegág hat elempárjából négy elkészült, az ötösök építése folyamatban

van. A hídág befejezése **október közepére** várható. Terveink szerint **november közepén** elindul – a zsaluzó kocsik átépítése után – a 14-es mederpilléren a hídág elemeinek építése. A hídágak közötti zárózöm építését **2012. február** elejére tervezzük.

*Medveczki István*



*A híd épülésének helyszíni katalizátorai:  
MO dél II. soroksári projektiroda:  
Besenyei Tímea, Brunácki Ede, Isztl Péter,  
Ős Roland, Pivoda Róbert, Medveczki István  
és Klincsek Géza – aki érdemei elismeréseként –  
időközben átigazolt Marcaltőre*



# Szennyvíz-csatornázás Galgamácsán és hat településen

Hosszú, többfordulós közbeszerzési eljárás után, amit az elmúlt években már megszokhattunk, Aszód és térsége szennyvíz csatornázási munkáinak kivitelezésére az A-HÍD Építő Zrt-t hirdették ki győztesnek.

A szerződés aláírására 2011. június 3-án került sor. A projekt 85%-os Európai Unió támogatással valósul meg, ezért a dokumentum a közreműködő szervezet július 25-i ellenjegyzésével vált érvényessé. A projekt kezdő napja 2011. augusztus 17. lett, a szerződésnek megfelelően. A hivatalos munkaterület átadás szeptember 20-án volt. Úgy tűnik, hogy a kivitelezési munkáknak most már semmi akadálya nincsen. Valóban. A mérnök által jóváhagyott kiviteli tervek rendelkezésre állnak. Az alvállalkozói, beszállítói és a minőségbiztosítási feladatokhoz szükséges szolgáltatási szerződésekhez létrejöttek

a megállapodások. A megrendelő levelet kiküldtük, az alvállalkozói, beszállítói és szolgáltatási szerződések aláírásra várnak. A tényleges kivitelezési munkák a közműfeltárásokkal, házi bekötések építésével megkezdődtek.

Az elmúlt négy hónap egyeztetései, háromkörös ajánlatkérései reméljük, azt jelenthetik, hogy a következő 500 nap alatt sikeresen elkészíthetjük a több mint 2 milliárd forint összegű szerződés kivitelezési munkáit.

Az Aszód és térsége szennyvízcsatorna építés és kivitelezés projekt Galgamácsa központtal, további hat település teljes körű szennyvízhálózatának megépítését tartalmazza. 38,5 km gravitációs vezeték, 25 km külterületi nyomóvezeték lefektetését, 1932 db ingatlan bekötését, 17 db szennyvízáttemelő építését, felújítását, 133 db házi áttemelő elhelyezését akar-

juk 2012 augusztusáig befejezni. Jövő év szeptember, október a próbaüzemmel telik majd el, az átadás-átvételre 2012. október végén kerül sor.

A hét település legnagyobb távolsága közúton 35 km, és az egyes településeken belüli 5 km vezetéképítés jól érzékelteti a munkaterület nagyságát. A hegyes-dombos vidék életét alaposan felbolydítja a beruházás. Nagy az érdeklődés az ingatlantulajdonosok részéről. Mindenkit személyesen keresünk meg, egyeztetni a bekötések helyét. Segítséget kapunk a polgármesterektől és a vízi közmű társulatoktól.

A következő hónapokra persze nagy türelmet kértünk mindenkitől a lakossági fórumokon, bízva abban, hogy jövő nyáron már csak a sávós úthelyreállítások zavarhatják a lakók életét.

Csepregi András ■

## KÖSZÖNTŐ

### Tisztelt Olvasó!

Több évtizednyi várakozás után megvalósul egy régi szándékunk: térségünkben megkezdődnek, illetve néhány település esetében folytatódnak a szennyvízkezelési program építési és fejlesztési munkálatai, ami az itt élők komfortérzetének jelentős javulását és közvetlen környezetünk, az élővilág biztonságát, védelmét egyszerre szolgálják.

A projekt tervezett összes beruházási költsége 3,4 milliárd forint, melyhez nettó 2 870 226 000 Ft támogatást nyert a projekt az Európai Uniótól és a Magyar Kormánytól. A térség hét településén: Aszódon, Domonyban, Galgamácsán, Kislémedin, Püspökszilágyon, Vácgresen és Váckisújfalun összesen 84,5 km hosszú csatornahálózat épül, melynek köszönhetően újabb 1 932 háztartás számára lesz elérhető az európai komfort. A csatornahálózat építése mellett Bagon 27 000 embert érintő regionális szennyvíztisztító telep bővítése, valamint szennyvíziszap komposztáló építése is megvalósul a projekt keretében.

A fejlesztés eredményeként településünk valamennyi érintett háztartásában az utódaink életfeltételeit jobbító, saját környezeti igényeinknek megfelelő folyékonyhulladék-kezelésre nyílik lehetőség.

Köszönjük Önnek is azt, hogy él ezzel.

polgármester

## BELSO RÁCSA

Az ingatlan szennyvízcsatlakozásán belül elfektetett ingatlan majd elve a tisztító csatlakozásán belül az távolsági

A telek szennyvízcsatlakozásán az az a megvalósított egyeztetési szennyvízcsatlakozási engedély a rákötés

Az alábbi építési engedély a rákötés

Amennyiben kiépítési engedélyt szivattyús csatlakozás esetén az ingatlan tulajdonosa egyeztetni a belső csatlakozás átadásával

## A PROJEKT MEGVALÓSÍTÁSÁBAN RÉSZT VEVŐ SZERVEZETEK

**Kedvezményezett:**  
Galga-menti Víziközmű Beruházást Lebonyolító és Működtető (Üzemeltető) Társulás,  
2183 Galgamácsa, Petőfi utca 105.

**Érintett települések:**  
Aszód, Domony, Galgamácsa, Kislémedin, Püspökszilágy, Vácgresen, Váckisújfalu

**Kivitelező:**  
A-HÍD Építő Zrt. Budapest 1138 Karikás F. utca 20.  
**Projektiroda:** Galgamácsa, József Attila utca 12.  
06-28-403-133

**Felelős műszaki vezető:**  
Csepregi András – 06-20-9514-827

**Közreműködő szervezet:**  
Energia Központ Nonprofit Kft.  
1134 Budapest, Váci út 45.

**Tervező:**  
COMPUTERV GM Kft.,  
3100 Salgótarján, Alkotmány út 18.

**FIDIC Mérnök:**  
Szegedi Víziközmű Működtető és Fejlesztő Zrt.,  
6720 Szeged, Széchenyi tér 5.

**Projektmenedzsmet:**  
VTK Innosystem Kft. – 1134 Budapest, Pattantyús u. 7.

**Elérhetőségek:**  
00 36/80/63-00-36 ingyenesen hívható zöld szám,  
info@galgamenti-csatornazas.hu

**Kivitelezés ideje: 2011. 09. 20. – 2012. 11. 22.**

A beruházással kapcsolatos fontos információkat talál a weboldalon: [www.galgamenti-csatornazas.hu](http://www.galgamenti-csatornazas.hu)  
A kivitelezéssel kapcsolatosan az alábbi telefonszámon érdeklődhet: 06-20-9514-827

## ÚJ SZÉCHENYI TERV

A szennyvízkezelési beruházás munkálatait

**2011. szeptember 20-án**

kezdi meg a kivitelező egyszerre mind a hét településen, azaz Aszódon, Domonyban, Galgamácsán, Kislémedin, Püspökszilágyon, Vácgresen, Váckisújfalun.

Az ingatlantulajdonosokat is érintő csatornaépítési munkálatok megkezdése előtt, a kivitelező minden esetben felkeresi az ingatlan tulajdonosát a tisztítódomb pontos helyének meghatározása céljából. A tervekben bejelölt pontos helyet rögzítő jegyzőkönyvet mind a kivitelezőnek, mind a tulajdonosnak alá kell majd írnia, így igazolva, hogy megtörtént az egyeztetés.

Az egyes településekre kidolgozott ütemtervek, hogy mely területeken kezdődnek a munkák, és milyen sorrendben haladnak majd, az érintett települések önkormányzatán, illetve a kivitelező irodájában, Galgamácsán, a József Attila utca 12-ben tekinthetők meg.

A kivitelezéssel kapcsolatban további információkat talál a [www.galgamenti-csatornazas.hu](http://www.galgamenti-csatornazas.hu) oldalon is.

Természetesen a munka előrehaladása során következhetnek be változások, felmerülhetnek olyan tényezők, melyek a fent ismertetett ütemterv változását okozzák. Ezért kérjük, hogy a fenti ütemtervet csak tájékoztató jellegűnek tekintésék.

Nemzeti Fejlesztési Önkormányzat  
[www.uszechenyiterv.gov.hu](http://www.uszechenyiterv.gov.hu)  
06 40 638 638



HUNGARIAN REPUBLIC  
EUROPEAN UNION



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

## ÚJ SZÉCHENYI TERV

Aszód és térsége  
szennyvízcsatornázása  
és szennyvíztisztítása





# „Megy a Zsuzsi vonat, csattognak a kerekek...”

Örömmre szolgál, hogy ismét vasúti pályaépítési munkáról számolhatok be a Hídépítők hasábjain. Bár a debreceni Zsuzsi erdei vasút korszerűsítése volumenében nem fogható a Zala megyei vagy a Kelenföldi pályaudvari munkákhoz, mégis összetett és szép feladatnak ígérkezik, mely különösen erős közösségi támogatást élvez a lakosság, illetve a legnépesebb utastábor, a gyerekek részéről.



A jelenlegi Zsuzsi vasút helyén 1882. július 16-án nyitották meg a Debrecen Fetelep – Nyírmártonfalva közötti 21,5 km-es erdészeti vasutat. Ez, az országban egyedülálló módon, 950 mm-es nyomtávolsággal épült. A vasúton kezdetben két gőzmozdony üzemelt. Az I. pályaszámú 107 LE teljesítményű, fatüzelésű mozdony kapta a Zsuzsi nevet, melyet ma is visel a kisvasút. A 950 mm-es nyomtávot



1961-ben MÁV szabvány szerint 760 mm-es nyomközűre építették át.

A személyforgalom nagyon erős volt a '70-es években, az öt kocsis vonatok zsúfolásig megteltek. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció azonban ezt a vonalat is megszüntetésre ítélte. A lakosság nagymértékű tiltakozása ellenére 1977. augusztus 31-én megszűnt a közlekedés. A 49 km vonalból 16,6 km maradt meg,

amit a megyei tanács kezdeményezésére a MÁV Debrecen városának adott át, úttörővasút szervezéséhez. Jelenleg a DKV tulajdonában álló nonprofit kft. üzemelteti a vasutat, és nekik sikerült egy projekt keretében 90%-os támogatású korszerűsítési és fejlesztési lehetőséget nyerni.

Az EU-s finanszírozású projekt három részből tevődik

össze: a vasúti pálya korszerűsítése, két darab személykocsi felújítása és akadálymentesítése, valamint a Hármashegyialja végállomás területén létesítendő *Természet háza* társprojektből. Az A-HÍD Zrt. a pálya korszerűsítésére kötött szerződést, és a munkálatokat – tekintettel a jelentős forgalmi igényre – 2011. augusztus 23-án, a virágkarneváli hetet és az államalapítási ünnepet követően kezdtük el.

A projekt megvalósítása során a 16 km hosszú pályából 9 000 vágányméteren teljes talpfacsere és ágyazatcserét végzünk. A talpfákat új kisvasúti talpfákra, használt, MÁV vonalból kibontott talpfákra, valamint 1700 vágányméteren új vasbetonaljakra cseréljük. A jelenlegi homok(!) ágyazat helyére 32/62 andezit zúzottkővet építünk. Az ágyazat



kialakításához Nyíregyházáról, az ottani kisvasúti fűtőházból tréleren szállítottunk Debrecenbe hét db zúzottkőszállító kocsit. A városi szakaszon létesül két új sk+15 szélsőperon, valamint Erdészlak és Hármashegyialja állomáson egy-egy közép- és szélsőperon. Az eddigi Sámsoni út megállóhely állomássá épül át, az ottani felhagyott csonka vágány kiemelésével, illetve a kiágazó kiterő beépítésével, illetve a kiágazó kiterő beépítésével. Az erdei szakaszon is létesül egy új megállóhely Hármashegy-i-tó néven, a debreceni horgászok nem kis örömeire. A korszerűsítés határideje november közepe, a kocsi felújítása és a Természet háza projekté 2012. áprilisa. Külső támogatással és a tulajdonos DKV segítségével a jelenlegi Faraktár utcai végállomás átkerül a Ruyter utcai régi fűtőház mellé, az ottani felújításra váró MÁV épületbe. Remélhetőleg jövő ápriliséig ez az elképzelés is megvalósul, így tavasszal a családok és az iskolás csoportok már egy teljesen megújult Zsuzsi vonattal sühöghetnek ki a természetbe.

Kovács Dénes ■



# Central European Congress on Concrete Engineering

## Közép-Európai Betonmérnöki Kongresszus – 2011. szeptember 22-23. Balatonfüred

### A CCC konferenciák története

Az alapító országok – Magyarország, Ausztria, Csehország és Horvátország – betonos szervezetei 2004-ben úgy határoztak, hogy szorosabb együttműködés keretein belül számolnak be aktuális projektjeikről, kutatásaikról. Ennek köszönhetően 2005-ben Ausztriában megrendezték az első CCC konferenciát. Azóta Magyarország két alkalommal volt rendezője az eseménynek. Az első konferenciát 2007-ben, Visegrádon tartották, a téma a betonszerkezetek innovatív anyagai és technológiái volt. A nagy sikeren felbuzdulva Magyarország úgy döntött, az idei, 2011-es konferenciát is ugyanezen téma köré csoportosítja.

A konferencián a szakmai előadások mellett a cégek – standok kialakításával – lehetőséget kaptak tevékenységük bemutatására, valamint a különböző kutatási területeken illetve érdeklődésre



számot tartó projekteken dolgozók mini prezentációkat mutathattak be.

A gazdasági válság ellenére az idei konferencián is szép számmal vettek

részt érdeklődők: összesen 234-en jöttek a világ minden tájáról.

### Előadások

A kétnapos konferencia alatt az előadásokat hat szekcióba osztották.

Az adott szekciókon belül 5-9 db 15-25 perces előadást lehetett megtekinteni. Cégünk megbecsültségének jeleként rögtön az ünnepélyes megnyitó utáni első előadásként a Híd-csoporttól Berkó Dezső az M43 ap. Móra Ferenc hídjáról tartott beszámolót Pont-Terv-es kollégákkal együtt.

Szintén a nyitó szekcióban hangzott el Sármay Andrásról egy előadás a Híd-csoport által kivitelezett csepeli szennyvíztisztítóról. A nyitrai projektről a pozsonyi tervezők számoltak be, előadásuk végén kiemelve az A-Híd kivitelezési munkáját. Az egyéb előadások között is voltak szép számmal érdekes, hidas





témában elhangzottak Horvátországból, Ausztriából, Csehországból.

### Mini prezentációk (poszterek)

Az előadások mellett mini prezentációkkal is készültek a résztvevő előadók: mintegy 64 táblán láthattuk aktuális munkáikat, kutatási témáikat. Ezeket a posztereket aztán rövid előadással mutatták be a látogatóknak és a szakmai zsűrinek. A mini előadások között nézhettük meg Takács László és Barta János prezentációját is a nyitrai 209-es híd kivitelezéséről.

### Kirándulások

A résztvevőknek lehetőségük volt, néhány turisztikai jellegű fakultatív utazás mellett, egy szakmai kiránduláson is részt venni. Ezt a hajós kirándulást a Hídépítő Zrt. szponzorálta és szervezte.



A mintegy háromórás hajóúton egy rövid előadást hallhattak a résztvevők a Kőröshegyi völgyhídról és annak építéséről (egyik hajón Magyar János, másikon Barta János tartotta az előadást),

majd lehetőségük volt a Balaton vizéről megtekinteni a hidat. Végezetül minden vendég egy könyvet kapott ajándékba, mely a híd építését mutatja be.

*Barta János*



## Kitüntetést alapított a Hídépítők Egyesülete

Lassan elterjed a hídcsoport dolgozói körében a Hídépítők Egyesülete létrejöttének híre. Az egyesület megalakulásának oka egy mondatban megfogalmazható: egy társadalmi szervezet

létrehozásával összefogni azt a korábbi kollektívát, melyet a Hídépítő Zrt. egysége fémjelzett. A szándék magáért beszél: továbbvinni, átmenteni a jövőnek azt a szakmai, emberi

kapcsolatrendszert, melyre méltán lehetünk büszkék. Az összetartást, az összetartozás érzését szeretné erősíteni az egyesület vezetősége az általa nemrég alapított kitüntetéssel is.

Éltre hívtuk a Hídépítők Egyesülete Életműdíj nevű elismerési formát. Az életműdíj adományozható az egyesület bármely tagjának, érdekeltségi körébe tartozó személynek, akit az egyesület bármely jogi, vagy magán tagja írásos indoklással javasol az egyesület vezetőségének. A díj egy évben egyszer adományozható.

Az Életműdíjat első alkalommal (2011-ben) Encsy Balázs vehette át, a Hídépítőnél végzett több évtizedes kiemelkedő munkájáért, valamint a hídépítés területén kifejtett szakmai tevékenységéért.

Kitüntetéséhez ezúton is gratulálunk!

*Apáthy Endre*  
elnök ■



## Képzőművészeti pályázat

A szegedi Móra Ferenc híd kivitelezője az A-HÍD ZRt volt. Egy rég várt híd felépítését mindig nagy érdeklődés kíséri. Ez idő alatt természetesen kapcsolatok épülnek az építők és a város lakói között. Ezt a kapcsolatot szeretnénk a továbbiakban is ápolni.

A híd átadása után egyesületünk Szeged általános iskoláinak írt ki egy

képzőművészeti pályázatot, melynek témája az újonnan felépült Tisza-híd. Társ-szervezőnk Szeged megyei jogú város polgármesteri hivatala.

A pályázat megtekinthető az egyesület honlapján:

[www.hidepitok-egyesulete.hu](http://www.hidepitok-egyesulete.hu).

Az alkotásokból kiállítást rendezünk, melyet szakértő zsűri bírál el. A díjakat

december elején Szegeden, ünnepélyes keretek között adjuk át a nyerteseknek. A díjátadó ünnepséget úgy szeretnénk időzíteni, hogy az lehetőség szerint egybeessen az 1-es villamos átadásával, melynek felújításában az A-HÍD Zrt. – mint konzorciumvezető – vett részt.

*D. É.* ■

## Szabadtéri kiállítás

Kellemes hangulatot ébreszt egy olyan vállalati udvar, ahol a cég tevékenységére utaló tárgyakat állítanak ki, reprezentatív formában.

Ennek a célnak a megvalósítása érdekében az egyesület vezetősége felvette a kapcsolatot a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum főigazgatójával, aki támogatta ötletünket. Együttműködési megállapodásunk alapján székházunk

udvarán közösen szeretnénk létrehozni egy szabadtéri kiállítást.

A Margit híd felújításakor találtak rá a HSP Kft. bűvárai többek között, a képen látható Szent Koronára. Várhatóan még ebben az évben felállítjuk udvarunkon ezt a szép relikviát is.

Az ötlet kivitelezésében sok segítséget kaptunk Szabó László muzeológustól, a Magyar Műszaki és Közlekedési

Múzeum munkatársától, Juhai Sándortól a HSP építésvezetőjétől, valamint Papp János műemlékvédelmi szakmérnök, okleveles restaurátorművésztől.

Segítségüket ezúton is köszönjük!

*Dombóvári Éva*  
főtitkár

Hídépítők Egyesülete ■



## ERIKA (1966 - 2011)

Augusztus 17-én kaptuk a tragikus hírt, hogy rövid, súlyos betegségben elhunyt Katona Erika.

Kolléganónk 1984 októberétől dolgozott a Hídépítőnél: először a Munkagazdasági Osztály normacsoportjában, majd 1986-tól Budaörsön az M1 ap. építésén, 1996 elejétől a Budapesti Főmérnökségen, 2000-től pedig a Vállalkozási Igazgatóságon előbb adminisztrátorként, majd közbeszerzési munkatársként.

Kedves, szorgalmas, segítőkész egyénisége szívünkben él.

Szeretettel őrizzük emlékét!



# Hídépítésünk kiemelkedő emlékei

## Állandó kiállítás felújítása a Szabadság híd északi vámszedőházában



A Duna völgye, Janssonius Blaeu 1636-ban kiadott térképén

1996-ban, a millicentenáriumi rendezvények kapcsán, de elsősorban a Ferencz József híd ünnepélyes forgalomba helyezése századik évfordulójának tiszteletére, felmerült annak igénye és egyúttal elvi lehetősége is, hogy a bal parti, északi vámszedőházban állandó kiállítás épüljön a magyarországi – elsősorban a budapesti – hidak építésének, épí-

tőinek tiszteletére. A Fővárosi Közgyűlés tulajdonosi hozzájárulásával, a Kulturális Bizottság 1997-ben döntött erről. A kiállítás állandó formában 2000-ben meg is nyílt. Ezt a kiállítást azonban a Szabadság híd 2008-2009 közötti felújítása idejére átmenetileg el kellett bontani. Most hosszabb előkészületek után, lehetőség nyílt arra, hogy

az eredeti tárlat egyszerű rekonstrukciója helyett bővített és javított változat készüljön és nyíljon újra.

Az első tárlat Budapest átkelőhelyei, hídjai fejlődéstörténetére koncentrált. A mai verzió – okulva a tapasztalatokon is – eltérő kiállítástechnikát alkalmaz,

A Szabadság híd kapuzatának festése



A Duna e ponttól viseli nevét: a Breg és a Brigach összefolyása



valamint kiegészül néhány újdonsággal. Így, tekintettel a közelmúltban kialakított európai uniós Duna-stratégiára, most nemcsak szóban emeljük ki Európa második legnagyobb folyamának nemzetközi és kultúrtörténeti jelentőségét, hanem képi dokumentumok felhasználásával is.

Ezen kívül külön egységet kap az új tárlatban az elmúlt években átépült vagy megépült néhány szerkezet is (Ferencz József híd, Újpesti vasúti híd, Megyeri híd, Margit híd és legutóbb a hárosi és soroksári híd bővítése). A kiállítás újabb elemei: a szövegek két nyelven (magyar/angol); számítógép és monitor felhasználásával, változtatható programmal futó vetítőrendszer; a helyiségek padlójára ragasztható járható térképek, majd – hosszabb távon – a szabadban felállítandó tablórendszer.

### Céljaink

A híd speciális eszköze a kultúrtörténeti transzfernek: hordozója és egyben megtestesítője a gazdaságtörténeti és műszaki fejlődésnek.

A kiállítás bemutatja azt a folyamatot, melynek során évszázadok alatt megszületett (újrászületett) az állandó folyami átkelési lehetőség iránti gazdasági és politikai igény. Ennek függvényében pedig megszületett az a műszaki kapacitás, amely mai hídjainkat a tervezéstől a kivitelezésen át az üzemeltetésig, az alapanyagok előállításától a szerkezet-

gyártásig létre tudja hozni. Egyúttal hangsúlyt ad annak a jelentős szerepnek is, amit a Duna játszik Közép-Európa népeinek életében.

Célja, hogy a fővárosi hidak megszületésének hosszú folyamatát az érdeklődő közönség elé tárja. Ezzel méltó emléket kíván állítani a létrehozóknak és maguknak a műemlék (műszaki emlék) értékű szerkezeteknek is. A kiállítás szolgálja a műszaki közép- és felsőoktatást is: a szerkezetek funkcionális, anyagtani és esztétikai szempontból egyaránt példát adnak a jövő szakembereinek. Végül, de nem utolsó sorban, idegenforgalmi vonzereje is van. A vámszedőházi kiállítás elkészülésével a magyarországi hidász szakma egyik, sok éve dédelgetett vágya valósult meg, illetve frissül most fel.

Olyan kiállítóhely jön létre, amely kiegészítve a klasszikus múzeumi lehetőségeket – az eredeti műtárgy (műtárgyak) közelében, a maga élő valóságában, funkciójába (és problémáiba) illesztve tárja a közönség elé technikatörténetünk jelentős alkotásait. Lehetőséget kínál, hogy a képi és a szükségszerűen töredékes tárgyi dokumen-



*Az új kiállítás látványterve, emelet*

tumok mellett a szerkezet egészét tanulmányozhassák látogatóink.

A rendezők e helyen is köszönik a magyarországi hidász szakma egészének önzetlen és gazdag támogatását, valamint a munkában közvetlenül is részt vevő kollégák személyes segítségét.

*Szabó László  
muzeológus*

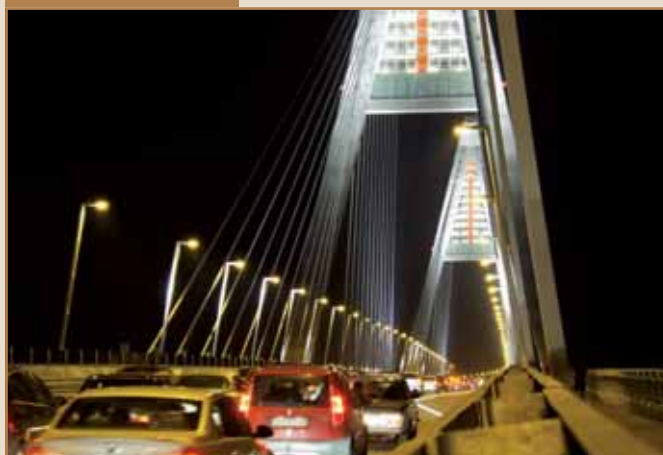


*Az Újpesti vasúti híd átépítése: egyik szerkezeti elem emelése*

*A Megyeri híd egyik elemének szállítása Csepelről, bárkákon*



*A ferdekábeles híd átadás után, ünnepi fényben*



# Sárkányhajó roadshow 2011

Folytatjuk előző lapszámunkban megkezdett beszámolóinkat az idei sárkányhajó versenyekről.

## 3. állomás: TISZAFÜRED

A tiszafüredi versenyen húszfős mix csapatunknak csupán a 4. hely jutott (Römi, Lapátolók és Baja mögött). Tízfős csapatunknak viszont sikerült leszorítani a dobogóról a bajai sárkányhajósokat, így a mieink vehették át a bronzérmeket.

## 4. állomás: GÁRDONY

Strandolásra tökéletesen alkalmatlan időjárás köszöntött minket Gárdonyban ezen a szombaton, ennek ellenére számos ember lézengett a helyszínen, az itt megrendezett sárkányhajó versenynek, a nemzetközi kajakpóló tornának és nem utolsó sorban a Bud Spencer – Terence Hill Rajongói Fesztiválnak köszönhetően.

### Tábori hangulat



A gárdonyi csapat

A szokásokhoz híven délelőtt a tízfős hajók versenyei zajlottak. Sajnos csapatunk sem a női, sem az open kategóriában nem jutott a középdöntőbe. A hangulatunk tehát nem volt túl rózsás,

amihez nagyban hozzájárult az órákon át kitaróan hulló eső is.

Délután, a húszfős hajók versenyén csupán a B döntőbe sikerült beküzdenünk magunkat. Ez azt jelentette, hogy dobogóra már nem állhatunk, de azért még megmutathatjuk, mit tudunk. A bizonyítási vágy mindig munkál bennünk, minden futamnak úgy megyünk neki, hogy nyerni szeretnénk. Most is összeszedtük minden erőnket erre az utolsó megpróbáltatásra és... sikerült!

A B döntő három hajója közül a miénk ért elsőként a célvonalra. Megcsináltuk! Hogy miért ilyen öröndetes dolog megnyerni egy B döntőt? Elárulom. Először (és remélhetőleg nem utoljára) sikerült legyőznünk egyik nagy ellenfelünket: a Magyar Telecom – Rubin Lapátolók csapatát, ami nem kis teljesítmény. Ráadásul a nap is kisütött, lehet, hogy jutalomképp?



Azt hiszem, soha senki nem örült még ennyire egy negyedik helynek, mint mi 2011. július 23-án, Gárdonyban.

## 5. állomás: BAJA

Hosszú út vezetett következő versenyünk helyszínére, Bajára. Már javában csatáztak a Sugovicán az iskolák, cégek és települések csapatai, mikor megérkeztünk.



*Bajai bronzérmesek*

### *A jövő nagy reményége*



Az idén megszokott tízes hajók versenyét ezúttal nem rendezték meg. Azonban először nevezhettünk 2000 méteres versenyre, ami igazán komoly kihívást jelentett a sok 200 méteres futam után. Elsőként a rövidtávú megmérettetésekre került sor. Amatőr kategóriában négy csapat szerepelt, a négy futam összesített eredménye alapján az alábbiak szerint alakult a helyezés:

1. Rómi KKSZ
2. Magyar-Telekom – Rubin Lapátolók
3. A-HÍDragon
4. Baja

Délután négykor kezdődtek a 2000 méteres versenyek: először a szabadidős (cégek, települések) majd

az amatőr kategóriákban. Nagyon érdekes és izgalmas volt nézőként és versenyzőként egyaránt. Kemény erőpróba volt, fizikai teljesítőképességünk határait súroltuk. A végeredmény ugyanaz lett, mint 200 méteren. Szegény bajaiak hazai pályán szenvedtek vereséget mindkét versenyszámban, de volt minnek örülniük is: a települések kategóriában mindkét számot aranyéremmel zárták.

Az egész nap jó hangulatban telt, hétágra sütött a nap, két futam között strandoltunk, pihentünk, ettünk-ittunk. Kedves, figyelmes csapattársunk, Juhai Sanyi gondoskodott az elégetett energia pótlásáról: két tepsi meggyes piskóta és egy hatalmas bogrács halászlé volt erőfeszítéseink jutalma. Este fáradtan, de elégedetten (és jólakottan) indultunk haza, nyakunkban két bronzéremmel.

*Endrődi Mónika* ■

# XI. Építészmérnök Golf Kupa

A Építészmérnök Golf Kupa versenyt tizenegyedik alkalommal rendezték meg Tatán az Old Lake Golf Club otthonában, szeptember 3-án.



A kupa egyik alapítója a Hídepítő Zrt. idén is három csapatot indított ezen az országossá nőtt versenyen. A játék formája hagyományosan páros greensome stableford volt 18 szakaszon. Az elmúlt években a versenyzők döntően az építőipar cégeinek kezdő vagy haladóbb golfozói közül kerültek ki, a párosokat meghívásos formában erősítve tapasztaltabb sportolókkal. A kupa erre az évre fokozatosan olyan rangra és elismertségre tett szert, hogy országos nyílt versennyé vált, a magyar bajnokságon és nemzetközi versenyeken kiváló eredményeket elért golfozók részvételével. A Hídepítő I-es csapatot Ács-Gergely Virággal a magyar női golf egyik fiatal kiválóságával erősítettük meg.

Harmincegy csapattal indult remek pályán, izzasztóan meleg időben a több mint öt órán keresztül tartó viadal. A párok a jobbnak ítélt kezdő ütéseik közül választva, felváltva ütötték, majd gurították a labdát a lyukba. Ezt természetes és mesterséges akadályok nehezítették a gyönyörű környezetben.

Végül bruttó számításban szép eredménnyel végzett a középmezőnyben a Hídepítő I-es (Ács-Gergely Virág, Varga Irén) és a Hídepítő III-as (Cserhalmi Julianna, Gerecz Elemér) csapatunk. A Hídepítő II-es csapata (Bakó Ferenc, Dr. Sándorné Sörös Mária) nettó számításban azzal a csapattal osztozott a tizenegyedik helyen, amelynek egyik tagja a golf sokszoros magyar bajnoknője Kocsis Réka volt.

Szerénytelenség nélkül mondható el, hogy a hídepítők a rendkívül erős mezőnyben nagyon jól helytálltak, pe-



dig most először nélkülözniük kellett főszponzorunk Apáthy Endre jelenlétét.

B.F. ■

# Amikor éppen nem építünk...

## *bringázunk*

Néhány éve a Financial Times címlapján jelent meg az a kép, amelyen Madame Lagarde, a francia pénzügyminiszter, egy gyönyörű kiskosztumban, magas sarkú cipőben éppen száll fel a biciklijére és indul munkába. Azóta a Nemzetközi Valutaalap (IMF) ügyvezető igazgatói székéig pedálozott.

Persze láthattunk annak idején több millió kínait is kék egyenruhában brin-



gázni. (Azóta sokan átülhettek már a vágyott autóba.)

A vélemények persze változatosak:

Miért jó bringázni? (Vagy miért kevésbé jó?)

Mert az országban többszázren ezt teszik, mert ez természetes! (Nincs kerékpárút, a kerékpáron védtelen vagyok, félek az autók között biciklizni.)

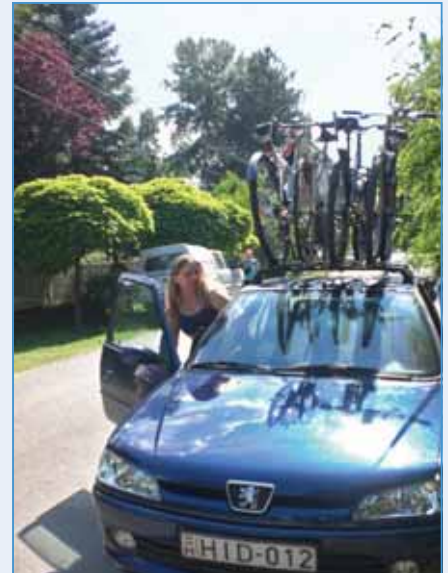
Mert gyors és kiszámítható! (A biciklin megizzadok és piszkos leszek.)

Mert költségkímélő! (A biciklitet mindig ellopják.)

Mert egészséges! (Bringáznék, de ilyen levegőben nem egészséges.)

Mert bringázni jó! (Rossz időben nem jó tekerni.)

A vélemények sokoldalúak, de a tekerni vágyás a szabadság vágyával rokon. A kerékpár ötlete sokak szerint a makrancos lovak élményével egyidős. Kínai források szerint már kétezer éve használtak hasonló közlekedési eszközt. Hérodotosz is említi azt a kétkerekű alkalmatosságot amit arab postafutárok használtak. (Az biztos, hogy a magyar postások ma is tömegesen használják.)



Persze a jó öreg drótszámár jelentős fejlesztéseken keresztül esve ma már számtalan változatban örvendezteti gazdáit. Cégünknel is sokan használják munkába járásra, bringatúrákra, a szabadidő sportos eltöltésére és még számtalan hasznos dologra.

A képeket kolléganőinknek, Perom Ágnesnek és Bertalan-Kiss Máriának köszönhetjük.

B. F. ■



