

HÍDÉPÍTŐK

A-HÍD ÉPÍTŐ ZRT. MAGAZINJA

Látkép a völgyhídról

Montenegro-Durmitor Nemzeti Park

31. oldal

Átadtuk a 71. sz. főút

Keszthely északi elkerülő szakaszát

4. oldal

Új időszámítás indul Tiszatenyőn

12. oldal

Öltönyben a Balatonban

írásunk a 18. oldalon





5

10

ÉPÍTJÜK

- 2 Célegyenesben az M0 dél II. szakasz
- 4 Átadtuk a 71 sz. főút Keszthely északi elkerülő szakaszát
- 6 Kunhegyes csatornahálózat bővítése
- 8 Épül az esztergomi vasút
- 12 Új időszámítás indul Tiszatenyőn
- 14 Százzal Esztergom felé - Budapest-Esztergom vasútvonal

RÖVID HÍREK

- 18 Öltönyben a Balatonban CCC konferencia Wroclawban Humán hírek
- 19 2013-as évben elnyert szerződések
- 20 VIII. Építők Vitorlás Kupája
- 21 Pályázati kiírás

MUNKAVÉDELEM

- 22 KÁR-TÉRÍTÉS

KÖRKÉP

- 24 M-HÍD Zrt. akkreditált laboratóriuma
- 26 Múltból a jövő felé Budapesti hidak felújítási munkái

KITEKINTŐ

- 26 Kincskeresés és hídépítés Isztambulban
- 31 Délszláv hidak Nyaralás közben készült fotók

HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

- 32 Vámház szabadtéri híd kiállítás
- 34 Híd a Balatonra Pillanatképek a fesztiválról
- 37 Nyomot hagyni, hagyományt teremteni
- 38 Éltető elemünk a víz LAPÁTRA FEL!
- 40 Hídépítők Labdarúgó Napja - 2013

AMIKOR ÉPPEN ...

- 41 Szépítünk!!!

 A-HÍD Építő ZRT. MAGAZINJA

Felelős kiadó: Sal László vezérigazgató

Szerkesztőség: 1138 Budapest, Karikás Frigyes utca 20.

Tel.: +36 (1)465-22-00

E-mail: info@hid.hu

WEB: www.a-hid.hu

40. ÉVFOLYAM 2013/3. szám

Szerkesztő: Dombóvári Éva

Szerkesztőbizottság: Durkó Sándor, Kővári Beáta, Lipót Attila, Magyar János, Orosz Károly, Papp Krisztina, Puskás Péter, Szabó László, Varga Ferenc, Windisch László

Korrektor: Kocsis Gabriella

Borító fotó: Puskás Péter

Nyomdai előkészítés: Artemid Kft.

Grafikai előkészítés: Modul-Art Bt.

CÉLEGYENESBEN

MO dél II. szakasz

A korábbi lapszámokban beszámoltunk az egyes projektrészek (Hárosi Duna-híd; budai oldalon lévő kishidak; Soroksári Duna-híd) előrehaladásáról, az épülő szerkezetek készülségéről, a kivitelezési munkák különlegességeiről.

A legutóbbi írásunk a befejező munkák kivitelezésének véghajtásáról szólt, és az azóta eltelt időszakban a teljes projekt sikeres befejezéséhez szükséges utolsó simításokat végeztük és végezzük.



A teljes projekt aktuális állapota az alábbiak szerint foglalható össze az elmúlt fél év legfontosabb eseményeinek tükrében:

1. Generál szerződés határidejének módosítása, a bal pályán végzendő munkák átütemezésének szükségessége miatt (2013. április-május)

A részletek: a 2012 júniusában aláírt generál szerződés módosítása a teljes projekt befejezési határidejét 2013. június 5-ben határozta meg. A projekt megvalósításának része, hogy az újonnan épülő 3 forgalmi + leállósávot magában foglaló jobb pálya építése mellett a meglévő bal pályán is el kell végezni az új forgalmi rend kialakításához szükséges átépítéseket, azaz 2x2 sáv kétirányú forgalom átalakítása 3+1 sávossá egy irányú forgalmi állapotra.

Az MO-án lényegesen megnövekedett teherforgalom nem tette lehetővé, hogy a jobb pálya építésével párhuzamosan a bal pálya forgalmi rend átalakítását is elvégezzük. Az eredeti organizációs terveink még ezt a megoldást tartalmazták. Az ÁAK nem járult hozzá a megnövekedett forgalmi kockázatok miatt a sávszűkítéseket is igénylő építés alatti forgalomtechnikához, sem a bal pályán a kétirányú forgalom fenntartása mellett munkavégzéshez.

A bal pálya munkáinak elvégzésére (elválasztó vasbeton terelőfalak áthelyezése, régi optikai jelek eltávolítása és ezt követően új optikai vezetők felfestése stb.) csak a jobb pálya ideiglenes forgalomba helyezése után kerülhetett sor.

A tavaszi kivitelezési hajrában a megváltozott körülmények szükségessé tették egy határidő módosítására vonatkozó claim kidolgozását, illetve az Építetői jóváhagyását követően az akadályoztatott munkarész új befejezési határidőt tartalmazó szerződésmódosításba foglalását.

2. 2013. június 3-án kezdtük meg a projekt elkülönülő egyetemes közlekedési Növény utcai forgalmi csomópont műszaki átadás-átvételi eljárását (a határidő szintén 2013. június 5. volt, mely határidő itt is a műszaki átadás megindítására vonatkozott). Az eljárás lezárása sikeresen megtörtént.

3. A 2013. június 5-i határnapon (szerződéses véghatáridő) megkezdődött az elkészült jobb pálya műszaki átadás-átvételi eljárása. (A szakaszon található hidak műszaki átadása a Hárosi és 3.07/2 hidak kivételével már május hónapban megkezdődtek.) Az eljárás 2013. június 26-án sikeresen lezárásra került. (A bal pályán végzendő munkák nem voltak részei az eljárásnak, az idő közben elfogadott claim és a folyamatban lévő szerződésmódosítás miatt.)

4. 2013. június 30-án, négy nappal a műszaki átadás lezárását követően - az idő közben megtartott több rendbeli hatósági szemlék és az ott megfogalmazott igények teljesítését követően - a jobb pálya megkapta a Nemzeti Közlekedési Hatóságtól az ideiglenes forgalomba

helyezési engedélyt, így vasárnap 10.28-kor megindult a forgalom az új betonburkolaton.

5. 2013. július 1-jén megkezdődtek a bal pályán az új forgalmi rend kialakításához szükséges munkálatok, melyek az előre meghatározott ütemtervben foglaltak szerint 2013. szeptember 9-én befejeződtek. Ezen a napon indul majd meg a projekt teljes körű teljesítésére vonatkozó műszaki átadás-átvételi eljárás.

A kezdés - 2010. január - óta eltelt több mint 3 és fél év alatt megépítésre került tizenegy műtárgy, összességében mintegy 40.000 m² hídfelülettel, valamint 9.300 m hosszúságú főpálya szakasz, közel 140.000 m² mosott felületképzésű bazaltbeton pálya burkolattal, ami a legkorszerűbb technológiával készült.

A projekt teljes árbevétele - az alapszerződésünk szerint 34.870.000 eFt - a claimekkel és pótmunkákkal együtt 39 milliárd forint körül várható.

A projektre vonatkozó szerződés kivitelezési szakaszának teljes körű lezárására (benyújtott claimek, illetve VK-khoz tartozó szerződésmódosítások megkötése, végszámla benyújtása; jogi ügyek lezárása; valamennyi a projekt lezárásához szükséges dokumentáció átadása az érintett szervezetek részére; Jótállási Bankgarancia átadása; Befejezési igazolás beszerzése) terveink szerint ez év decemberéig kerül sor.

Átadtuk a 71 sz. főút

Keszthely északi elkerülő szakaszát





Beruházás számokban:

Szerződés értéke:	1.463.632.939 forint
Építési szakasz hossza:	5.765 m
Forgalmi sávok száma:	2 x 1 sáv
Épült csomópontok száma:	6 db (ebből körforgalom 4 db)
Hidak száma:	2 db
Földmunka mennyisége:	374.000 m ³
Beépített betonok mennyisége:	15.000 m ³
Beépített aszfalt mennyisége:	29.500 t
Csapadékcatornák hossza:	1.605 m
Burkolt vízvezető árkok hossza:	6.400 m

Két ütemben átadtuk a 71. sz. főút Keszthelyt északról elkerülő szakaszát.

Első ütemben, 2013. július 31-én – a szerződéses befejezési határidő előtt – a 71 sz. főút **Gyenesdiás–Hévízi út közötti 3,5 km-es szakaszának** műszaki átadására került sor. A műszaki átadást követően augusztus 1-jén ünnepélyes keretek között megnyitották az útszakaszt a közforgalom számára. Az I. ütem korábbi átadása a megnövekedett nyári, átutazó turistaforgalom miatt volt fontos, amely augusztus hónapban a legnagyobb.

A második ütemben, 2013. augusztus 22-én a **Hévízi út–75 sz. főút közötti 2,3 km-es szakasz** műszaki átadása is lezárult. Várhatóan a forgalomba helyezésre szeptember első hetében kerül sor. Az elkészült útszakaszt elsősorban a helyi lakosok és az agglomerációkban élők használják majd, a turisták, átutazók többnyire a jelenlegi 71. sz. főút Keszthelyt nyugatról elkerülő szakaszát fogják továbbra is igénybe venni.

Az átadott új főútvonal szakasz tehermentesíti Keszthely belső úthálózatát és az átutazók számára gyorsabb, komfortosabb és kevésbé balesetveszélyes közlekedési lehetőséget biztosít.

A kivitelezési munkákat az Euroaszfalt-A-Híd Keszthely konzorcium végezte. A szerződéskötésre 2009. augusztus 12-én került sor. A Konzorcium vezetője az Euroaszfalt Kft. volt, azonban a munkák 50%-a az A-Híd Zrt., illetve alvállalkozóinak kivitelezésében készült el. Az építető a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. volt, a Mérnöki feladatok elvégzésével az Utiber Kft-t bízták meg.

A földmunkák megkezdését több szakaszon a régészeti feltárások elhúzódása késleltette, ezért és a 2010-es év rendkívül csapadékos időjárása miatt az eredeti 2011. május 31-i befejezési határidő többször módosult, végül 2013. július 31-re változott. Az utolsó régészeti feltárás miatt érintett területet csak 2012. november végén vehette birtokba a kivitelező, azonban érdemi munkát ezen a szakaszon csak a tél elmúltával lehetett végezni.

Az építési szakasz nagy részén a helyi talaj adottságai földmunkavégzés szempontjából ideálisak voltak, azonban helyenként, a csapadékcatorna építésénél nehézséget okozott a vastag homokkő rétegződés. A csapadékos időszakokban – egy korábban erdővel borított kb. 500 m hosszúságú szakaszon – a talajt

teljesen elborító rétegvíz okozott problémákat. Az érintett szakasz áttervezésre került, majd georács erősítéssel zúzottkő töltésalapozás készült, valamint nagy keresztmetszetű mélyszivárgó épült.

A kivitelezési munkák során ivóvíz-, gázvezeték, illetve kis-, közép- és magasfeszültségű villamos hálózaton történtek szabványosítási és kiváltási munkák. A várvölgyi körforgalmú csomópontban új közvilágítási hálózat létesült.

Az új út nyomvonalát két vízfolyás a Csókakő és Gyöngyös patak keresztezi. Mindkét vízfolyás keresztezésénél 8 m nyílású monolit vasbeton híd épült az A-Híd Zrt. kivitelezésében.

A 2013. tavaszi munkakezdést jelentősen késleltette a március közepén szokatlan téli időjárás, amely hatalmas lehullott csapadékmennyiséggel párosult. Saját, valamint az alvállalkozói kapacitások jelentős növelésével sikerült azonban elérni, hogy a Balaton térségének turistaforgalma a csúcsidőszakot jelentő augusztus hónapban már a 71. sz. főút új szakaszát tudja igénybe venni.

Kunhegyes

csatornahálózat bővítése

**Abádszalók-Kunhegyes közös szennyvízelvezetési és -tisztítási projekt,
KEOP 1-.2.0/2F/09-2010-0076**

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT) keretében 2007. szeptember 18-án indult az első környezetvédelmi pályázati csomag, amely tíz pályázati kiírás keretében összesen 344,66 milliárd forint támogatást nyújt a településeknek a szennyvíztisztítás fejlesztéséhez, az ivóvíz minőség javításához, az energiahatékonyság növeléséhez, a megújuló energiaforrások kihasználásához, megkezdődhet a megtelt hulladéklerakók uniós normák szerinti rekultivációja, természetvédelmi programok indulhatnak, valamint jut pénz az e-környezetvédelem céljaira is. A Környezet és Energia Operatív Program (KEOP) pályázati csomag keretének több mint a felét, 188 milliárd forintot fordíthatnak a nyertes önkormányzatok településük szennyvízelvezetési és -tisztítási helyzetének fejlesztésére. Az alapvető cél az, hogy 2015-ig 80%-ra bővüljön Magyarországon a csatornázottság, és az elvezetett szennyvíz 100%-át biológiai úton tisztítsák.

Hosszú, többfordulós közbeszerzési eljárás után, az **Abádszalók-Kunhegyes közös szennyvízelvezetési és -tisztítási projekt** 2. részének, **Kunhegyes csatornahálózat bővítése** munkarész kivitelezésére az „AH-DA 2012 Konzorcium”-ot hirdették ki győztesnek.





A kivitelezési munkálatok 2013. július 19-én kezdődtek meg miniszteri jelenlétben és segítséggel, valamint a cégek képviselőinek közreműködésével az első házi bekötést ünnepélyesen, vakok keresztüzében betemették.

A határidők betartása érdekében (2014. október 21.), a Miniszter Urat és a cégvezetőket gépek és szakemberek váltották fel. **Kunhegyesen összesen 32 km gerincvezeték épül** a jelen projekt keretein belül, mely mintegy 5000 ember számára jelent a hozzáférést az európai komfortnak megfelelő szennyvízelvezetéshez. A projekt megvalósításával biztosíthatóvá válik a megfelelő szennyvízelvezetés és -tisztítás, összhangban a nemzeti és EU-s jogszabályi kötelezettségekkel. A projekt keretében a település eddigi csatornázatlan területein kiépül a gyűjtőrendszer, a nyomóvezetékek és a hozzátartozó átemelők. A projekt megvalósulása hozzájárul a szennyvíztisztítási tevékenységek környezetterhelő hatásainak minimalizálásához és a környezetszennyezés megelőzéséhez, ezáltal biztosítva a környezet védelmét. A projekt végeztével **Kunhegyes csatornázottsága 25%-ról 95%-ra nő**, mely sok száz háztartás számára jelent jelentős komfortnövekedést.

Dicső László

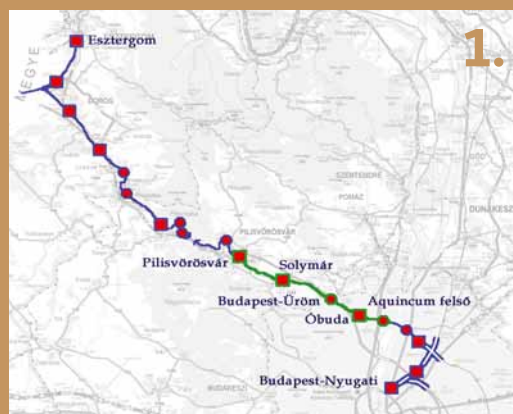


Épül az esztergomi vasút

Az A-Híd Zrt. az Aranyhegy Konzorcium vezető tagjaként (a Vasútépítők Kft. és az A.F. Wiebe GmbH & Co. KG. konzorciumi társakkal) végzi

az Északi Duna-híd – Pilisvörösvár vasútvonal felújítás kivitelezését.

A munkák előrehaladásáról, illetve a projekt jelenlegi állapotáról adunk tájékoztatást.



1.

A projektről általában

A projekt keretében megvalósul a 2. számú vasútvonal, Északi Duna-híd – Pilisvörösvár vonalszakaszának (az 1. képen zölddel jelölve) kétvágányúsítása Aquincum megállóhely és Pilisvörösvár állomás között. Új megállóhelyek (Aquincum, Aranyvölgy, Szelhegy, Vörösvárbánya) épülnek P+R parkolókkal, valamint megújulnak a csatlakozó országos és helyi utak. A vasút-, út- és műtárgyépítési munkákhoz szükséges közműkiváltási munkák is a projekt része, valamint minden kapcsolódó új építésű közműhálózat (távközlés, térvilágítás stb.) kivitelezése is. Cégünk érdekkörébe a konzorciumon belül a műtárgyépítési, vasúti alépítményi, illetve a kábel- és közműkiváltási munkák tartoznak.

A kezdeti – szerződéskötést megelőző, illetve a munkaterület átvételével kapcsolatos – nehézségek után 2013 tavaszán végre megkezdődhettek a kivitelezési munkák. A vágányzár kezdetét követően a Vasútépítők Kft. elbontotta a meglévő vasúti pályát, majd elszállította a régi, elszennyeződött zúzottkő ágyazatot,

valamint elbontotta a használaton kívüli régi épületeket. Ezek után kezdődhettek meg cégünk érdekkörébe tartozó munkák.

Műtárgy bontási és építési munkák

A több mint 14 kilométeres vonalszakaszon ötven kisebb-nagyobb műtárgy

bontását, felújítását és építését végezzük. A kétvágányúsítás miatt a szakasz legnagyobb részén töltésszélesítést kell építeni, így a meglévő műtárgyaknak csak igen kis részét gazdaságos felújítani/átépíteni. Ennek következtében a régi műtárgyak nagy része elbontásra került, és ezek helyére teljesen újak épülnek. A munkaterület átvétele után alvállalkozónkkal (G-Híd Zrt.) hozzákezdtünk a meglévő elbontandó



2. A Szentendrei úti felüljáró meglévő acélhídjának leemelése





4. Az Aranyhegyi patak hídjának tartóbetétei kifúrva a készülő korrózióvédő bevonattal



5. FGSz nagynyomású gázvezeték kiváltás a 100+95 szelvényben



6. Óbuda vasútállomás kiterőépítés kezdete

műtárgyak bontásához, amelyek közül a legjelentősebb a Szentendrei úti vasúti felüljáró régi acélszerkezetének leemelése volt (2. kép).

Az **Északi Duna-híd - Óbuda** szakaszon a Dunán levonuló júniusi árvíz, valamint a régészeti feltárások által akadályoztatva is haladtak a műtárgyépítési munkák. A szakaszon található mindhárom hídnak (Nánási úti vasbeton híd, Jégtörő utcai felüljáró, Aranyhegyi patak hídja) elkészült az alapteste, jelenleg a hídfők és szárnyfalak készülnek. A Jégtörő utcai felüljáró acélszerkezetének (Hídtechnika Kft.), valamint az Aranyhegyi patak híd tartóbetéteinek (Gyárépszer Kft.) gyártása is folyamatban van (4. kép), és a tervek szerint augusztus végéig befejeződik.

Óbuda és Pilisvörösvár között főként kis-műtárgyak találhatók, amelyek közül a régiek bontása nagyrészt megtörtént, az új kerethidak többsége is megépült részben vagy teljesen.

Ezen a szakaszon a műtárgyépítést (és a többi munkát is) nagyban hátráltatják a kisajátítási problémák, amelynek következtében több helyen még nem kaptuk meg a munkaterületet a megrendelőtől. Solymár állomáson az előkészítő földmunkával elkezdődött az állomás és a P+R parkolót elválasztó vasbeton szögtámfal kivitelezésének első üteme. Pilisvörösvár állomás környezetében a 10. számú főút és a vasút számára egy külön szintű csomópontot építünk, aminek része egy részfallal határolt aluljáró, egy tartóbetétes vasúti híd, valamint egy vasbeton gerendás híd. A legsürgetőbb feladat itt a Piliscsaba felőli átjárhatóság biztosítása, ennek megfelelően a vasúti híd alépítményét képező részszakasz építése a végéhez közeledik (3. kép), hogy fogadni tudja a híd felszerkezetét. Ezzel párhuzamosan készül az állomás megközelítését szolgáló lépcsőház valamint liftnak, illetve részfalas alvállalkozónkkal (HBM Kft.) folytatódik az aluljáró többi részének részfalépítése. A Pilisvörösvár állomás környezetében (Pilisvörösvár 1 és 2 támfal, Mátyás király út talajtámfal) a támfalépítési munkák is megkezdődtek (Gradex Kft.) az előkészítő földmunkákkal.

Több műtárgy (Pók utcai és Gázgyár utcai támfalak, 12. számú lemez híd, Solymári

szögtámfal második üteme) esetén problémát jelentenek a fonódó idegen közművek, amelyek miatt a fenti műtárgyak kivitelezését egyelőre nem tudtuk elkezdni.

Alépítményi munkák

Az A-Híd Zrt. érdekkörébe tartozik a teljes szakasz vasúti alépítménye, amely magába foglalja a megmaradó nyomvonalon a töltés felújítását, szélesítését, valamint a nyomvonal korrekciókban új töltés építését. A meglévő megállók, állomások környezetében, illetve az Északi Duna-híd és Óbuda állomás között a vasúti nyomvonal a régi helyén marad. A nyíltvonal szakaszokon (Óbuda-Solymár és Solymár-Pilisvörösvár között) azonban több jelentős korrekció található. Utóbbi helyeken még nem tudtuk megkezdeni a kivitelezést, mivel a kisajátítási problémák miatt még nem kaptunk munkaterületet. A nyomvonal korrekciókat leszámítva az alépítményi munkák a zúzottkő elhordását követően folyamatosan haladnak. Óbuda vasútállomáson az erősítő réteg teljesen készen van, a védőréteg építés folyamatosan halad, ennek megfelelően a munkaterület folyamatosan adjuk át a Wiebe-Vasútépítők Kft-nek zúzottkő alsó ágyazat készítésre (6. kép). A szivárgók építése is a végéhez közelít, az I. vágány kivételével készen van.

Északi Duna-híd - Óbuda között a töltés- szélesítések elkészültek, részben az erősítőréteg is. A Pók utcai és Gázgyár utcai támfalak megépüléséig a Duna és a Szentendrei út közötti töltésmagasítást nem tudjuk megkezdeni. Pilisvörösvár állomáson az alépítmény szintén elkészült erősítőréteggel, itt is rövidesen elkészül a védőréteg, így itt is átadjuk a munkaterületet a konzorciumi társunknak. Alvállalkozóink a Duna-híd - Óbuda szakaszon a Gradex Kft., Óbudától Pilisvörösvárig a Hídtransz Kft.

Kábel- és közműkiváltási munkák

Szintén az érdekkörünkbe tartoznak a teljes szakaszon a kábel- és közműkiváltási munkák, valamint az új építésű

közművek. Jelentősebb kiváltások, közműépítések eddig Pilisvörösvár területén történtek. Ezen kívül augusztus folyamán elindult a nagy nyomású, FGSz Zrt. által üzemeltetett gázvezetékek kiváltása, amely négy helyen keresztezi a vasútvonalat (5. kép). Közműves alvállalkozóink az Aranyhíd Konzorciumot alkotó G-Híd Zrt. és Pannon Nívó Zrt.

Határidők

A megrendelővel (NIF Zrt.) kötött szerződésünk szerint a vonalszakaszon a teljes vágányzár 2014. április 15-ig tart, a projekt véghatárideje pedig 2014. május 30. Azonban a pályaépítési munkák határideje és a Konzorcium munkaterület átadása a biztosítóberendezést telepítő vállalkozónak eredetileg 2013. november 30. Ennek megfelelően a vasúti nyomvonalba eső műtárgyaknak és az alépítményi munkáknak van a legmagasabb prioritása, a kapcsolódó útépítési és közműépítési munkákra több idő áll rendelkezésre. A fenti határidők a már említett kisajátítási problémák, illetve közműkiváltás nehézségei miatt nem lesznek tarthatók. Ezen kívül hátráltatta a munkavégzésünket a júniusban a Dunán levonuló rekord árhullám, amelynek következtében a Duna és Óbuda állomás között több mint egy hónapig le lett állítva a munkavégzés.

Hol tartunk most?

A fenti problémák miatt a teljes vasúti pályaszakasz átadása késni fog. Jelenlegi legsürgetőbb feladatunk, hogy biztosítsuk az átjárhatóságot Pilisvörösvár állomásra, amelyhez szükséges a tartóbetétes vasúti felüljáró, illetve a komplett alépítmény megépítése. A szakasz másik végén a fő cél az átjárhatóság biztosítása az Északi Duna-hídtól kezdve Óbudáig. A fenti két állomáson a mielőbbi forgalomba helyezés azért szükséges, mert az Óbuda - Pilisvörösvár közötti szakasz elkészültéig a MÁV Zrt. az üzemeltetést Pilisvörösvár - Óbuda vagy Pilisvörösvár - Bp. Nyugati pu. között közlekedtetett pótlóbuszokkal tervezi megoldani. Az újság következő számában remélhetőleg már megindult vasúti forgalomról számolhatunk be ezeken a szakaszokon.

Hegyessy Gergely

Új időszámítás indul Tiszatenyőn

Előzmények, előkészületek

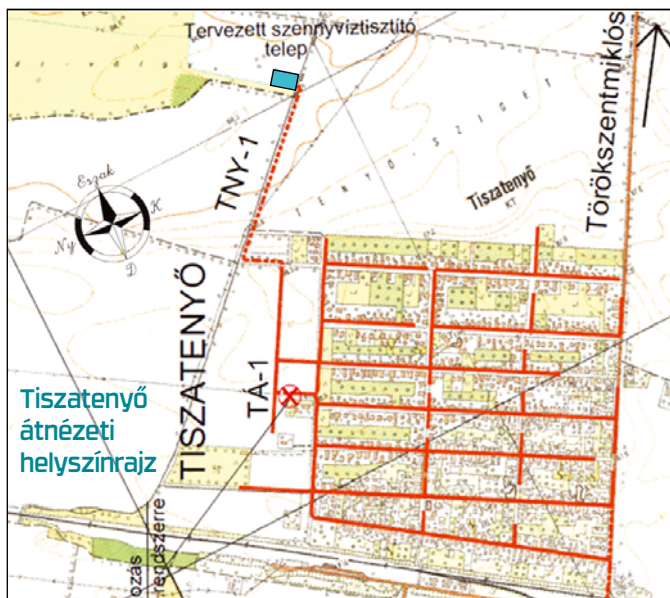
Jelenleg Tiszatenyőn és Kengyelen sincs szennyvízhálózat, a lakóházak

szennyvizet közműpótló műtárgyakban helyezik el, melyek jelentős része szakszerűtlen kialakítású szikkasztóként üzemel. A két településen évről-évre gondot

okoz a magas belvív, amelynek legfőbb okozója a talajba szivárgó szennyvíz. Emellett a kellemetlen szaghatásról sem feledkezhetünk meg, amit a szennyvíz

Alapcső (időkapszula) letételi ceremónia





- lakók általi árkokba történő szivattyúzása - eredményez.

Tiszatenyő és Kengyel községek önkormányzatai több éve készülnek e problémák megoldására. Együttműködési megállapodást kötöttek a szennyvízcsatorna-hálózat és tisztítótelep kiépítésére, és ennek megvalósításához szükséges önerő biztosítására.

2002-ben Tiszatenyőn, 2003-ban Kengyelen alakult Vízi-közmű Társulat, amely közreműködésével a két község lakosainak nagy része előtakarékosági szerződést kötött és biztosította az önrész jelentős részét.

A két község szaksterű előkészületei 2009-re jutottak révbe, amikor Az Új Magyarország Fejlesztési Terv, Környezet és Energia Operatív Programjára beadott pályázatukat (KEOP-1.2.0/09-11-2011-0043 azonosító számmal) a települések szennyvízelvezetése és -tisztítása tárgykörben elfogadták.

2014-re több mint 2 milliárd forintból épül meg Tiszatenyőn és Kengyelen a szennyvízcsatorna-hálózat és az összegyűjtött szennyvíz tisztítására alkalmas tisztítótelep.

A projekt az Európai Unió Támogatásával, a Kohéziós Alap társfinanszírozásával valósul meg. A támogatási struktúra felépítése: 85% EU támogatás + 15% önerő (részben a lakóktól beszedett összegekkel az előtakarékosági szerződések alapján, részben önkormányzati hozzájárulással).

A megvalósuló szennyvízelvezetéssel és -tisztítással lényegesen javul a környezetkultúra, a két település lakosságának életminősége.

Kivitelezés

A 2013. június 3-án aláírt Konzorciumi megállapodás alapján 2013. augusztus 5-én megkezdődtek a szennyvízcsatorna építési munkálatok Tiszatenyőn és térségében.

Beruházó:

Tiszatenyő-Kengyel Közös Szennyvízkezelő Társulás

Kivitelező Konzorcium:

TTK 2013 Konzorcium

Konzorciumi tagok és részesedési arányaik:

- ◆ Tief Terra Kft. (39,8 %)
- ◆ A-HÍD Zrt. (23,8 %)
- ◆ PENTA Kft. (15,9 %)
- ◆ Colas Alterra Zrt. (20,5 %)

A Beruházás 3 települést érint, **Tiszatenyőt** (1800 lakos), **Kengyelt** (4000 lakos), **Bagi majort** (350 lakos).

Összesen épül:

- 1 db szennyvíztisztító telep
- 6 db átemelő telep
- 28.500 m gravitációs törzshálózat
- 9.500 m nyomott hálózat
- >2000 lakossági házi bekötés (~ 18.000 m hosszon)

A tisztítótelep kivitelezője 100%-ban a Colas Alterra Zrt., a többi Konzorciumi tag osztozik a hálózat építésén. Cégünk, az **A-HÍD Építő Zrt.**, mint a Konzorciumi tagok 2. legnagyobb arányú képviselője,

a **Tiszatenyőhöz kapcsolódó csatornaépítési munkálatokat végzi,** viszonylag izolálva a többi Vállalkozótól.

Tiszatenyő érintettsége:

- 1 db átemelő telep
- 9.000 m gravitációs törzshálózat
- 1.035 m nyomott hálózat
- 680 db házi bekötés (ebből 26 db intézményi)
- 120 db tisztító akna

A mai napig éppen csak belekóstoltunk a Tiszatenyői talajba, ez idáig kb. 60 m gerinccsatorna épült meg az átemelő teleptől kezdődően. Az elmúlt hetek csapadékmentes időjárása különösen kedvezett a talajvíz alacsony állása miatt. Jelenleg nincs szükség komolyabb talajvízszint süllyesztésre, a viszonylag kevés beáramló víz az agyagos-iszapos talajban nyíltvíz tartással folyamatos szivattyúzás és osztályozott kavics ágyazati anyag mellett leküzdhető.

A közműfeltárásokat követően több utcában felmarásra kerültek már a csatorna nyomvonalában az aszfalt útburkolatok. Célunk a minél kevesebb helyreállítás végett, a nyomvonal útburkolat szélén történő vezetése, lehetőleg nem a nyomsávban. Azonban a meglévő közművek (különösen a víz és a gáz) sokszor mégis az utcák közepére kényszerítenek. A bekötések kézi erővel történő kiásása, és a lakókkal történő egyeztetés folyamatosan zajlik. A lakók hozzáállása ez idáig példaértékű.

SZÁZZAL Esztergom felé



A Budapest - Esztergom vasútvonal harmadik szakaszán végigsöpört az első személyszállító vonat Piliscsaba és Esztergom között. Bár a műszaki átadás csak most zajlik, a vasúti vonalszakasz forgalomba helyezése megtörtént. A forgalomba helyezés lezárásának alkalmából kipróbáltuk mire képes az új vasúti pálya.

A Budapest - Esztergom vasútvonalat eredetileg HÉV vonalként 1896-ban helyezték forgalomba. Az üzemeltetője a Budapest-Esztergom-Füzitői helyi érdekű Vasút Rt. volt. Elsődlegesen a dorogi bányavidékről származó kőszén Budapestre szállítására és az országos hálózatba való bekötésére létesült. 1931-ben a nagy gazdasági világválság idején a vasútvonal a MÁV kezelésébe került. A dorogi kőszentelek megszűnésével a teherforgalom szinte teljesen megszűnt, viszont a Budapestre ingázók számára nélkülözhetlenné vált. A vonal nagyban hozzájárult a környék fejlődéséhez, ezt jól mutatja, hogy a vasúti menti települések lakossága rövid idő alatt a háromszorosára nőtt, emellett új üdülőtelepek is létesültek. Mára elővárosi vasútként üzemel, teherforgalom csak Dorog és

Esztergom között a Suzuki összeszerelő üzemének köszönhetően van.

Jelenleg három projekt keretében újul meg az Északi Vasúti hídtól Esztergomig tartó szakasz.

A harmadik szakasznak nevezik a Piliscsaba - Esztergom szakaszt, amely időben a leghamarabb kezdődött és fejeződik be. A kivitelezést és a vágányzárát 2012. június 15-én kezdtük meg, míg a forgalomba helyezése 2013. július 5-én történt meg. Az ív viszonyoktól függően 70, 80 és 100 km/h-val száguldott végig vendégeivel a próbavonat az új pályán. Amíg ide eljutottunk, hosszú út vezetett. Rövid cikkben szeretnék néhány érdekességet bemutatni a kivitelezésről.

A projekt keretein belül az A-Híd Zrt. főként a műtárgyak felújítását és a földmunkák

elkészítését végezte. Az alépítmény a szakasz túlnyomó részén teljesen átépítésre került, melyet a Hídtransz Kft. végzett. A próbaút során érezhető volt a különbség, hol készült teljes alépítmény csere is, illetve hol készült csak felépítmény csere.

A szakaszon 49 műtárgy került felújításra vagy átépítésre. A műtárgyak egy része a vonal létesítése során még az 1896-ban készült eredeti szerkezetek voltak. A többi a későbbi felújítások során készült. **A több mint 110 éves szerkezetek közül 13 db megmaradt és felújítva továbbbiztosítják a vasutat.** Ezek főként 1 és 3 méter közötti nyílással rendelkező boltozatok. A nyílásméretüktől függően 3 vagy 4 soros téglaboltozatok koruk ellenére is csak kisebb külső behatásokat és fagy okozta károsodásokat szenvedtek.

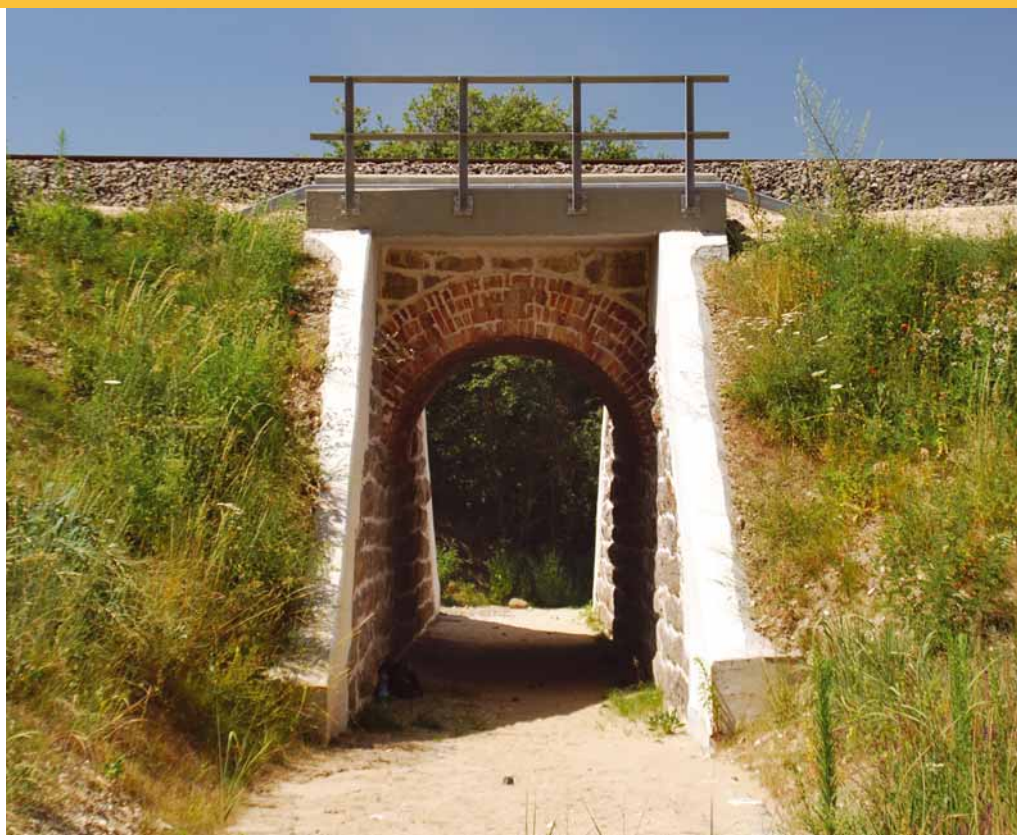


A próbajárat ablakain az utasok helyett egyelőre a vasútépítő gépek tükröződnek

A felújított több mint 110 éves téglaboltzat

Külön kiemelném a 304. szelvényben lévő 2,5 m nyílású **tégla boltzatú műtárgyat**, melyet eredetileg át kellett volna építeni monolit vasbetonhíddá. A tendert átolvasva, a szerkezetet megvizsgálva és a helyszínt bejárva egyértelművé vált, hogy ez fölösleges. A civil szervezetekkel és önkormányzatokkal együttműködve sikerült elérnünk, hogy felújíthassuk és ezzel megőrizzük a jövő számára. **A szerkezet eredeti küllemét megőrizve megerősítettük, és az új előírásoknak megfelelően kiszélesítettük.**

36 db műtárgyat építettünk át, főként előre gyártott keretké. Itt elsősorban a gyors beépíthetősége miatt alkalmaztuk ezt különböző méretekben előszeretettel. Az átépítések során két műtárgyunk is volt, melyek 3,5x3,0 m nyílásúak, és előre





3,5x3,0 m nyílású 2 m hosszú egybe előre keretelemekből készült átvezetés



Műtárgy építés provizórium védelmében

A csóvédő híd ideiglenes megtámasztása bontási fázis után



Az aluljáró felújított feljárójának felülvilágítói

gyártott keretelemekből készültek különböző hosszban. Tudásunk szerint Magyarországon még nem készült **előre gyártott teljes keretelem** beépítésre ekkora méretben vasúti átereszként.

A Kenyérmezei patak felett épülő 6 m nyílású **acélbetétes monolit vasbeton keret-híd**, a kivitelezési idő rövidege miatt vasúti provizórium védelme alatt készül. A provizórium kiemelése után, csak pár nap áll rendelkezésünkre visszaadni a forgalomnak az új műtárgyat. A szerkezetépítés felgyorsítása érdekében a felszerkezetet a helyszínen előre gyártottuk és emelőfüleket alakítottunk ki rajta. A provizórium védelmében a végleges helyén készül el a szerkezet alsó „U” része. Így az „U” elkészültével a provizórium kiemelése után még aznap beemeljük a felszerkezetet.

Az A-Híd Zrt. U30-as Technológiai csoport munkáját dicséri a **dorogi csővédő híd**. A híd távhővezetéket vezet át a dorogi teher és személy állomás felett. A vezeték egy lakótelep és egy uszoda ellátását is biztosítja. A távhő szolgáltatás megszakítása nem volt lehetséges, így folyamatos üzem alatt kellett átépíteni a hidat. Az építés során a csövet a helyén tartva ideiglenesen alátámasztottuk és ennek védelmében kezdtük meg a kivitelezést. Tovább bonyolította a helyzetet, hogy a híd alatt egy vágányon a vasúti forgalmat is biztosítani kellett. A vezeték ideiglenes

állványon való megtámasztását a műszaki osztállyal együttműködve alakítottuk ki, lehetővé téve a szerkezet elbontását majd ezt követően az új szerkezet megépítését. A szerkezet jól mutatja a tender határait: míg a személyi állomás felett az új modern, karcsú szerkezet tartja a csővezetéket, addig a teherpályaudvar felett a régi szerkezet. A teherpályaudvar nem képezi a tender részét, így ott változatlanul a bányászattól visszamaradt volt futószalag roskadozó hídja tartja a vezetékét.

Dorogon egy több mint 160 m hosszú **aluljárót** újítottunk fel. Az aluljáróból három feljáró vezet a felszínre, összekötve a vasútállomás által kettéválasztott városrészeket, valamint feljutást biztosítva a peronokhoz. A feljárókat eredetileg új, modern könnyű acélszerkezetű lefedésekkel kellett volna ellátni. A tervünk látván Dorog főépítésze rámutatott a jelenlegi lefedés ipari műemlék jellegére és azok megtartását javasolta a város életében betöltött jelentősége miatt. A régi szerkezetek felújítása során megújult falak, ablakok és felülvilágítók összkepe egyértelművé tette a döntés helyességét a megrendelő és a lakosok számára is.

A vonat simán és csendesen száguldott végig az új pályán. A lakosoknak alig volt idejük felocsúdni és mire odanéztek már csak egy nagy porfelhőt láttak a piros motorvonat nyomában. A vonaton ülve



megtapasztalhattuk munkánk eredményét. A reményt biztos sokakban felkeltettük, hogy visszakapják a vonatot, de arra még egy kicsit várni kell. Mire írásom megjelenik, remélhetőleg projektünk befejeződik, a műszaki átadás sikeresen lezajlik és a vonatforgalom a lakosság legnagyobb örömeire újraindulhat.

Németh Zsolt

A régi és az új szerkezet kontrasztja





ÖLTÖNYBEN A BALATONBAN

A 71 sz. főút keszthelyi szakaszának ünnepélyes forgalomba helyezése után a meghívottak átmentek a helyi strandra, ahol nem mindennapi esemény szemtanúi voltak.

Az Euroaszfalt Kft. műszaki igazgatója *Tompos Attila* és az A-Híd Zrt. ügyvezető igazgatója *Orosz Károly* 2011 őszén, egy vezetői megbeszélés alkalmával fogadalmat tettek: amennyiben határidőre elkészül a 71 sz. főút keszthelyi szakasza, akkor mindketten öltönyben megfürdenek a Balatonban.

A projekt határidőre elkészült, az igazgató Urak pedig állták szavukat, így a keszthelyi strandon a fürdőzők és a sajtó jelenlétében, az ideális strandidőben öltönyben sétáltak be a Balatonban elhelyezett asztalhoz, ahol aláírták a projektvezetők munkáját elismerő okleveleket. A projektvezetőknek szintén ruhában kellett átvenniük a névre szóló dokumentumokat. Ezek után a két igazgató hanyatt dőlve elmerült a Balaton habjaiban. Aki-
ket bővebben érdekel e különleges esemény, azok az alábbi linken megtekinthetik az esemény összefoglalóját:

http://tv2.hu/musoraink/tenyek/132073_oltonyben_a_balatonban.html

Nagy Péter

CCC konferencia Wroclawban

Kilenc évvel ezelőtt négy ország (Ausztria, Csehország, Horvátország és Magyarország) elhatározta, hogy regionális konferencia sorozatot szervez a vasbetonépítés terén dolgozó gyakorló mérnökök számára (tervezők, kivitelezők, előregyártók, a minőségellenőrzés képviselői és kutatók). A konferencia sorozat címe Közép-európai Beton Kongresszus (Central European Congress on Concrete Engineering). A szervezet idén Lengyelországgal bővült és ebből az alkalomból ők rendezték meg a konferenciát Wroclawban, a történelme során többször impériumot váltott sziléziai városban. Wroclaw ötszázezer lakójával, sok egyetemével és százezer egyetemi hallgatójával Lengyelország tudományos és műszaki életének központja. A konferencia címe, **Beton-szerkezetek Városi Környezetben** volt. Az előadások többsége lengyel előadótól hangzott el, a részvételben is a lengyelek domináltak, a százhetvenhat résztvevőből száztizenöt volt a lengyel. Magyarországot tizenegy fő képviselte, az *A-HÍD Zrt.* részéről *Medveczki István* tartott előadást az *MO Autópálya Soroksári Duna-ág szabadon betonozott hídjáról*. A sikeres előadást több kérdés követte, de érdekes módon az első kérdés nem a híd építésére vonatkozott, hanem arra, mikor záródik be az MO-ás körgyűrű Budapest körül.

Berkó Dezső

HUMÁN HÍREK

A 2013-as évben tovább folytatódott vállalatunknál már az előző időszakban megfigyelhető fellendülési, növekedési tendencia. A bővülő piaci lehetőségeknek és kollégáink kitartó, precíz munkavégzésének köszönhetően egyre több projekt kivitelezésében vesz részt vállalatunk.

Nagy örömmel és szeretettel köszöntjük új munkatársainkat és bízunk benne, hogy sikeresen, eredményesen és nagyon hosszú ideig tudunk majd együtt dolgozni a jövőben.

Humán-erőforrás Osztály

Cég	Munkahely/Projekt	Név	Munkakör	Belépés
A-HÍD Zrt.	Makó térségének szennyvízcsatornázási munkái	Kovács László	munkahelyi mérnök	06. 10.
A-HÍD Zrt.	Váci állomás vasútépítés	Besenyei Andrea	projekt adminisztrátor	06. 26.
A-HÍD Zrt.	Jogi támogató csoport	Bükiné Dr. Halász Eszter	jogi előadó	07. 01.
A-HÍD Zrt.	Gazdasági támogató csoport	Misurda Tamás	projekt gazdasági vezető	07. 01.
A-HÍD Zrt.	Abádszalók-Kunhegyes város csatornahálózat építése	Pinkóczi Attila	munkahelyi mérnök	07. 17.
A-HÍD Zrt.	Tiszatenyő-Kengyel csatornahálózat építése	Farkas Tímea Andrea	projekt adminisztrátor	07. 23.
A-HÍD Zrt.	Mezőkövesd város szennyvízcsatornahálózatának építése	Póczik Viktor	művezető	07. 23.
A-HÍD Zrt.	Tiszatenyő-Kengyel csatornahálózat építése	Hakstol Dávid	építésvezető	08. 01.
A-HÍD Zrt.	Minőségbiztosítás	Kocsis Ildikó	minőségbiztosítási mérnök	08. 01.
A-HÍD Zrt.	M4 autópálya Abony-Fegyvernek II. építési szakasz	Nagy Zoltán	munkahelyi mérnök	08. 05.
A-HÍD Zrt.	1-es villamos vonalának felújítása	Lipót Ádám	munkahelyi mérnök	08. 06.
A-HÍD Zrt.	Piliscsaba-Esztergom vasútépítés	Beke Katalin	munkahelyi mérnök	08. 14.
A-HÍD Zrt.	Abádszalók-Kunhegyes város csatornahálózat építése	Barta Bettina	projekt adminisztrátor	08. 21.



2013-AS ÉVBEN ELNYERT SZERZŐDÉSEK

A 2013-as év nyert munkáival kapcsolatban örömteli hírekről számolhatunk be:

Szennyvízcsatornázási projektek

- ◆ Nyertes konzorcium vezetőjeként végezzük az Abádszalók-Kunhegyes közös szennyvízelvezetési és -tisztítási projekt részeként **Kunhegyes város csatornahálózat bővítését**.
- ◆ Fővállalkozóként fogjuk kivitelezni a Vásárhelyi Terv keretén belül **Abádszalók város bel- és csapadékvíz rendezését**.
- ◆ Szintén új közműépítési projektünk **Tiszatenyő-Kengyel közös szennyvízcsatornázása**, melynek kivitelezését egy, az A-Híddal együtt 4 céggel alkotott közös vállalkozás nyerte el,
- ◆ **Gyomaendrődön** pedig a helyi szennyvíztisztító telep fejlesztéséhez kapcsolódó **hálózatrekonstrukciós munkákra** szerződött az A-Híd Zrt. fővállalkozóként.
- ◆ Konzorciumvezetőként építünk új **csatornahálózatot János-halmán**,
- ◆ konzorciumi társként 50%-os részesedéssel pedig szerződést kötöttünk a Budapest Komplex Integrált Szennyvízelvezetése („**BKISZ Projekt**”) Csatornázás II. szerződésére, amely építési munka magában foglalja **Budapest II. és III. kerületében a gravitációs szennyvízcsatornák és átemelő telepek tervezési és kivitelezési munkáinak elvégzését**.

Szennyvíztisztító telepek

- ◆ Körösladány Önkormányzatának megrendelésére az A-Híd Zrt., mint a DA-AH Körösladány 2012 Konzorcium tagja vesz részt **Körösladány város szennyvíztisztító telep bővítése** kivitelezési munkáiban.
- ◆ **Tab** városában a TAB-2012 AH-Sz Konzorcium vezetőjeként végezzük a **szennyvíztisztító telep** 950 m³/d kapacitásra való fejlesztését.

Vízépítés

- ◆ A **Tiszai védvonal fejlesztése a Tisza bal partján Tiszafüred és Rakamaz között**. Fővállalkozóként szerződöttünk a megrendelő Tiszántúli Vízügyi Igazgatósággal.

Mélyépítési munkák

Új nyertes projektünk a **fővárosban** megvalósuló **3 db felüljáró felújítása**, név szerint

- ◆ a Petőfi hídon keletkezett balesetveszélyes hibák elhárítása,
- ◆ az Erzsébet híd pesti felhajtó közúti híd felújítása, illetve
- ◆ a Kacsóh Pongrác úti – MÁV vágányok feletti közúti híd szerkezeti gerendáinak megerősítése. A nyertes konzorcium a Budapesti Közlekedési Központ Zrt-vel kötött vállalkozási szerződést a budapesti munkák elvégzésére.

Vasútépítési projektek

A napokban került aláírásra 3 újabb MÁV-os projekt kivitelezési szerződése a **Vasúti hidak és acélszerkezetek felújítása** körből – az A-Híd Zrt. fővállalkozóként szerződött

- ◆ a **Tiszafüred-Poroszló ártéri híd**,
- ◆ a **Szekszárd-Bátaszék vasútvonal felett átvezető műtárgy**, illetve
- ◆ a **csongrádi Tisza-híd** mázolására projektekre.

Szintén „frissen” aláírt szerződés

- ◆ a **budapesti 1-es villamos 1-es, a Bécsi úttól a Kerepesi útig** tartó szakaszának rekonstrukciós munkáira szóló vállalás, melyet az A-Híd Zrt. konzorciumi tagként fog megépíteni, illetve
- ◆ fővállalkozóként végezhetjük a **budapesti 3-as villamos Mexikói út - Gubacsi út** közti szakaszának felújítási munkáit.



SZERZŐDÉSKÖTÉS ALATT ÁLLÓ PROJEKTEK

- ◆ Az A-Híd Építő Zrt. 21%-os részesedésű tagja a NIF Zrt. által az **M4 autópálya Abony-Fegyvernek II. szakasz, új Tisza-híddal** nevű projektre nyertesként kihirdetett konzorciumnak.

Papp Krisztina

VIII. Építők Vitorlás Kupája

Immár nyolcadik éve kerül megrendezésre Balatonfüreden az Építők Vitorlás Kupája. Ezen eseményen az építőipari vállalatoknak lehetősége nyílik egy baráti és üzleti kapcsolatépítés keretében összemérni vitorlás tudásukat, hozzájárulva a vitorlázás, mint sport népszerűsítéséhez hazánkban. Az ide látogató cégek részvételi díjukkal a Balatonfüredi Yacht Club fiatal tehetséges utánpótlás korú gyermekei számára nyújtanak anyagi támogatást, akik kiemelkedő nemzetközi eredményeket könyvelhettek el az idei évben is.

Az esemény hangulatát minden évben egy meghatározó téma adja, mely köré épül a díszlet, a verseny atmoszférája, és olykor

a résztvevők öltözéke is. Tavaly Texas, Dallas adta az alaphangulatot, ahol a versenyzők többsége a vadnyugat régmúlt

divatja szerint, western külsőben igyekezett beolvadni a résztvevők tömegébe. Nem maradt el a rodeó „bikagolás” – igaz csak műbikán –, a country zene és minden, ami kicsit kiragadott bennünket a mindennapok megszokott medréből.

Idén a cirkusz jegyében zajlott az esemény. Csinos porondmesternek öltözött lányoknál tudtunk reggel regisztrálni, majd egy rövid reggeli és kormányosi eligazítás után már vízre is szálltunk, és kezdetét vette a túraverseny startjához a kihajózás. Az A-Híd Építő Zrt. idén is két hajóval indult a megmérettetésen. Egy versenyhajóval – melyre a vitorlázást már próbált, vagy még nem, de nagyon lelkes versenyezni vágyók szálltak –, és egy versenyben ugyan résztvevő, de inkább csak azoknak szánt hajó, akik élvezni szeretnék a kora őszi napsütést a Balatonon ringatózva, nem igazán megszakadva a köteleket rángatva, csúszkálni-esni a fedélzeten. Magam a kihívást keresve lelkes, versenycsapatot erősíteni vágyó, vitorlázáshoz nem sokat értőként szálltam hajóra. Nálunk 3-4 rutinosnak számító vitorlázó és 4-5 lelkes kisegítő, első sorban ellensúlynak kinevezettből állt a legénység. A kihajózásakor a kapitány (akié a hajó volt és akit nem ismertünk korábban) próbálta felmérni a vitorlás tudásunkat, de mikor hangosan rácsodálkoztam a „sok színes madzagra szanaszét a fedélzeten”, majd amikor már az első méterekben ez egyik kedves kollegám a fordulóban belegabalyodva egy kék zsinórba, lábbal felfelé csüngött az árbocnak háttal, láttam a szemén, hogy nem velünk vágna neki egy óceánt átszelő túrának. Nem ijeshettük meg nagyon a kapitányunkat, mert feladatokat osztott ránk. Ha nyerni szeretnénk, dolgozzunk meg érte... Én a rechar* vitorla ki- és betekerését kaptam egyik feladatul, melyet a gyakori kreuzolás** miatt sokat gyakorolhattam egész nap. Megnyugtató az átlagolvasót, hogy az előbb említett két idegen szó nem ismerete miatt ne érezze magát kellemetlenül, ugyanis a profi vitorlások valami fura németes-angolos, olykor inkább franciás hangzású szavakkal dobálóznak egymás között a hajón, amiből csak azt a néhány szót sikerült magamévá tenni, amit most megcsillogtattam. Azért a végére kikupálódtam, mert nagyjából, de csak nagyjából, átláttam mit miért csináltunk, és egy-egy idegen szó hallatán már sejtettem milyen színű kötéllel kezdjek birkózni és merre fussak vagy kússzak.



* Rechar: Könnyű anyagból szabott, nagy, háromszögletű vitorla, éles, félszeles menetekre.

** Kreuzolás, cirkálás: A széllel szemben fordulgatva, dtkakkban történő előrejutás a szél felé eső cél elérése érdekében.

RÖVID HÍREK

A nap második felében pályaversenyek zajlottak, melyen a szervezők több fordulóval tették még izgalmasabbá a versenyt. Azért nem mindenki izgulta ám végig. Az első pályaverseny után a másodikat az utolsó vitorlás célba érkezést követően szinte azonnal újra indították. Már minden célba ért hajó a rajtvonal körül tolongva-forgolódva várta, hogy az első futam utolsó befutója is megérkezzen és elinduljon a második futam. Az izgalom a tetőfokára hágott, és mindenki próbálta megtalálni a rajthoz a legkedvezőbb pozícióját, amikor végre beért az A-Híd második hajója, rajta napozó, lábukat a korlátok támasztó, a verseny izgalma semmilyen jelet nem mutató éppen ébredező legénységgel, fülig érő mosollyal, integetve. Nem hallottuk pontosan a többi hajón ülők megjegyzéseit, de minket nevetésre fakasztott a nyugodt sétahajókázós csapatunk látványa.

Hogy mennyire belejöttünk, azt mi sem bizonyítja jobban, hogy összesített eredményünkkel a dobogó 3. fokára állhattunk a versenycsapatokkal, és a másik csapatunk sem lett sereghajtó! Nagyon örülünk és büszkék vagyunk az eredményünkre, bár a siker a hajónkban ülő ügyes rutinos vitorlásoknak köszönhető és a kapitányunknak.

Az idei Építők Vitorlás Kupa is, hasonlóan az előzőekhez, nagyon jó hangulatban, cégünk számára eredményesen, nyáriás szép időben zajlott. Biztos vagyunk benne, hogy ezen lehetőséggel sikerült kedvet csinálni a szervezőknek sok résztvevő számára a vitorlázáshoz, a támogatásokkal sok fiatalnak nyílik lehetősége ebben a sportban eredményesen részt vennie, és nem utolsó sorban a jóízű, kellemes hangulatban eltöltött együttléttel, eszmecserékkel új üzleti lehetőségek születtek az építőiparban.

Maklári Zoltán



PÁLYÁZATI KIÍRÁS

**Készíts HÍD MAKETTET
a 2014. évi HIDAK ÉS HÍDÉPÍTŐK Napjára**

A Hídépítők Egyesülete, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum és az A-Híd Zrt. pályázatot hirdet híd makett építésre.

Pályázati feltételek:

Nevezhetnek középiskolások, egyetemisták, és a híd makett építése iránt érdeklődők, egyéni és csoportos alkotással egyaránt. A pályázatra szánt makettek méreteit nem kívánjuk szabályozni. A makettet a méretarány megadásával, bármilyen anyagból és bármilyen technikával elkészíthetik, de a többszöri szállítást is bírniuk kell sérülés mentesen.

A makett alján vagy a csomagoláson kérjük, tüntessék fel a pályázó nevét, címét és e-mail címét, életkorát, ha tanuló, az iskola nevét elérhetőségét.

Azonosításhoz a fenti adatokat egy külön lapon is meg kell adni, melynek mellélete a makett műszaki rajza.

Személyes leadási vagy beküldési határidő:

2014. április 30.

Cím: Hídépítők Egyesülete -

1138 Budapest, Karikás Frigyes utca 20.

Tel: 20/591-5171 • E-mail: hidepitok-egyesulete@hid.hu

A pályázatra 2 kategóriában nevezhetnek a híd makett építése iránt érdeklődők:

Első kategória: Hazánk hidjai

Második kategória: Fantázia hidak

A pályázat díjazása mindkét kategóriában:

1 díj - 200.000,- Ft

2 díj - 100.000,- Ft

3 díj - 50.000,- Ft

Az elbírálásnál döntő szempont lesz a pontosság, és az esztétikum.

A fantázia hidak kiírását elsősorban a jövő hídépítőinek szántuk. Új vagy újszerű elképzeléseket szívesen fogadunk.

A pályázatot elbírálói szakmai zsűri 6 főből áll: egyesületi, múzeumi, tervezői, kivitelezői, egyetemi, hatósági, megrendelői képviselőkből.

Eredményhirdetés:

**2014. május 16-án a HIDAK ÉS HÍDÉPÍTŐK NAPJÁN
a Közlekedési Múzeumban,
ahol a legjobb alkotásokból egy kiállítást rendezünk.**

KÁR-TÉRÍTÉS

Eredendően az foglalkoztatott, hogy milyen felelőssége van a munkáltatónak dolgozója felé, ha balesetet szenved.

Ennek kapcsán tettem fel magamnak is a kérdést, mi a sorsszerűség és mi a szerencse, amely egy balesethez vezethet?

Tanult, ex felügyelő barátom szerint a balesetek 80%-a szerencse kérdése, azaz nem volt az illetőnek szerencséje. Az egyik társadalombiztosítási jogszabályban szó van a sorsszerűségről, a hát és gerinc problémák kapcsán. Mert ha valaki lehajol, és úgy marad, akkor az, ha nincs külső hatás, bizony sorsszerű, mert koránál vagy testi felépítésénél fogva elhasználódott a gerince, dereka. A meghajolva maradás, e miatt nem lesz munkahelyi, azaz munkabaleset.

Hányszor mondjuk, hogy szerencsém volt. Persze ebben is vannak törvényszerűségek. Aki repülőre száll, szerencsés repülést kívánunk neki, és még megspékelhetjük azzal is, hogy ne aggódj, még nem maradt ott fent senki. De tudjuk-e, hogy nagyságrendileg több baleset történik a repülőtérré autóval menet, mint a repülőgépekkel a levegőben? Egy másik statisztika szerint pedig háromszor nagyobb az esélye, hogy belénk csap a villám, minthogy a lottó főnyereménye csapna meg minket.

Panasztalanság

Panaszkodhatunk, hogy kevés a munka, vagy a fizetés, bezzeg tavaly meg évekel ezelőtt mennyivel jobb volt. Mi lenne, ha próbának, kineveznének egy napot, kezdeként legalább évente egyet, amikor nem panaszkodnánk. Annyi mindennek van világnapja, amely igazából arra jó, hogy évente legalább egy nap, arról a témáról beszéljünk. Most pedig épp ellenkezőleg, e napon egy valamiről nem beszélénk, pontosabban: nem panaszkodnánk senkinek, semmiről.

Nem a probléma a probléma

Csíkszentmihályi Mihály professzor egy kísérletében, az egyik művészeti egyetem hallgatóival csendéletet rajzoltatott. Ehhez 27 tárgy közül kellett választani. Voltak a gyorsak, akik kiválasztottak egy-két tárgyat, és ripsz-ropsz, már készen is voltak a mesterművel. Az úgynevezett lassúak kézbe fogták a tárgyakat, kiválogatták őket, így hosszas válogatás után fogtak munkához.

A zsűri nem ismerte a két tábor, de érdekes módon azokat választotta a legjobbnak, akik alaposak, azaz lassúak voltak. Később is figyeltek rájuk, és évek múlva kiderült, hogy a lassúak jellemzően a művészeti pályán maradtak, a gyorsak átnyergeltek más területre. Mi is történt valójában?

A gyorsak gondolkodása arra irányult, hogy megoldjanak egy problémát, a lassúaké pedig, hogy kiválasszanak egy problémát. Azóta már sokan rájöttek, hogy a megfelelő probléma kiválasztása sokkal fontosabb sokszor, mint a probléma felületes megoldása. Naponta rengeteg problémát kell megoldani, a sikeres emberek attól sikeresek, hogy a megfelelő problémákat oldják mindig meg. Valaki azt mondta, nem a probléma a probléma, hanem a problémához való hozzáállásunk.

Ok vagy cél?

Csak két nap van egy évben, amikor semmit nem tehetünk. Az egyik a tegnapi, a másik a holnap. Tehát csak a ma a megfelelő nap arra, hogy mindazt megtegyük, ami a feladatunk, küldetésünk, életcélunk.



Két dolgot kell minden helyzetben vizsgálni, mégpedig azt, hogy mi az oka és mi a célja annak, ami történt velünk. Vannak okok, de az esetek nagy részében nem az okokon kellene rágódnunk, legfőképp ha már nem lehet rajta változtatni, hanem a célt kellene észrevenni.

Soha ne várj!

Napoleon Hill szerint: Az idő sosem lesz „tökéletes”. Indulj mindig onnan, ahol épp állsz, és dolgozz biztonságosan azokkal az eszközökkel, amelyek épp rendelkezésedre állnak. Jobb eszközöket akkor találsz majd, amikor már úton leszel.

Kár

Ha valami baj történt, akkor sokszor mondjuk: kár, hogy nem hamarabb figyeltem, vagy vettem észre, netán gondolkodtam. Mennyire szeretnénk néhány másodperccel visszapergetni ilyenkor az időt.

Bizony egy baleset megannyi problémát vet fel. És ilyenkor nehéz eligazodni az érdekek és jogszabályok dzsungelében. Jó tudni, ami a Munka Törvénykönyve legújabb módosításában van, ebből olvasható kivonat alább. Érdekeség a régihez képest, hogy már nem kell írásban felhívni a dolgozó figyelmét, hogy kártérítéssel élhet munkáltatójával szemben. Viszont az is igaz, hogy internetes világunkban, bárki beírja a kereső programba a bűvös szót, hogy Kártérítés, és pillanatok alatt belekésedik az eredménytől, hogy mennyi minden félét is kérhet, követelhet munkáltatójától, azaz mi jár neki a száján kívül.

Tehát mi is?

A 2012. évi I. törvény a Munka Törvénykönyvéről szerint:

166. §

- (1) A munkáltató köteles megtéríteni a munkavállalónak a munkaviszony nyál összefüggésben okozott kárt.
- (2) Mentesül a munkáltató a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt működési körén kívül eső elháríthatatlan ok vagy kizárólag a károsult elháríthatatlan magatartása okozta.(3) Nem kell megtéríteni a kárnak azt a részét, amelyet a munkavállaló vétkes magatartása idézett elő.

169. §

- (1) A munkaviszony körében az elmaradt jövedelem megállapításánál az elmaradt munkabért
- (2) A munkaviszonyon kívül elmaradt jövedelemként a sérelem folytán elmaradt egyéb rendszeres, jogszerűen megszerzett jövedelmet kell megtéríteni
- (3) Az eltartott hozzátartozó, ha a károkozással összefüggésben a munkavállaló meghal, az előzőekben

foglaltakon túlmenően olyan összegű tartást pótló kártérítést is igényelhet, amely szükségletének – a tényleges vagy az elvárhatóan elérhető munkabérét, jövedelmét is figyelembe véve – a sérelem előtti színvonalon való kielégítését biztosítja.

170. §

- (1) A természetbeni juttatások értékét, valamint a dologi kár összegét a kártérítés megállapításakor érvényes fogyasztói ár alapján kell meghatározni.

173. §

- (2) A munkáltató olyan összegű általános kártérítés megfizetésére köteles, amely a károsult teljes anyagi kárpótlására alkalmas, ha a kár vagy egy részének mértéke pontosan nem számítható ki. Általános kártérítés járadékként is megállapítható.

Felelősek vagyunk magunkért és egymásért is.

Tegyünk meg mindent, hogy ne történhessenek KÁR-okozások, és így ne kerüljön sor KÁR-térítésre sem.

M-HÍD Zrt. akkreditált laboratóriuma

Laboratóriumunk immár 15 éve működik. Kezdetben 2 fős személyzet végezte a mindössze roncsolásos és roncsolásmentes szilárdságvizsgálatra, valamint tapadószilárdságra és festék rétegvastagság vizsgálatára korlátozott tevékenységünket Hídepítő Zrt. Központi Laboratórium néven.

Az akkreditált státusz megszerzését a laboratórium függetlenségének igazolása

nehéztette, de 2004 óta már akkreditált státuszban végezzük az azóta jelentősen bővült területre vonatkozó vizsgálatainkat. A laboratórium alapterülete is fokozatosan mintegy négyszeresére nőtt. Létszámunk megháromszorozódott. Sajnálatos módon 2012-ben az alacsony munkaellátottság miatt egy főtől meg kellett válnunk. A helyszíni vizsgálatok, illetve mintavételek végzésére 3 gépkocsit bérelünk a G-HÍD

Zrt-tól, ami nagy változás a kezdetben saját gépkocsi használatával üzemeltetett laboratóriumhoz képest.

M-HÍD Zrt. Laboratóriuma néven 2011. április 1. óta működünk. Az akkreditált státuszunk 2015. május 17-ig érvényes a Részletező Okiratban szereplő vizsgálatokra és mintavételekre. Megtekinthető a NAT vagy az M-HÍD Zrt. honlapján www.nat vagy www.mhid.hu.

A laboratórium személyzete:

Felelős műszaki vezető:	Magyar János vezérigazgató
Laboratóriumvezető:	Vigh Botond
Laborvezető helyettes:	Pályi Attila
Laboratóriumi technikusok:	Király Csaba, Szabó Balázs
Adminisztrátor:	Huncsik Lászlóné (Anikó)
Belső felülvizsgáló:	Varga Béla (sikeresen elvégezte az akkreditált laboratóriumokra vonatkozó MSZ EN ISO/IEC 17025 szabvány szerinti belső auditori tanfolyamot és nagy segítségünkre van a felügyeleti auditok során)



A laboratórium fontosabb munkái 2012-2013 években:

- ◆ 2012. év végén befejeződött a **metró pályabetonjának** a vizsgálata, ahol a mintavételeket is mi végeztük (TÓTH T.D. Kft. megbízása). Összességében mintegy 40.000 m³ betont építettek be a pályaszerkezetbe, ezzel közel 15 m Ft árbevételhez juttatva a laboratóriumot.
- ◆ Az **MO útgűrű** Déli szektorában épült **hidak** vizsgálatait idén júliusban fejeztük be, cca. 28 m Ft árbevételt realizálva, ebbe beszámítva a Hídtechnika Kft. megrendelésére végzett szigetelések és bevonatok vizsgálatát is.
- ◆ A **csepeli gerincút** MO autótűt feletti hídjának vizsgálatait a napokban fejezzük be második nekirugaszkodásra.
- ◆ A **Marcaltői Rába-híd** és a **Vásárosnaményi Tisza-híd** építésénél szintén 2012-ben végeztünk vizsgálatokat.
- ◆ 2012-ben kezdtük a vizsgálatokat a **Pilisi vasút Pilisvörösvár-Esztergom** közötti szakaszán. A mintavételekhez konténer telepítettünk az esztergomi TBG betongyárába. Ez a munka a végéhez közeledik, ezért tervezzük a konténerünk áthelyezését Pilisvörösvárra. A Budapest **Északi Vasúti Duna-híd – Pilisvörösvár** vonalszakaszon a mintavételek az épülő műtárgyaknál történnek. A munkavégzés az 1. félévben kezdődött.
- ◆ A **Ferenciek tere** átépítése során a Tótok és Fiai Kft. megrendelésére végeztük a mintavételeket és vizsgálatokat 2013-ban.
- ◆ Folyamatban van a **Békéscsabai Szennyvíztisztító Telep** betonszerkezeteinek vizsgálata, ahol az Innoteszt Kft. alvállalkozójaként végezzük főleg az XF1 típusú fagyállóság vizsgálatokat.
- ◆ A **Körösladányi Szennyvíztisztító Telep** betonszerkezeteinek készítése során a vizsgálatokon kívül a mintavételeket is mi végezzük a Híd-Tám Kft. megbízása alapján.
- ◆ A **Győr-Likócs, Iparcsatorna** torkolati árvízkapu betonvizsgálatait a félév végén kezdtük meg.
- ◆ Az **Erzsébet-híd** és **Kacsóh Pongrác úti híd** felújításánál történő vizsgálatokra a napokban adunk árajánlatot, de az első betonozásnál az Erzsébet-hídon már mi végeztük a mintavételeket.
- ◆ A **Mályvádi árvíztározó** fejlesztése elnevezésű projekt keretein belül épülő **Alsó vízbeeresztő** műtárgy betonvizsgálata szintén árajánlatadási fázisban tart. Ennél a műtárgynál várhatóan részt veszünk a beton próbakeverési folyamatában is, a mintavételeket viszont a szerkezetépítő alvállalkozó végzi. Külön érdekessége ennek a műtárgynak, hogy kötelezően előírták a roncsolásmentes szilárdságvizsgálatot az elkészült szerkezeteken.



Területbővítésre nyújtottunk be kérelmet a Nemzeti Akkreditáló Testülethez, hogy új vizsgálatokra szerezzünk akkreditációt az MSZ 4798-1:2004 szabvány „A” eset szerinti fagyállóság vizsgálatra, az RMA szigetelések Shore A keménységének vizsgálatára, valamint az MSZ EN 13036-7:2004 szerinti 3 m-es lécs alatti mérőléces vizsgálatra a pályalemezek felületegyenletlenségének vizsgálatára.

Továbbra is végzünk akkreditált státuszon kívüli vizsgálatokat is. Ezek közül az elmúlt években nagy gyakorlatra tettünk szert repedéstágasság vizsgálatában a 4. metró állomásai, illetve a Megyeri-híd szerkezeteinek vizsgálata során. A vizsgálatokat 35-szörös nagyítású mérő mikroszkóppal végezzük és a szerkezetekről repedéstérképet készítünk. A betonacél takarásának vizsgálatára kisebb az igény, de többször volt ilyen irányú megrendelésünk is. Inklínométeres vizsgálatokra az utóbbi időben csak ajánlatkérések érkeztek, de vizsgálatokat nem végeztünk. Az adalékanyagok szemszerkezetének, agyag-iszap tartalmának vizsgálatára sincs megrendelésünk az utóbbi időben.

Új vizsgálatunk lesz a könnyű ejtősúlyos teherbírás mérése, amelyhez a mérő eszköz beszerzése folyamatban van. Az A-HÍD Zrt. megrendeléseire számítunk, hogy a főleg csatornaépítésben dolgozó

alvállalkozóik földvisszatöltéseinek tömörítését ellenőrizzük.

Az akkreditált státusz mellé jártassági vizsgálatokon is kell bizonyítanunk hozzáértésünket. A beton nyomószilárdság- és vízzáróság vizsgálatára vonatkozó jártasságunkat igazoló okiratunk 2015. május 15-ig, a helyszíni vizsgálatokra, valamint a frissbeton vizsgálatokra vonatkozó jártasságunkat igazoló okiratunk 2016. május 15-ig érvényes.

A nagy munkák mellett mindig adódtak kisebbek is a hídfelújítás, illetve a magasépítés területén. Közvetített szolgáltatásként továbbra is vállaljuk a **habarcschasábok** vizsgálatát. A mintadarabokat tájékoztató vizsgálat esetében a METRIKON Bt-hez, minősítő vizsgálat esetében a KTI Nonprofit Kft.-hez juttatjuk el. Az acélszerkezetek korrózióvédelemmel kapcsolatos vizsgálatait is szívesen végeznénk, de eddig csak a hidak korlátjain mértünk festék vagy horgany rétegvastagságot.

Kevés szó esik róla, de a cég geodéziai és egyéb műszerei is javarészt a Laboratórium kezelése alatt állnak. Mi adjuk bérbe a projekteknek, szükség szerint kalibráltatjuk őket. Tervezzük a műszernyilvántartó program aktualizálását, hogy minden műszerről meg tudjuk mondani, hogy éppen melyik projekten használják.

Vigh Botond



Múltból a jövő felé

Budapesti hidak felújítási munkái

Erzsébet híd és Petőfi híd

Olvasóink „testközelből” figyelhetik a Főváros hídjainak életét.

Az elmúlt években sok jelentős kiadvány látott napvilágot:

mely a szerkezetek születésével, életével, újjászületésével

– ezek kronológiai és műszaki részletezésével is – foglalkozott.

A hídtörténetnek az irodalomban el nem hanyagolt területe az üzemeltetés. Sajnos a tényleges beavatkozások nem mindig történhetnek meg időben.

A közelmúltban két Duna hidunk kerülhetett sorra. A megbízó a BKK Zrt., a lebonyolító a BKK Közút Zrt. A terveket a FŐMTERV készítette. A kivitelezést, a közbeszerzési eljárás keretében, a PEK Felüljáró 2013 Konzorcium végzi. Vezetője az A-Híd Építő Zrt., tagjai a STRABAG-MML Kft. és a Hídtechnika Kft.

Erzsébet híd

Az Erzsébet híd pesti felhajtó szerkezete 1964 óta gyakorlatilag eredeti szerkezetében állja az időjárás és a sókorrózió igénybevételét. A négynyílású, takarékküreges, monolit vasbeton felszerkezet befozott vasbeton lábakon áll, az acélszerkezet és a parti hídfő irányában Maurer dilatációk készültek. A vasbeton- és a kőszerkezetek, az acél elemek igen jelentős korróziós

károsodásokat mutatnak. Az eredetileg beépített szigetelő, kiegyenlítő és pályaszerkezeti rétegek is megújításra szorulnak. 1975-ben – a villamos pályák elbontásakor – is maradtak e szerkezetben szükségtelenné vált elemek.

A felszerkezetet, a lépcsőkarokat, a tartozékokat, a szigetelést, a kiegyenlítő és a pályaszerkezeti rétegeket most, a forgalom lehetőség szerinti fenntartása mellett, hossz tengely irányban 3 szakaszra bontva kell javítani, cserélni, pótolni. Az alsó terek (hídfők, alépítményi szerkezetek, felszerkezet alsó felülete) javítása, karba helyezése nem okoz forgalmi zavart.

Petőfi híd

A Petőfi híd 1979-80-ban kapta az – újjáépítés után szélesített – alulbordás monolit vasbeton pályalemezét. Ezt – számítva a szerkezet zsugorodására – 9 db Thorma-Joint dilatációval szakították meg. Bár ezek

eredetileg vízzáró (gumibetétes) szerkezetek voltak, a csapadék és a sólé bejutását nem tudták tartósan megakadályozni. Emiatt az acél tartószerkezetek és a segédszerkezetek is igen erős korróziót szenvedtek. A terv szerinti feladat e dilatációk kiváltása vasbeton szerkezettel. Az ázások megszüntetése után kerülhet sor az acélszerkezet korrózióvédelmére és a segédszerkezetek (vizsgálójárdák, kábel-tálcák) javítására, átalakítására.

A munkák időzítésével a nyári vágányfelújításokhoz kellett igazodni. Emellett a gyalogos és a közúti forgalmat is (habár korlátozásokkal) fenn kell tartani.

Bízunk abban, hogy a belátható jövőben e két hidunk és a többi is megkapja a szükséges, teljeskörű karba helyezést, hasonlóan a Szabadság hídhoz és a Margit hídhoz.

*Szabó László, mérnök
ny. muzeológus*



Erzsébet híd

1. A betonlemez bontás közben, augusztus 13-án
2. A feljáró híd oldalnézetben, az alsó és a felső munkatérrel, augusztus 13-án

Petőfi híd

3. A vágánymezők alatt kibontott dilatációk helyébe kerülő vasbetonszerkezet zsaluzata, augusztus 15-én
4. A megszüntetett dilatációt kiváltó vasbetonszerkezet már aszfalttal burkolva, augusztus 20-án



Kincskeresés és hídépítés Isztambulban

Mérnöki és régészeti szempontból is számos kihívást rejtett magában Isztambul új hídjának építése.

Jelenleg három híd ível át az isztambuli Aranyzarv öblön, de hamarosan egy újabb összeköttetés létesül, ezúttal egy metrő-híddal gazdagodik a város. Az új ferdekábeles Halic híd, melyet a tervek szerint ez év végén adnak át, kiemelkedő helyszínen, a Galata és az Ataturk (más néven Unkapani) hidak között épül, továbbá közvetlen összeköttetést nyújt majd Isztambul két legnépszerűbb épülete, a Galata torony és a Szulejmán-mecset között.

Az 1 km hosszúságú projekt megépülte után az öböl két partján található metrójáratok között közvetlen utat biztosít majd. Így a Yenikapı állomás és a Taksim tér között megvalósuló összeköttetéssel a jelenlegi 200.000-es utasszám várhatóan 750.000-re emelkedik, naponta.

Miután a metrő vonalak összekötésének gondolata felmerült, számos alternatívát

elemeztek, végül a jelenlegi elképzelés korunk egyik legnagyobb hídépítőjének, Michel Virlogeux francia mérnöknek a koncepciója alapján készült. Az építészeti és szerkezeti rajzokat a Hakan Kıran és a Wiecon készítette, a kivitelezésre kiírt pályázatot pedig 2009 decemberében az Astaldi Gülermak nyerte.

Az áthidalást három fő hídszakasszal oldották meg, a legjelentősebb a **387 méter hosszú ferdekábeles rész**, melynek a főnyílása 180 méter hosszú, az oldalágak pedig hozzávetőlegesen 90 méter hosszúak. A híd másik különlegessége a **120 méteres ún. swing vagyis felnyíló híd**, mely a tengeri hajóforgalom zavartalan lebonyolítását teszi lehetővé az Aranyzarv öbölben. Mindkét hídszakaszt felvezető hidak kötik össze a metrő alagútjaival. A ferdekábeles szakasz pilonjai 65 méter magasak; köztük, a híd főnyílásában találhatóak a peronok. A szekrény keresztmetszetű felszerkezet S355-ös acélból készült, melyek 17 méter hosszú, 200 tonnás részekből vannak összehegesztve. A keresztmetszet a híd egyes szakaszain változó, a felvezető hidakon például keskenyebb, de geometriájában azonos. A swing hídszakasz azonos keresztmetszetű, mint a ferdekábeles rész, de a szerkezet stabilitása miatt egy plusz merevítőbordára volt szükség a keresztmetszet felső szakaszán.



A 30–89 méter hosszú, 2,5 méter átmérőjű acél cölöpöket belső vasbeton szerkezet készítésével rögzítették a sziklarétegbe. A cölöpök acél alapanyaga Németországban készült, ahonnan Portugáliába szállították, ahol a Martifer készítette el a cölöpöket teljes hosszúságban. Az isztambuli felvonulási terület korlátozottsága, és a könnyebb kezelhetőség érdekében a cölöpök két végét egy-egy lemez segítségével behegesztették, így szállították el az Aranyzarv öbölbe, ahol tárolásukat a vízben lebegtetve oldották meg. Leverés előtt 10.000 tonna kapacitású uszályra pakolták, ahonnan 800 tonna teherbírású fix gémes lánc-talpas daru segítségével történt a cölöpözés. A záró lemezeket eltávolították, a cölöpöket függőleges pozícióba állították, és folyamatos pozíció monitoring közben hidraulikus Menck MHU500-as verőfejjel juttatták le a megfelelő mélységbe.





A pilonok alá 9-9, az oldalsó pillérek alá 4-5 cölöpöt vertek. Ezeket szerkezeti acél összefogó gerendával kapcsolták össze, melyekről megépítették a felszerkezet támaszait. A felszerkezet keresztmetszete magában foglal egy 4,4 méter szélességű gyalogos konzolt is, mely a híd pályalemezéhez képest lentebb helyezkedik el, a főtartóhoz hegesztve csatlakozik, átlós merevítő tartóval és vízszintes gerendával. Ezt a konzolos részt a szárazföldi gyártótelepen illesztették össze, és egyben került emelésre és helyszíni hegesztésre. Az építkezés területére az építési zömök uszályokon érkeztek, onnan egy Liebherr LR1800-as daru emelte őket pozícióba, zömöknként számos akasztófűl segítségével. Szabadszereléses technológiát alkalmazván miután az adott zömöt a megfelelő pozícióba állították, a hegesztés azonnal elkezdődött. Ahogy a hegesztések fele elkészült, a szerelőkocsit leválasztották.



Az emelési és hegesztési folyamat 15 napos ciklusokban történt.

Négy szerelőkocsit használtak a hídon, kettőt-kettőt párhuzamosan. A hegesztések felének elérésekor a zömöket elválasztották a szerelőkocsitól, ami ekkor a következő pozícióba állt és előkészítette a következő elem emelését. Az előző zöm hegesztésének és kábelezésének befejezésekor a szerelőkocsi elkezdte emelni a következő elemet. A felszerkezetet a két pilon tartja, melyek szintén acélból készültek, az elemek vastagsága 70 és 50 mm között változik, és az indítózömök teljes átmenő varratokkal vannak rögzítve hozzájuk, a további elemek pedig 36 darab, egy síkban, középen futó ferdekábel segítségével. A pilonok egy-egy oldalán 9 kábel található, melyek 55 illetve 73 darab 15,7 mm átmérőjű, alacsony relaxációjú pászmákból állnak.

A projekt másik kiemelt része, a **swing híd** egy 50 és 70 méteres nyílásból áll, mely egy középső pilléren áll, illetve forog, mivel adott esetben a szerkezetet a hajózási úrszelvény biztosításához fel kell emelni és elfordítani 90 fokkal. A különleges tervezésű csuklós pillért az öt cölöppel alátámasztott acél cölöp összefogó gerenda támasztja meg. A szekrénytartó folytonos acél felszerkezet 13,7 méter széles és 4,45 méter magas. Két garnitúra, négy vízszintes hidraulikus emelő sajtóból álló szerkezet 4-6 perc alatt forgatja a hidat 90°-os függőleges irányba, így szabaddá téve a 40 méter széles hajózási úrszelvényt az Aranyszarv öbölbe belépő, óriási hajók számára.

Az öböl Unkapani oldalán, egy beton platformon hozták létre a swing híd leendő kezelő helyiségeit. Ez a terület a meglévő partvonal és a felnyitható híd tengelye között helyezkedik el és 8 pilléren áll, melyek 84 méter hosszúságúak és 1,8 méter átmérőjűek, vastagságuk pedig 30 mm. Az Unkapani partvonal mentén egy új védő falat is készítettek, ezzel helyettesítve a régi védelmi rendszert és növelve a stabilitást a híd emelőpillére körül. A fal alapozása 46 darab, 1 méter átmérőjű és 25 méter hosszú cölöpből áll, ezeket cölöpösszefogóval és annak hátrahorgonyzásával rögzítették.

Az öböl mindkét oldalán utófesztett vasbeton felvezető hidak épültek, az egyik a déli oldalon a metró alagutat az Unkapani parton levő felnyitható hídra vezeti, a másik az északi oldalon biztosítja az összeköttetést a Beyoglu parti ferdekábeles hídszakasz és az északi metróvonal között. A déli felvezető híd 172 méter hosszú, hat nyílása 17 és 44,1 méter között változik, míg az északi híd 241 méter hosszú, hét nyílása pedig 23,5 és 45 méter között változik.

A ferdekábeles szakasz közepén, a hídépítési gyakorlathoz képest talán szokatlannul, metróállomás létesül. Ez a különleges elrendezés azért volt szükséges, mert így elkerülhető volt az építkezés útjába eső épületek kisajátítása, a régészeti feltárásokat ezzel sikerült minimalizálni, valamint nem kellett nagy szerkezeteket építeni a parthoz közel eső területeken. A híd közepén található metróállomás bejárati épületei a két parton lesznek. A peron mindkét

irányhoz tartozóan 7,3 méter szélességű lesz, beléptető kapun keresztül lehet majd megközelíteni őket.

A munkaterület átadása 2009-ben kezdődött, ekkor készültek a kiviteli tervek, a geotechnikai kutatások, a szükséges kiegészítések és rombolások, és természetesen a régészeti kutatások is azonnal megkezdődtek. Mivel a híd nyomvonalán igen értékes és gazdag múltú területen halad, a tervezésnél a történelmi emlékek védelmére nagy hangsúlyt fektettek. A felvezető hidak mind a tizenöt alaptestnél kézzel végezték a földkiemelést, rétegről-rétegre haladva az ún. kulturális zóna mélységéig, a kiemelt földet pedig leletek után kutatva átmosták. A földkiemelő brigádok a régészek folyamatos felügyelete alatt dolgoztak. Az Unkapani részen Bizánc kori értékeket találtak, így a kiemelést abbahagyták és projektet a régészeti leletek helyének figyelembevételével áttervezték.

Emellett egy Bizánc kori bazilika és temető maradványait is megtalálták, ezért

a felnyíló híd vezérlő épületeinek helyét kellett tervezni. A régészeti feltárások ez év márciusáig tartottak. A hidak alaptestjeit át kellett tervezni, így az alapozási munkákat 2010 februárjában kezdték el és a munkálatok két éven át tartottak.

A pilonok magasságát illetően két változás is történt. Mivel a tervezett projekt helyszíne, az Aranyszarv öböl az Unesco Világörökségi Listáján szerepel, így ennek megfelelően minimalizálni kellett a híd tájképre való hatását, így például azt, hogy ne zavarja a Szulejmán mecset panorámáját. Tehát a pilonok magasságát 82 méterről 65 méterre kellett csökkenteni, a legfelső kábelsor pedig 63 méter helyett 55 méterre került. A második felülvizsgálat folyamán a legfelső kábelsor magassága még mindig túl soknak bizonyult, így azt le kellett csökkenteni 47 méterre, ennek a jóváhagyása 2012 februárjára történt meg.

A felvezető hidak építése a régészeti munkák befejeztével 2010 végén indulhatott. Szabadon betonozással, párhuzamosan, PERI zsaluzattal építették a hidakat.

A feszítópásmákat Portugáliából importálták, és a Freyssinet rendszerét használták. Az első betont 2012 márciusában öntötték, augusztusban pedig már a felszerkezetet betonozták. Ez év márciusában a projekt 83%-os készütségekben volt.

A cölöpösszefogók, a pillérek, a felszerkezet elemei egy török város, Yalova hajógyárában készültek, innen szállították az elemeket Isztambulba. A pilonok három részből állnak, mostanra elkészültek, csakúgy, mint a felszerkezet zárása. A ferdekábeles híd saruit is beépítették, földrengési hullámokat elnyelő ún. ingasarukat is alkalmaztak. A felvezető hidak középső pillérei elasztomer sarukat kaptak, a széleken fazéksarukat alkalmaztak a hosszirányú mozgások lehetővé tétele miatt. A felnyíló hídra szintén fazéksarut építettek be, a híd gépészetének tesztelését júliusra tervezték, és ha a terveknek megfelelően haladnak, az átadás még az év vége előtt megtörténik.

*A Bridge Design & Engineering cikke alapján írta
Rada Enikő*

Látványterv és az építkezés fázisai



Montenegro – Durmitor Nemzeti park
Tara folyó kanyonja fölött átível völgyhíd
(A hídról készített látkép az újság borítóján látható.)

Dubrovnik, Mokosicai öblön átívelő
ferdekábeles híd – 518 m

Délszláv hidak

Nyaralás közben készült fotók

Mostar – Mindnyájunknak ismerős!

Krka folyó tengeri torkolata fölött átívelő híd
Sibenik – horvát autópálya

Vámház

szabadtéri híd kiállítás

Az állandó, kültéri kiállítás – a Szabadság híd északi vámszedő háza környezetében – több évtizedes kutató, gyűjtő munka eredményeként, külföldi és hazai oktatási intézmények, egyetemek, vállalkozások, hivatalok, múzeumok és kiemelten társadalmi szervezetek (így a Hídépítők Egyesülete), valamint magánszemélyek részvételével, áldozatvállalása eredményeként jön létre. Az együttműködés szervezője a Budapesti Közlekedési Központ Közút Zrt., a Hídépítők Egyesülete és a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum.

Mint azt Olvasóink már korábban olvashatták, a beltéri kiállítás kiemelten a budapesti hidak történetét dolgozza fel (kismértékben utal ugyan a Duna és a Tisza kultúrtörténeti és földrajzi jelentőségére is).

A kültéri válogatás magját – folyásirányban egymás után – a magyarországi Duna-hidak adják. E sorozattal párhuzamosan, ugyancsak folyásirányban, a Duna-Majna-Rajna víziút dunai szakaszán álló szerkezetekről mutatunk be egy-egy képet és közöljük ezek legfontosabb történeti adatait. Sajnos, a műszaki adatok leírásától el kell tekintenünk: ehhez több kötetnyi helyre lenne szükség – az Érdeklődők a szakirodalmat az Intézmények gyűjteményeiben és a nagyobb közkönyvtárakban megtalálhatják.

Az előbb említett „több évtizedes gondolat” lényege az, hogy az „átkelőhely” – bármilyen szerkezetű, rendszerű legyen is – nem különíthető el sem saját korától, sem előzményeitől, sem a követő korok kultúrájától. Ilyen megközelítésben a szokott „költői kérdés”: tudniillik, hogy a híd van-e az utak összekötéséért, vagy viszont, értelmét veszti. Mindkettő

embereket, kultúrákat, történelmi korokat, eseményeket szolgál – néha békésen, néha véresen.

Jelképként válogattuk a címfeliratok hátterében (halványan) olvasható „hidak” szó különböző változatait. Először a Duna-völgyi országok nyelvein, majd angolul, franciául, latinul, kínaiul, szanszkritul, héberül, arabul, eszperantóul, japánul, végül ögörögül. Tudjuk, hogy évezredek át „népek vándorútja” a Távol-Kelet és Nyugat-Európa között Közép-Ázsia, a Földközi tenger medencéje, a Duna völgye. E vándorút szolgálta a kereskedelmet, a hódításokat, a vallások kialakulását, terjedését, harcát, a népek mozgását. Ennek a mozgásnak pedig – a technikai feltételek mellett – nyelvi „hidakra” is szükségük volt (van): gondoljuk csak végig: az ókor „lingua francaja” a görög, a szanszkrit, a középkoré a perzsa, az arab, a latin, napjainké valamilyen „világnyelv”, például az angol.

Természetesen ezeket a gondolatokat nem sajátíthatjuk ki.

Ezt írta le Széchenyi István gróf:

„Egy híd többet jelent kőnél és célnál, kifejezi az emberiség alkotó törekvését,

szoros kapcsolatokat hoz létre nemzetek között, átvezeti az utakat, hogy megkönnyítse az emberek életét.”

Így fogalmaz a Duna Védelmi Nemzetközi Bizottság:

„A Duna vízgyűjtő területén lévő erőforrások környezettudatos felhasználásáról szóló 'Duna Nyilatkozat' elfogadásával jelentős előrelépés történt a Duna és mellékfolyói környezetvédelmének javításában az ICPDR (Duna Védelmi Nemzetközi Bizottság) által Bécsben szervezett miniszteri tanácskozáson” (forrás: ENSZ Információs Szolgálat /UNIS/).

Erre utal a Duna Panorama Project (play.riverstudios.org; <http://m.ash.to>) keretében Michael Aschauer:

„A Duna - 'a Végzet folyója Európa számára' – összeköti Nyugat-, Közép- és Kelet-Európát, páratlanul tükrözi a medencéjében lakó népek, kultúrák, vallások kapcsolatát; a fülhalmozódott történelmi és kortárs tapasztalatokban. A kép előttünk egyaránt kulturális és földrajzi. (A Duna) jelképes 'vörös fonálként' vezeti a beható kutatást.”

A kiállítás – a kivilágítható tablók mellett – konzervált állapotban több eredeti hídalkatrészt is bemutat majd. Ezek mellett természetesen feltüntetjük majd szerepüket, eredetüket is.

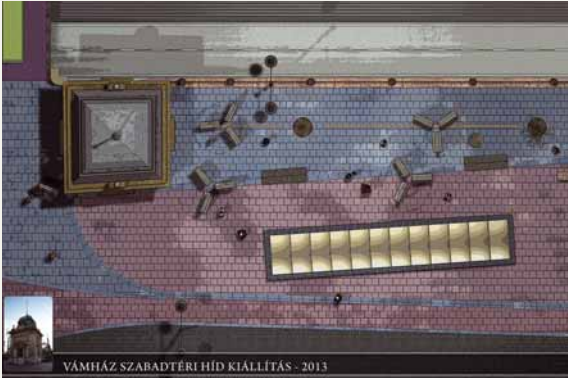
A szövegezés, lehetőség szerint szolgáltató az idegenforgalmat, a beltérihez hasonlóan kétnyelvű lesz (magyar és angol). Az installáció műszaki és építészeti tervezését az Expontx Kft. végzi. A felhasznált képeket és forrásokat, a kivitelezést részben Támogatóinknak (így a Hídépítők Egyesületének és a Magángyűjtőknek) köszönhetjük, az Expontx Kft. mellett.

*Szabó László,
mémák, ny. muzeológus*

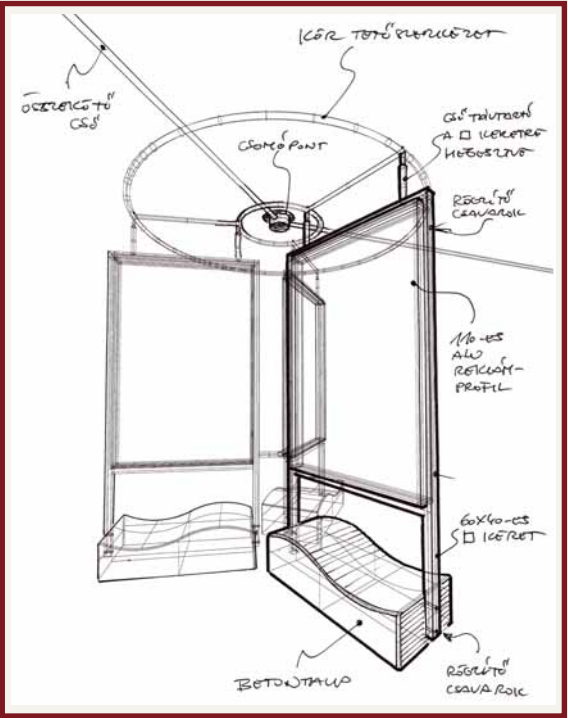


VÁMHÁZ SZABADTÉRI HÍD KIÁLLÍTÁS - 2013

Látványterv, oldalnézet

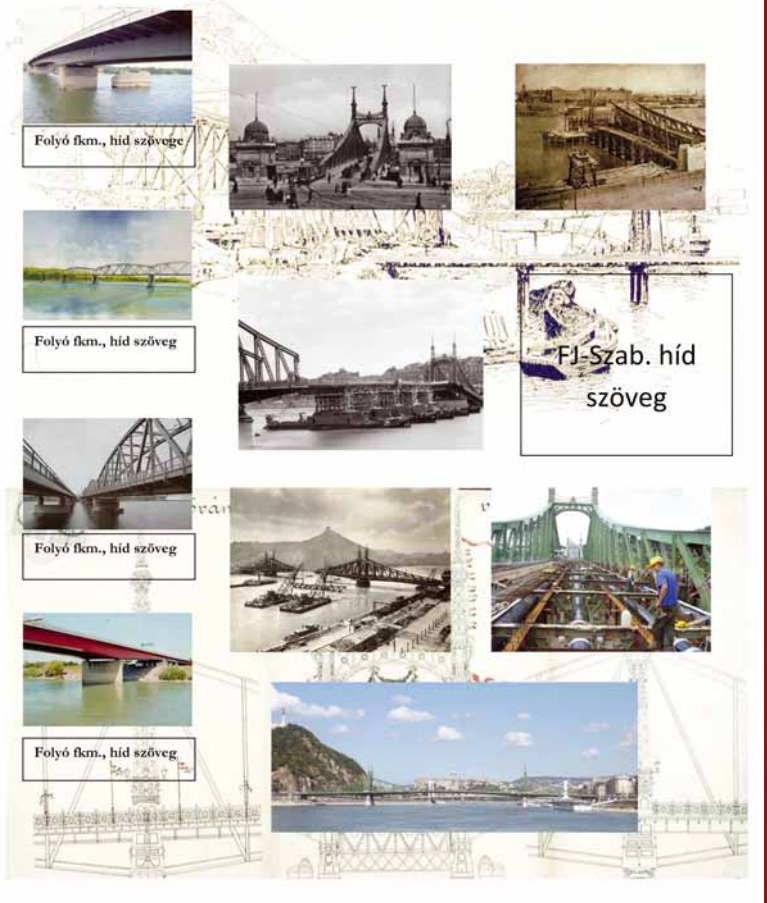


VÁMHÁZ SZABADTÉRI HÍD KIÁLLÍTÁS - 2013



Q

BRÜCKEN, MOSTY, HIDAK, MOSTOVI, PÓDURI, MOCTOVI, ...
1645,30 fkm.; BUDAPEST, ...
FŐVÁM-TÉRI, FERENCZ JÓZSEF,
...
SZABADSÁG HÍD



HÍD a Balatonra

Pillanatképek a fesztiválról





Az előző évben részletesen beszámoltunk a Kőröshegyi Kulturális Fesztivál eseményeiről. A Hídépítők Egyesülete az idén is örömmel csatlakozott a fesztivál megrendezéséhez. Most kiragadunk néhány olyan történetet a programból, mely igazán megnyerte tetszésünket.

Érdekessége volt az eseménynek a **Kőröshegyi Piruett Közhasznú Sportegyesület torna bemutatója**. Az egyesület elnöke **Szebenyi Erzsébet** testnevelő tanárnő, aki láthatóan ennek a mozgalomnak a „motorja”.

Egy csodálatos tornabemutatót láthatunk tanítványaitól, de különlegessége volt a műsoruknak, hogy a tanárnő is részese volt a produkciónak.

A gyakorlatok után a következőket tudtuk meg az egyesületről:

Az edzéseiket a faluházban tartják, hetente több alkalommal. Minden korosztály talál magának illő lehetőséget. A nyugdíjasok gerinctornára járhatnak, a felnőtt hölgyek aerobikra, a gyerekek pedig szertornára.

Somogy megyében nagyon kevés a torna-csapat. Ezért is mentették át a hajdani iskola sporttevékenységét egy egyesületbe, hiszen a korábbi 100-120 fős kis iskola tanulói az országos diákolimpiákról dobogós helyezéseket hoztak. Az egyesület minden évben rendez egy országos tornaversenyt. A júliusban 13. alkalommal megrendezett 2 napos Balaton Kupa Országos Meghívásos Tornaversenynék 300 résztvevője volt az ország különböző pontjairól. A verseny a gyerekeknek nagy élmény, a kollégáknak pedig gyakorlatilag felér egy szakmai továbbképzéssel, hiszen ilyenkor a szakmáról – hivatásukról beszélgethetnek. Az egyesület fő támogatója az önkormányzat, de a szülők is örömmel segítik a tevékenységet.

További sikeres munkát kívánunk!

Érmek és plakettek a rendezvényen



Sípos János balatonendrédi éremgyűjtő, a Magyar Éremgyűjtők Egyesületének tagja.

Több vitrinben láthattuk érdekes kiállítását, melynek hangulatát kedves jelenléte csak emelte. Szívélyesen mesélt féltett kincseiről, melyeket mintegy 40 éve gyűjt.

A tárolókban megközelítőleg 600 db érmet láthattunk. Az érmekeket és plaketteket a történelmi koroknak megfelelően csoportosította a gyűjtő. A pénzek aranyból, ezüstből, és bronzból készültek.

Megtudtuk, hogy egy-egy darab értékét főleg a kiadás kora, és a pénzverés darabszáma határozza meg.

A legrégebbi érmét lefotózhattuk, mely Nerva császár korából származik, és a császárt ábrázolja.





Érdekes színfoltja volt a rendezvénynek, amikor **Takács László** kollégánk – a híd egyik építője – lóháton érkezett meg.



A **kispályás focibajnokságot** a **Hídépítők Egyesületének focicsapata** nyerte Polenyák András csapatkapitány vezetésével, melyhez ezúton is gratulálunk!



A **kerékpárt**, melyet a Hídépítők Egyesülete ajánlott fel a tombolára nyereményként, **Toronyi Bernadett** nyerte.



A nap folyamán Kőröshegyen senki nem maradhatott éhes. A képen látható hölgyek csapata reggeltől estig sütötte a lángost, melyből azután minden érdeklődő grátisz kaphatott.

Süti sütő verseny

Minden évben izgalommal várt esemény a SÜTI SÜTŐ VERSENY eredményhirdetése.

A zsűrit idén a hídépítősök és a Somogy Megyei Hírlap munkatársai adták.

Nagy sikert aratott – nem is annyira küllemével, mint eredeti ízvilágával – és első lett, Barna Ágnes almatortája.



Jó volt ismét megtapasztalni azt az összefogást, az önkormányzat, a térségi civil szervezetek, és a helyiek között, melynek eredményeként, mi is mint hídépítők egy kedves napot tölthettünk Kőröshegyen, ápolva az elmúlt évek során kialakult baráti kapcsolatokat.

Viszont látásra 2014-ben!

Nyomot hagyni, hagyományt teremteni

Kőröshegy életében meghatározó jelentőségű volt az a pár év, mely alatt a völgyhíd épült a település határában. Erről beszélgettünk Kadlicskó Lászlóné Ildikóval, aki Kőröshegyiként a híd építése idején a Hídépítő munkatársaként dolgozott.

- Hogyan került a Hídépítőhöz?

- Az akkori polgármester asszony szólt, hogy a Hídépítő Zrt. munkaeerőt keres. Beadtam az önéletrajzomat, és felvettek. Így kerültem raktárosnak a felszerkezethez, ahová Takács László vett fel. Ez 2005 tavaszán volt, és gyakorlatilag 2008. december 31-ig tartott.

- Mit jelentett az életében a munkahelyváltás?

- Nagyon más volt, mint korábban. Én nagyon szeretem a pörgős dolgokat, és itt nem volt két egyforma nap. Rengeteg emberrel ismerkedtem meg. Nagyon jó volt a főnököm, meg a csapat, amelyben dolgozhattam. Nehéz lenne a korábbi önkormányzati munkámat már csak természetéből adódóan is összehasonlítani az építkezésen végzett tevékenységemmel. Itt hozzá kellett szoknom ahhoz, hogy

bármelyik pillanatban váratlan problémát kell azonnal megoldani. Érdekes munka volt, jó volt nagyon!

- Az építkezés végeztével mi történt, hogyan alakult a személyes sorsa?

- Szeretném azt is elmondani, hogy nem csak az én sorsom változott meg, hanem sokaké, hisz az építkezés igen sok embernek, alvállalkozónak adott munkát. Sokan dolgoztak fenn a hídon. Betonoztak, vasas munkát végeztek, a falu pedig szállást biztosított az építőknek. Aki abban az időszakban dolgozni akart, az biztosan kapott munkát. Ez egy olyan projekt volt, mely felendítette a falu életét. Az építkezés befejeztével a legtöbben munkanélküliek lettünk, az alvállalkozók pedig lehetőségeikhez mérten vitték magukkal a jó munkásokat. Bizony a munka után csendes lett Kőröshegy.

Egy kis idő eltelte után ismét az önkormányzat alkalmazásába kerültem, és többek között segítem a HÍD A BALATONRA KULTURÁLIS FESZTIVÁL évenkénti megrendezését.

- Milyen kapcsolata van ma a községnek a korábbi építőikkel?

- Nagyon sok személyes kapcsolat, barátság maradt fenn az építkezés után, de még családi kapcsolat is szövődött. Az előző évben az 5 éves évfordulón rendezett falunapon csatlakozott a rendezvényünkhöz a Hídépítő Egyesülete. Ekkor



álmodtuk meg közösen a „HÍD A BALATONRA” KULTURÁLIS FESZTIVÁL elnevezést. Ilyenkor találkozhatnak a község lakói és a korábbi építők. Nem csak munkatársakat szereztünk az építés folyamán, hanem jó barátokat, akiket jó viszontlátni, és ez csodálatos dolog.

- Mit jelent ma a HÍD önnek?

- Büszke vagyok arra, hogy ezen az építkezésen dolgozhattam. Ha kilépek a lakásomból, akkor rálátok a hídra. Szeretem a hidat, hisz az életem - életünk részévé vált. Mindig tudom, hogy mi történik a hídon. Ha megy a sárga villogó, akkor takarítják a hidat, ha megy a kék villogó és egyhelyben áll egy kamion, akkor baleset történt. Ha csend van a hídon, az bajt jelent, mert előbb utóbb a településünkön terelik át a forgalmat, és már elszoktunk ettől a zajtól.

- Nem látni a sztrádán Kőröshegyet jelző táblát. Ennek mi lehet az oka?

- Az okát firtatni talán nem az én dolgom, de valamennyiünk fájdalma, hogy nem jelölik a lehajtónkat, pedig a hidat is a településünkről nevezték el. Meggyőződésem, hogy sokat lendíthetne az idegenforgalmunkon, ha ezt a hiányosságot egyszerűen valaki orvosolná.

- Köszönjük a beszélgetést!

Éltető elemünk a víz **LAPÁTRA FEL!**



A téli tanmedencés és konditermes felkészülés után áprilisban végre ismét vízre szállhattunk. Nem sok időnk maradt vizszaszokni a hajóba, májusban máris számos megmérettetés várt ránk.

Mindjárt *elsején* egy négyezer-ötszáz méteres versenytáv, a Rómi KKSK, a Csepeli KKE és a Magyar Kajak-Kenu Szövetség (MKKSZ) szervezésében, *Csepelen*. Az első futamban harmadikként értünk célba, döntőbe jutva, ahol azután a hatodik helyen végeztünk.

Május 4-én a Kézi Hajtásúak Napja elnevezésű rendezvényen tízezer métert kellett megtenni a *Duna szentendrei ágán*. Csapatunk első lett a csoportjában, s az időeredmény nem sokkal maradt el a „Gyakorlott versenyzők” első helyezettjének idejétől.

Május 11-én Győrbe utaztunk, az első Roadshow állomásunkra. A ROADSHOW az egész szezonon átívelő versenysorozat, melyet az MKKSZ szervez helyi egységekkel közösen. Vegyes csapatunk **A-HíDragon** néven 200 és 2000 méteren versenyez (a szabályzat szerint minimum 8 női versenyzőnek kell evezni a hajóban), ezen felül a női 200 méteres futamokon is részt veszünk **PINK KO-A-LA** néven (KOLÓNIA, A-HíDragon és Magyar Telekom-Rubin Lapátolók lányai), valamint a férfi 200

méteren **BLUE BROTHERS** néven (A-HÍDRAGON, KOLÓNIA).

Ezen a napon cudar időjárási körülmények között lapátoltunk végig számos futamot. A győriek 250 és 2000 méteren rendezték a versenyt. Mix csapatunk a rövidebb távon nem jutott be a döntőbe, és a fiúknak sem sikerült dobogós helyen végezniük, ám a lányokkal ezüstérmesek lettünk. Kétezer méteren úgynevezett üldözésszerű verseny zajlik: a hajókat tíz másodpercenként indítják, a kétszáz (vagy kétszázötven) méteren elért eredmények sorrendjében, majd a célba érkezéskor az időeredményeket korrigálják a 10-10 másodperccel. Ezen a távon forduló is vannak, általában ötszáz méteres a pálya, tehát háromszor kell fordulni, s a rajtvonal egyben a cél is. Sajnos, ez a futam sem hozott érmet a csapatnak.

A következő hétvégén a csapat egy része *Olaszországba* utazott a *Vogalongára*, ahol harminc kilométert eveztek, erről az eseményről részletes fényképes beszámoló jelent meg az előző lapszámban.

Május 25-én Balatonfüreden került sor a Roadshow második versenyére, ahol a csapat igen jól szerepelt, de sajnos egy kis figyelmetlenség miatt utóbb kizártak minket (és további két csapatot), így az eredményt nem sikerült éremre váltani.

Június 8-án a harmadik állomásra utaztunk, *Nagykanizsára*. Rettentő korán kellett kelni, hosszú volt az út, de azt hiszem, megérte a fáradságot. Az idő kellemes volt egész nap, a szervezők előtt pedig le a kalappal. Kétszáz méteren három időfutamot kellett teljesítenie a mix csapatoknak, mi a 4. helyen végeztünk. A Blue Brothers szintén negyedik lett, de a Pink KO-A-LA remekelt: mindkét futamunkat megnyertük, így a dobogó legfelső fokára állhattunk. Fáradó izmokkal, ám annál lelkesebben indultunk neki a kétezer méteres távnak, ahol megszereztük a bronzérmet.

Június 29-én Bajára látogattunk (IV. Roadshow állomás). Délelőtt a vegyes csapatok kétszáz méteres futamai zajlottak, délután pedig a női és férfi kétszáz méteres, valamint a mix kétezer méteres távok következtek. Vegyes csapatunk ötödik lett kétszáz méteren, a fiúk ismét épphogy csak lemaradtak a dobogóról, a lányok azonban megint a legfényesebb érmet szerezték meg, négy csapatot hagyva maguk mögött. Kétezer méteren a negyedik helyen végeztünk.

A nyár folyamán még számos esemény (és rengeteg edzés) várt ránk, ezekről a következő lapszámunkban adunk hírt.

Endrődi Mónika



Hídépítők Labdarúgó Napja – 2013

Jubileumhoz érkezünk. Immár **15.** alkalommal rendeztük meg a Hídépítők Labdarúgó Napját.

Mint mindig a nyár beköszöntével, idén június 15-én gyűlt össze a Hídcsoporthoz, hogy ez alkalommal is összemérje tudását labdarúgásban. Az időjárás kegyeibe fogadta a sportolókat, minden adva volt egy nagyszerű sportnaphoz. A helyszín – a hagyományoknak megfelelően – a XI. kerületi Bártfai utca szabadidő parkja volt. A pályák ezen a napon Hídépítő zászlódíszbe öltöztek.

A Hídépítő Egyesületének nevében Dombóvári Éva üdvözölte a jelenlévő csapatokat és nézőket. Külön is köszöntötte **Németh Ádám** FIFA játékvezetőt, aki a rendezvény díszvendége volt, valamint a Játékvezetői és Pénzügyőr válogatott csapat tagjait. E két csapat meghívottként emelte a játék színvonalát.

Ajándékot kapott a Hídépítő és HBM csapata mivel mind a 15 labdarúgó napon jelen voltak. Továbbá valamennyi csapat tagja egy 15-ös számmal ellátott emléklappal térhetett haza.

Polenyák András az első labdarúgó napokra emlékezve elmondta, nem gondolta volna, hogy a rendezvény egy „Labdarúgó Nappá” nővi ki magát. A siker záloga a kollégák sportolás iránt tanúsított érdeklődése és kitartása.

A játék szabályainak ismertetése után Kovács Gábor foci freestyle (labdazsonglőr) bemutatója következett. Még a sportágban jártasak számára is meghökkentő volt, amit a fiatal ember a labdával művelt. Méltán kapott nagy tapsot a nem minden napi produkció.

A mérkőzések kezdő rúgását **Németh Ádám** FIFA bírónak végezte el.

A torna résztvevői: Játékvezetői válogatott, Pénzügyőr válogatott, Hídépítő Zrt., A-HÍD Zrt., G-HÍD Zrt., Hídépítő Speciál Kft., Árgus Security Kft. és a HBM Kft. csapata. A csapatok a sportszerűség határára belépve mindent megtettek a győzelemért, igyekeztek a maximumot kihozni magukból. Hamar kiderült a játékvezetők nemcsak a síppal, a labdával is nagyon jól bántak. Németh Ádám sem tudott kibújni a bőrből, végig szurkolt csapatának, a Játékvezetőknél, akik egyik győzelmet a másik után aratták, de közben szívesen válaszoltak a jelenlévők kérdéseire. Hasonlóan jól bánt a labdával a Pénzügyőr válogatott is. Povázsán Nándor főhadnagy csapatkapitány elmondta, hogy őket is, mint a bírókat, sok sportnapra hívják játszani. Alig tudnak eleget tenni a meghívásoknak.

A Hídcsoporthoz tagjai is keményen küzdöttek és megtettek mindent a győzelemért.

A legjobb négy közé a Hídépítők, Játékvezetői válogatott, G-Híd és a Pénzügyőr válogatott került be.

Mindenki a győzelemre játszott, az akciók egymás után pörögtek. A döntőbe jutásért a Hídépítők csapata, a Játékvezetői válogatottal szemben nyert, míg a G-Híd csapata a Pénzügyőr válogatottal győztesen le. Az ilyen mérkőzések valóban a labdarúgás népszerűsítését szolgálják.

Az döntőben végül a Hídépítő Zrt csapata 2:1-re nyert a G-Híd legénysége ellen.

Így **I. helyezett** lett a **Hídépítő Zrt.** csapata, **II. helyezett** a **G-HÍD Zrt.** csapata, **III. helyezett** pedig a **Játékvezetői válogatott**, akik 4-3-ra verték a Pénzügyőr válogatottat. További eredmények: **IV. Pénzügyőr**, **V. A-Híd Zrt.**, **VI. Árgus Security Kft.**, **VII. HBM Kft.**, **VIII. HSP Kft.**

A helyezésekért járó díjakat Dombóvári Éva a Hídépítő Egyesületének főtitkára, valamint Bernárd János az Új Buda SE elnöke adták át.

A pálya melletti étteremben gulyásleves, sör, üdítő és sütemény várta a résztvevőket, ahol a jókedv csak fokozódott. A Hídcsoporthoz csapatai hamar összebarátkoztak a játékvezetői és Pénzügyőr válogatott tagjaival.

Összegezve elmondhatjuk, hogy egy kellemes szombati napot tölthettünk együtt a futball jegyében. Jól érezték magukat úgy a játékosok, mint a rendezvényre kilátogató szurkolók, nézők is.

Hajrá Hídépítők!

Polenyák András



Szépítünk!!!

A szépítés, a szépítkezés már a természeti népeknél is fontos tevékenység volt. Akkor, amikor még minden természetes volt, és természetesen szép.



A K-Hidas Nagy Mónika saját készítésű szappanja – mely maga a természet – adta az ötletet, hogy bemutassuk a natúr kozmetikumok világát:

„Hogyan jutottam el a házi kozmetikumok készítéséig?”

Nem egyszer előfordult velem, hogy egy kozmetikum (naptej, arcpirosító stb.) allergiás reakciót váltott ki a bőrömről (kiütés, ödémásodás). A családban nem egy családtag szenved az ekcémától.

Ebből kiindulva kezdett el érdekelni a házi készítésű természetes kozmetikumok világa, persze mindenféle vegyszer nélkül. Úgy döntöttem, hogy szappanok gyártásával kezdem. (A mi családjunkban ugyanis az a szokás karácsonykor, hogy saját készítésű ajándékokat adunk egymásnak).

Azt tudni kell, hogy a szappan elkészítése nem olyan sok idő, viszont ahhoz, hogy használhassuk, várunk kell egy hónapot (van olyan szappan, melynek viszont kb. 2 hónap a száradási ideje, ilyen például

a levendulás szappanom, melynek összetevője csak olívaolaj). De miért is kell várni egy hónapot? Egyrészt a szappanosodási folyamat ennyi ideig tart. Ez alatt az idő alatt a szappan túl lúgos. Másrészt a szappan négyhetes korára érik meg rendesen: ekkorra elég kemény lesz, rendesen habzik, nem fog el két nap alatt, és nem ázik szét használat közben.

Beleszerettem és belemélyedtem a természetes, natúr szappanok világába.

Kezdetekben csak sima szappanok készítésével foglalkoztam, később kibővítettem a repertoáromat a következőkkel: speciális ekcéma és teafaolaj szappan, házi krémek (sheahab, arckrém, kézkrém), kakaóvajjal testápoló tömb, fürdőgolyók, ajakbalzsam, fésülés könnyítő spray, hajbalzsam, sampon (kísérletezés alatt).

Minden szappan alapja a kókuszolaj, olívaolaj. A további összetevők akként változnak, hogy milyen szappan lesz belőle (joghurtos, levendulás, ekcéma, teafaolaj stb.).



A szappanok színezése is természetes alapanyagokkal történik, mint például kakaó, fahéj, kurkuma, pirospaprika, zöld agyag, vörös agyag stb. Minden színező anyagnak megvan a maga plusz jótékony hatása a bőrre.

Számomra fontos volt, hogy olyan kozmetikumokat hozzak létre, melyek nem tartalmaznak semmilyen tartósítószeret. Minden krémemet E-vitaminnal tartósítom. Az E-vitamin védi a bőrt a korai öregedéstől, erősíti a körmöket, a hajszálakat, lassítja a sejtek öregedését. Megakadályozza a durva hegesedéseket külsőleg és belsőleg egyaránt, meggyorsítja az égési sebek gyógyulását.

Krémeim alapja a sheavaj és a kakaóvaj. A sheavaj legfontosabb alkalmazási területe a bőrápolás. Gazdag zsírsav-tartalma mellett sok A, E és F vitamint tartalmaz, hidratáló hatású. Az ekcémás bőr tüneteit gyorsan csökkenti, természetes hidratáló hatása révén megakadályozza a betegség kiújulását, bőrpuhító hatású, gyulladáscsökkentő (kiütésekre, csípésekre), kisebb égési sérülések esetén segíti a bőr regenerálódását.

Tehát egy szó, mint száz, minden természetes!!!

Remélem, hogy előbb vagy utóbb minél több ember számára fontos lesz, hogy milyen kozmetikumokat használ, mit ken a bőrére, mert szerintem ez nagyon nem mindegy.”

Milyen kár, hogy a képeken látható szépítő illatát lapunk még nem tudja továbbítani...

MO Autópálya Soroksári híd

