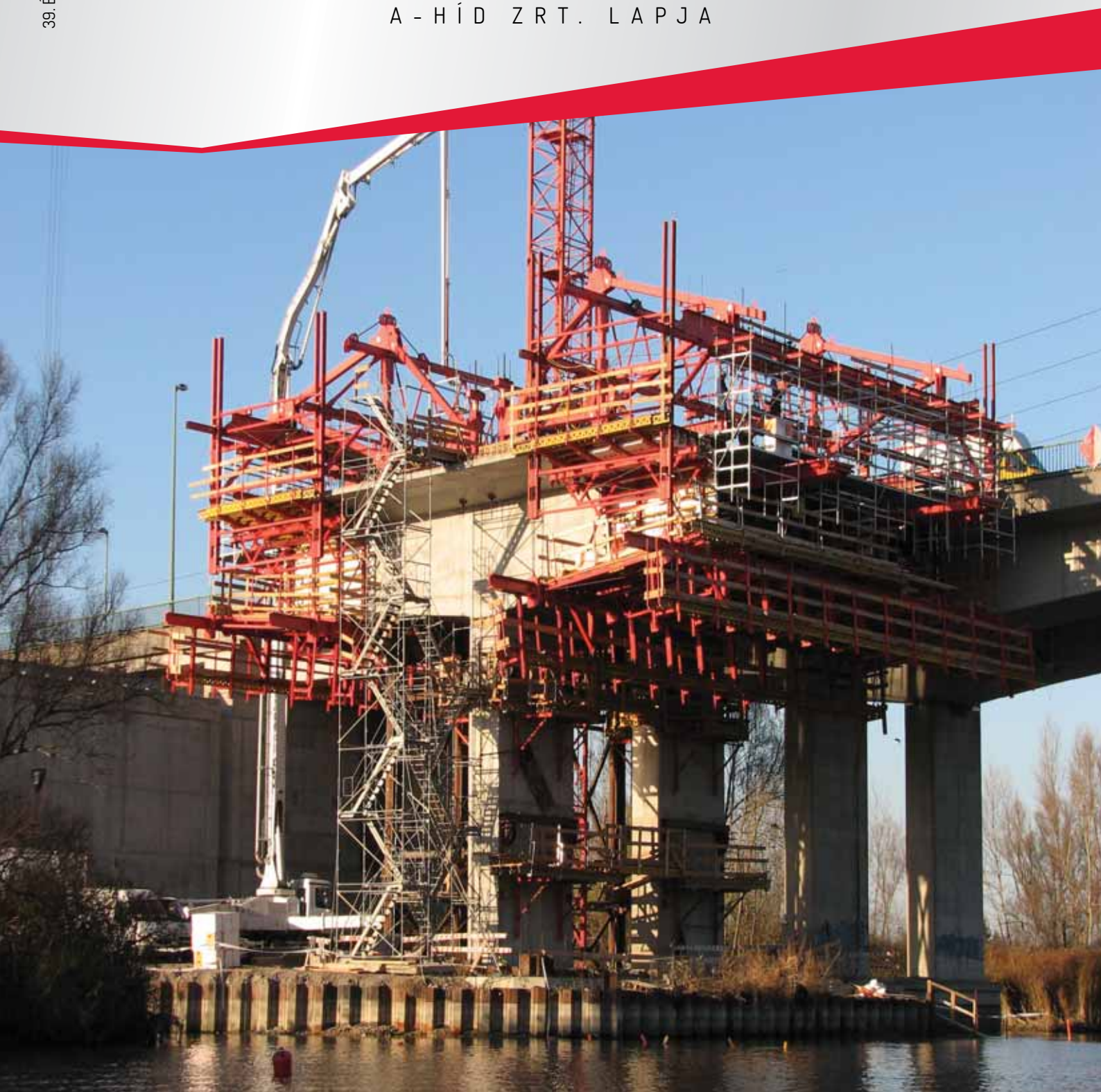


HÍDÉPÍTŐK

A - H Í D Z R T . L A P J A



12. OLDAL

Tisza-híd átépítés

8. OLDAL

Képek a Soroksári hídról

16. OLDAL

Hany-tizzasülyi tározó

Ami 2011-ben kimaradt....

Képes beszámoló az Ipoly-híd átadásáról



Akiknek az új híd köszönhető: Gyuricza Blanka, Varga Balázs, Hencsei Judit, Krizsán Szabolcs, Némethné Vidra Zsuzsanna, Vízi Kinga

Megújultunk

TISZTELT OLVASÓINK!

Köszöntöm Önöket idei első lapszámunkkal, mely megújult köntösben jelentkezik.

Újságunk alapítója és fenntartója 38 éven át a Hídépítő Zrt. volt. 2012 januárjától ezt a feladatot az A-Híd Zrt. látja el.

Folyóiratunk életében ez csak külsőnkben jelentett változást: az új cégarculathoz igazítva és egy modernebb stílusirányt követve alakítottuk át lapunkat. A mindenre kiterjedő tervezési folyamat azonban „kitolta” a megjelenés idejét. Ezért jelen számunk nemcsak külsejében, hanem egy kicsit tartalmában is eltér a korábban megszokottól, hiszen sokkal hosszabb időszakot ölel át.

Akár ezt a címet is adhatnánk neki: *Életképek egy cég életéből 2011 decembere és 2012 áprilisa között.*

Boldog Gyöngyi
szerkesztő

TARTALOM

HÁZUNK TÁJA

Képes beszámoló az Ipoly-híd átadásáról.....	2
Megújultunk	2

ÉPÍTJÜK

A déli M0 autópályává fejlesztéséről	4
Épül a Soroksári híd - képes beszámoló 2011-ből.....	6
Vásárosnaményi Tisza-híd	10
Kelemen-havasok, kénbánya rekultiváció.....	12
Hany-tiszasülyi árvízszint csökkentő tározó.....	14
Aszód és térsége szennyvízcsatorna építés	16

TUDTA-E ÖN?

Schlick Ignác vasgyáros, az első magyar vasöntők egyike.....	17
--	----

HÍREK

Vasútépítés	18
Felhívás - VIII. Vasúti Hidász Találkozó	19
Megkaptuk a VMR minősítést	20
Születésnap köszöntő - Bán Tivadarné	21
Könyvtárhasználati verseny	21

EGYESÜLETI HÍREK

Hídkert a Hídépítő udvarán	22
A köszönet ünnepe	24
A Móra híd gyermekszemmel	26
Hídépítő verseny és szakmai nap Szombathelyen	28
Felhívás	31

SPORT

Kétszer a dobogón	32
-------------------------	----

AMIKOR ÉPPEN NEM ÉPÍTÜNK

Fácánra vadászunk	33
A hagyomány újraéledt	34



Alapítva 1974-ben
Megjelenik évente hatszor

www.hidepito.hu
www.ahid.hu

Kiadja az A-HÍD Zrt.
Felelős kiadó: Madar Gyula
vezérigazgató

Szerkesztő: Boldog Gyöngyi
Szerkesztőség:
1138 Budapest, Karikás Frigyes u. 20.
Tel.: 465-22-00
e-mail: info@hid.hu

Nyomdai előkészítés és kivitelezés:
Modul-Art Bt.

Címlap és hátsó borító: Épül a Duna-híd
Hároson és Soroksárnál
Fotó: Csécssei Pál

Néhány szó

a déli M0 autópályává fejlesztéséről

KORÁBBI SZÁMAINKBAN
MÁR BESZÁMOLTUNK A SZAKASZ
ÉPÍTÉSÉRŐL ÉS A HÁROSI DUNA-HÍD/2
ÉPÍTÉSÉRŐL IS.
MOST NÉHÁNY ÚJ GONDOLAT
MEGOSZTÁSÁRA ÉS AZ AZÓTA TÖRTÉNEK
BESZÁMOLÁSAKÉNT ÍRTAM E CIKKET.

**A DÉLI M0 2-ES SZAKASZA AZ M6-OS AUTÓPÁLYA ÉS
AZ 51-ES SZÁMÚ FŐÚT KÖZÖTTI SZÉLESÍTÉST
FOGLALJA MAGÁBA.**

Autóút szélesítésnél külön „öröm” a csomópontok átépítése: a meglévő fel- és lehajtó ágakat el kell bontani, új nyomvonalat kell kialakítani, az új pályán át a régi nyomvonalra kell betelni a forgalmat üzemi átjárón stb. keresztül – ami technológiailag legalább két hónapot jelent – és persze bele kell illeszteni a betonpálya építésbe. Ilyen csomópontból három is van a szakaszon: a 6-os főúti, a Csepel-szigeten levő halásztelki és szigetszentmiklósi. A halásztelki csomópontot az eredeti húsz évvel ezelőtti szakasz készítésénél nem tervezték, utólag „erőszakolták be”, mivel helyhiány miatt a II. Rákóczi Ferenc út fölé még egy lehajtó ági hidat is meg kellett építeni. Ezt most el kell bontanunk az átépítéshez. Ez lesz a 3.2 jelű hidunk. Itt a technológia tovább tart és ráadásul egyszerre csak egy csomópontot engednek lezárni a háromból.

A tervezés leegyszerűsítve abból állt, hogy a meglévő pályán levő hidak terveit ~23 méterrel „délre” a meglévő pálya

Előre elhelyezett, utólag kiöntött orrkövezés



mellé másolták és előállították a tervet. Ez a hídfőknél gondot jelentett volna, mert ezeket csak magas szádfalas megtámasztással, a meglévő rézsűkúpok jelentős elbontásával lehetett volna elkészíteni. Ehelyett több híd esetében a már ismert rejtett oszlop nélküli, az elkészült háttöltés tetejéről történő cölöpözéssel készült a hídfők nagy része, a változtatási kérelmek jóváhagyásával.

A Hárosi híd esetében a hídfő nemcsak egy teherviselő szerkezetet jelent, hanem a szekrény felszerkezetbe való bejutást, az elektromos hálózat bevezetését a szekrénybe, a kezelőhelyiségek biztosítását is. Ezért az eredeti terveken szereplő terepszintről történő cölöpözés, majd cölöpösszefogó készítés és ráépülő dobozszerkezet (családi ház) helyett (ami ~11 méteres földmegtámasztást igényelt volna) egy a megépült háttöltésről történő résfallal körülhatárolt dobozszerkezet készült. Akár egy metróállomás, csak kicsiben. Mivel a levegőbe nehéz résfalat ásni, a művelethez az 1-es hídfő esetében 3700 m³ túltöltés készítésére, majd visszabontására volt szükség.

Egy szélesítéshez (a jogi, közmű stb. dolgokat félretéve) három fő műszaki feladatot kell megvalósítani.

- A meglévő úttöltés mellé egy töltésszélesítést kell építeni, amit a meglévő rézsű belépcsőzésével, talajcserékkel megoldhatunk.
- A meglévő hídszerkezetek pillérei mellé új pilléreket kell építeni. E két feladatot a forgalomtól függetlenül, annak zavarása nélkül biztonságosan elvégezhetjük.
- A meglévő hídfők mellé új hídfőket kell kialakítani a meglévő töltéskúp figyelembevételével és minél kisebb mértékű megbontásával.

Az „űrbázis”



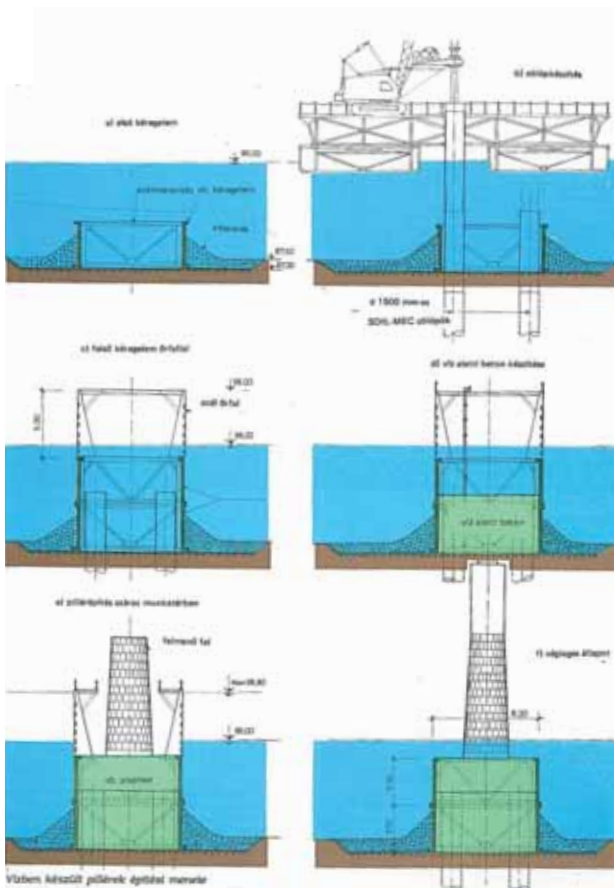
Hárosi Duna-híd mederpillér

Az ártéri pillérek teljesen elkészültek, a pillér tetején egy 1,8 m x -2 m hely állt rendelkezésre, hogy a tolt acél felszerkezet fogadásához és továbbításához szükséges „űrbázist” létesítsenek. Ehhez a művelethez a fejgerendákhoz feszített betontömbökre és dywidag rudakkal rögzített acél csodákra volt szükség.

A Megyeri híd építésénél a pillérek ki- és befolyási végére beépített gránitköveket a szomszédos csehektől hoztuk. Mára eljutottunk odáig, hogy ezek is Kínából származnak (nem kis pénzt megtakarítva).

Folyónál történő hídépítésnél néha nagyobb feladatot jelent a munkaterület kiépítése, mint akár egy pillér építése. Ahhoz, hogy dolgozni tudjunk, az alábbiakra van szükség:

- ártéri erdő kivágása ~60 m szélességben
- feltöltés készítése, hogy magasabb vízállás mellett is meglehessen közelíteni a munkaterületet, vízi pilléreket (30 000 m³ töltőanyag)
- partvédelem kialakítása kőszórással
- bárkahídfők építése, bárkabejárók kiépítése
- folyásiránnyal párhuzamos bárkák beállítása az épülő pillérek mellé
- provizórikus hidak a Fővárosi Vízművek Rocla csövei fölé.



Ahogy elkészül egy mederpillér

1. Csőcölöp verése
2. Alsó kéregelem elhelyezés
3. Cölöpözés
4. Felső kéregelem + őrfal elhelyezés
5. Víz alatti beton
6. Vízleszívás



Egy folyóban készülő mederpillér építése már senkinek nem újdonság, mindenkinek a könnyökén jön ki, hisz csak az elmúlt hat évben hármat is készített a cégcsoport. Én azért mégis írok pár sort a készítésről.

Képzeljünk el egy medencét, aminek aljába acélcsöveket verünk egy hajóról. A csöveket búvárok a mederfenék fölött ~30 cm-rel egy megadott szinten levágják (4 db 600-as csőről van szó). Ezután kútgyűrűket helyezünk a mederfenékre, a csövekre annyit, hogy víz fölé érjen a felső gyűrű éle. Ezután betonnal ledugózzuk víz alatt az alsó gyűrű belsejét. Ezzel előállt egy olyan állapot, mintha egy poharat helyeztünk volna egy akváriumba, aminek teteje a víz felszíne fölött van. Ezáltal kész a száraz munkatér.

A könnyebb megértést a HSP Kft. folyamatábrája segíti. Az előbbi rövid leírásból a cölöpözés maradt el, amit az alsó kéregelem elhelyezése után végzünk a képeken látható, kéregelem rácsozatához erősített vezető gyűrűkön keresztül. A cölöpöző géplánc egy lyukas úszóművön az acélgyűrű fölé áll. Cölöpözéshez egy a cölöpátmérőnél nagyobb védőcsövet

vibrálnak a mederfenékbe, ~4 m mélységbe befogva. A fúrás ezen keresztül történik a vízfolyást kizárva. A Soil Mec cölöpözés a szokott módon zajlik:

- fúrás zagy védelmében
- armatúra elhelyezés
- betonozás cölöpcsúcstól.

A különbséget itt az jelenti, hogy a cölöpnek a mederfenék fölé kell érnie (6 m-rel) és mivel a víz nem jó zsalu, ezért az armatúra furatba helyezésekor annak felső részére egy 1200-as acélcsövet helyeznek, és ezt ~2 m-t a mederfenékbe bevibrálják. A betonozás csak ezután kezdődik és folytatódik az acél zsalucsőben is annak tetejéig. A védőcsövet ezután húzzák ki. Néha, ha a vízállás szeszélyes, előfordul, hogy az úszómű fönnakad egy elkészült cölöpön és meg kell várni egy magasabb vízállást.

A Hárosi híd esetében a felső „kútgyűrű” helyett acél őrfalat alkalmazunk, amit később visszabontunk és csak a gránit orrköves felmenő fal készítéséig használunk. A húsz évvel ezelőtt épült hídnál olyan őrfalat használtak, ami egy körben

A most használt őrfalat a Megyeri hídon alkalmazott elemekből alakították ki némi átszabással



MŰKÖDIK

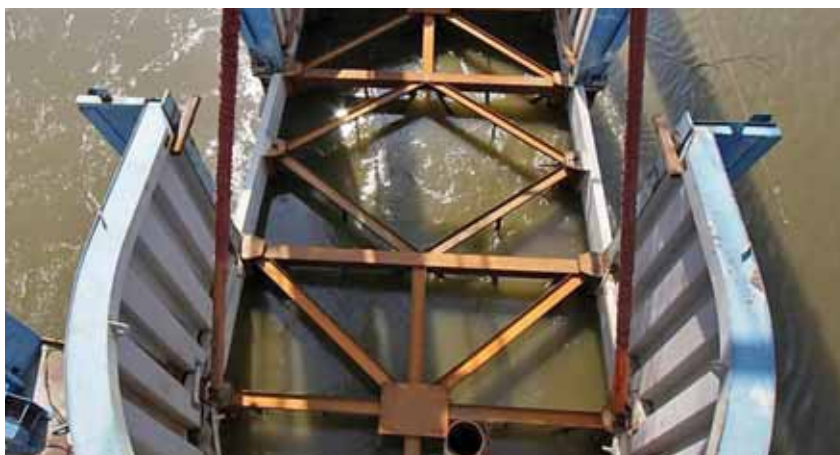
látogatóközpontunk és mi is szívesen látunk bárkit, aki el tud szakadni a számítógépe mellől vagy hagyja magát elcsábítani.

folytonos acélgyűrűből állt. Itt a tömitést csak a beton kéregelemmel való találkozásnál kellett megoldani. A most használt őrfalat a Megyeri hídon alkalmazott elemekből alakították ki némi átszabással. Itt az őrfalat a felső kéregelemre erősített oszlopok és a közük csúsztatott íves illetve egyenes acéltáblák alkotják, amiket ékek feszítenek az oszlopokhoz. Miután egy szétszabdalt szerkezeetről van szó, nem kis feladat volt megoldani a tömitést. Főleg azért, mert az egyenes táblákat – a Clark Ádám 200 tonnás teherbírását alapul véve – a kéregelem vízbe emelése után tudtuk csak elhelyezni. Ez azt jelentette, hogy nem szárazon a bárkán készült el a tömités véglegesítése, hanem a táblák oszlopok közé történő becsúsztatása után. Így izgulhattunk, hogy a felragasztott duzzadó szalagok ne fejtődjenek le. A vízállásra visszatérve: egy jól összeállított szerkezetnél, amíg a víz nem éri el az őrfal felső szélét nyugodtan dolgozhatunk a belső munkatérben. Ennél az összeállításnál erőtanilag nem volt okunk aggódni, mivel a rendszer erős volt. De a vízszint emelkedésével nőtt a nyomás és a tömitéseink néhol elengedtek, amit nem kis küzdelemmel ugyan, de helyre tudtunk állítani. Tehát félni csak attól kellett, hogy vizesek leszünk.

A bal parti öszvérhíd acél része és a teljes keresztmetszetében acél meder felszerkezet a bal parton a hídfő mögött kialakított szerelőterületen készül, ahonnan toll technológiával jut el végleges helyére. A jobb parti öszvér felszerkezet acél része szerelőpadokban készül ~17 m hosszú darabokban, melyeket egy 400 tonnás daru emel az állványzatra, ahol a keresztmetszet illesztések történnek. Itt az öszvér hidakra jellemzően a pályalemez betonozása utáni támaszsüllyesztéssel javítják a szerkezet erőjátékát.

Az első kéregelem beemelésénél egy autónyi embert sikerült kibálnom a konzorcium irodából. Minden média hiányában a legnagyobb érdeklenség közepette zajlik itt Budapest déli részén a Duna-híd építése. Ezúton hívom föl a figyelmet, hogy működik látogatóközpontunk és mi is szívesen látunk bárkit, aki el tud szakadni a számítógépe mellől vagy hagyja magát elcsábítani. Hároszon az A-Híd Zrt. látványos munkája a vége felé jár, de még így is érdekes folyamatokat lehet megtekinteni. A feladatmegosztásnak köszönhetően jelentős hátralevő feladatok vannak még a felszerkezetben, a befejező munkák készítésében, ahol együtt kell működni konzorciumi társunkkal – azaz sok van még hátra.

Feczko Róbert



Egy jól összeállított szerkezetnél, amíg a víz nem éri el az őrfal felső szélét nyugodtan dolgozhatunk a belső munkatérben. Ennél az összeállításnál erőtanilag nem volt okunk aggódni, mivel a rendszer erős volt.

Épül a soroksári híd

Képes beszámoló 2011-ből

Készül a 6. zömpár a parti oldallal



Zsaluzó kocsi hátramoogatása,
előkészítése a pontonra engedéshez

Zsaluzó kocsi leengedése a pontonon lévő előkészített
állványzatra



A zsaluzó kocsi átúsztatása a 14. mérlegág építéséhez



Zsaluzó kocsi beemelése, 14. mérlegág



15. jelű támasz – befejeződtek a munkák a műszigeten, megkezdődött a visszabontás tízméteres Larssen lemezek húzásával

14. jelű mérlegág - 3. zömpár mederoldali II. ütem betonozása



A Larssen lemezek kihúzását követően a műsziget és a Larssen lemezek visszahorgonyzását szolgáló vb. gerenda bontása is megkezdődött



2012

február második felére elkészült a két mérlegágat összekötő záró zöm, ezt követte a hídszékény belsejében futó szabadkábelek fűzése és feszítése. Március közepéig befejeződtek a mederhíd felszerkezet építési munkái, melyet a csatlakozó gerendás hídszakaszok felszerkezetének befejezése, illetve a híd felöltöttetése – szigetelés, szegélyek, korlátok, kandeláberek, pályaburkolatok – követ.

Vásárosnaményi

Tisza-híd

„A VÁSÁROSNAMÉNYI II. RÁKÓCZI FERENC
TISZA-HÍD ÁTÉPÍTÉSE” ELNEVEZÉSŰ
PROJEKTET A KÖZGÉP – A-HÍD KONZORCIUM
NYERTE EL (80-20%). IGAZÁBÓL ÚJ HÍD
ÉPÜL KÖZVETLENÜL A RÉGI MELLETT,
MERT A MEGLÉVŐ HÍD ACÉLSZERKEZETE
(a 2009-ben végzett anyagvizsgálatok szerint)
RIDEGTÖRÉSRE HAJLAMOS, EZÉRT
NEM ÚJÍTHATÓ FEL.



1. A meglévő híd



**A TERVEZETT ÚJ HÍD PÁRHUZAMOS A RÉGIVEL,
A HÍDTENGELYEK KÖZÖTTI TÁVOLSÁG 15 MÉTER.
TÁMASZKÖZEI AZONOSAK A RÉGI HÍDÉVAL:
56,95 + 101,70 + 56,95.**

Az A-HÍD Zrt. feladata a két mederpillér megépítése saruszámolyig, továbbá közös (80-20%) megosztású a konzorciumi társsal az útépitések, közművek, meder- és partvédelem.

A munkaterület átvételére 2011. július 22-én került sor. A munka megkezdése azonban még váratott magára. A meglévő hídtól északra Natura 2000-es területek vannak, ahol vegetációs időszakban nem kezdődhetett meg semmilyen ténykedés, csak szeptember elseje után. Egyedül a próbacölöpöt sikerült még augusztusban lefúratni (2. kép).

2. Cölöp próbaterhelés

A partokon a munka fakivágással, bozótirtással kezdődött. A parti területek lőszermentesítése után az út-építések következtek. Elsőként a 41-es út terelőútját kellett megépíteni a híd előtti 100 méteren, hogy helyet adjon a szerelőtérnek, amin a Közgép majd a híd acél felszerkezetét állítja össze, és szakaszosan tolja előre. Ezzel egyidejűleg megkezdjük az építés kiszolgálására a felvonulási és ideiglenes utak kialakítását is.

A mederből először – a tűzszerészeti átvizsgálás után – egy régi eldőlt, összeomlott hídpillér romjait kellett eltávolítani. Méreteinek és állapotának felderítésére sokféle módszert bevetettünk, és több bontási módszer is felmerült. Végül – köszönhetően a tartósan alacsony vízállásnak – úszóműről, bontógéppel a helyi vízügyi igazgatóság bontotta és távolította el (3. kép).

A mederpillérek a II. és III. nevet viselik. Építési technológiájuk a következő: cölöpözés, szádfalazás és dúcolat beépítése, víz alatti beton készítése, felette a munkagödör víztelenítése, majd cölöpösszefogó gerenda és vb. pillér építése, végül orrkő-beépítés.

Mindkét pillér a mederben van, mivel a régi híd támaszkiosztását követi a tervezett. A II. a vásárosnaményi oldalon, ahol sekély a meder. Itt ún. műfélsziget épült, a pillér építése szárazon közelíthető meg (4. kép).

A III. pillér a gergelyugornyai oldalon, a sodorvonalban található, meglepően nagy 8-10 m-es vízmélységekkel körülvette. Itt a technológia „vízi”. A cölöpözés, szádfalverés pontonról készül, majd a víztelenített munkagödörben folyó pillérelépést a partról szolgáljuk ki.

A régi pillérek közelsége miatt egyrészt óvatosnak kellett lenni bizonyos munkafolyamatok során, a régi pillérek mozgását folyamatosan mérnünk kell, másrészt feltételezések voltak az építendő pillérek helyén fellelhető régi kőszórásokról és facölöpökről. A felderítésekre több módszert bevontunk, a fizikai kutatástól a búvárok alkalmazásán át a talajradarig. A II. pillér helyén talált régi facölöpök többször állítottak meg bennünket, de már kint vannak (5. kép).

Jelenleg (január végén) így állunk:

- megépült a II. műsziget,
- mindkét pillérnél elkészültek a Soil-Mec cölöpök,
- levertük a szádfalakat – a III. pillérnél pontonról, amit a HSP biztosított számunkra (6. kép),
- és elkészültek a dúcolatok – a H-Promax jóvoltából.
- A II. pillérnél bebetonoztuk a víz alatti betont.

A következő tudósításig üdvözlettel,
a vásárosnaményi stáb:
Somogyi Gabriella, Dollmayer Dávid, Kerepeczky Zoltán



Kelemen-havasok,

kénbánya rekultiváció

A KELEMEN-HAVASOK,
A KELETI-KÁRPÁTOK VULKANIKUS
HEGYVONULATA.
BESZTERCE-NASZÓD, MAROS,
HARGITA ÉS SUCEAVA MEGYE
TERÜLETÉN HÚZÓDIK ÁT,
LEGMAGASABB CSÚCSA
A NAGY-KÖVES (PIETROSUL)
2100 MÉTER.



2011 VÉGÉRE SIKERÜLT AZ ÚJ HÍDÉPÍTŐ ZRT. KÜLFÖLDI PÁLYÁZATOKON VALÓ RÉSZVÉTELÉNEK ELSŐ GYÜMÖLCSÉT LESZAKÍTANI. A TIM SA KOLOZSVÁRI ÉS AZ MIS SRL. BESZTERCEI CÉGGEL KONZORCIUMBAN TÖBB MINT 3 HÓNAPOS – A ROMÁNIAI KÖZBESZERZÉSI FOLYAMATBAN NEM MEGLEPŐ – HUZAVONA UTÁN OKTÓBERBEN ALÁÍRTÁK A KELEMEN-HAVASOKBAN TALÁLHATÓ FELSZÍNI KÉNBÁNYA REKULTIVÁLÁSÁRÓL SZÓLÓ KIVITELEZÉSI SZERZŐDÉST.

A kénbánya a Kelemen-havasok Nemzeti Park (24 041 ha) területén fekszik, ezért itt csak különös körültekintéssel és különleges engedélyek birtokában lehet építési/területrendezési munkát végezni. A Nemzeti Park 1990-ben kormányhatározattal jött létre, melyet 2000-ben törvénnyel erősítettek meg, jóval a bánya 1967. évi megnyitása után. A bánya mellé felépült egy kisváros is, amelynek 8000 lakosa volt a kitermelés fénykorában. Mindez már az enyészeté: a bánya 1997. évi bezárása után, és a rekultiváció első ütemében mely 2008-ban kezdődött, már az épületeket is lebontották egy négyemeletes tömbház kivételével, mely kutatóközponttá válik majd.



A több mint 2 milliárd forint értékű projektből a Hídépítő Zrt. 20% felett rendelkezik.

2011. december 8-9-én helyszíni bejárást szerveztek partnereink. A meghívásnak Csohány András projekt igazgatóval tettünk eleget. Igaz az időszak télnek számít, de szerencsésen száraz vagy nedves úton több mint 9 óra vezetés és 550 km megtétele után, késő délutánra elértünk Besztercéig. Rövid pihenő után már sötétben elindultunk a Borgói (Tihuta) hágó felé (1200 m), melyen keresztül lehet átjutni Bukovinába vagy Észak-Moldvába. 90 kilométeres út állt előttünk és már hóvihart jeleztek a magasban. Nem részletezem, több mint kétórás hóviharban, sötétben, 10-15 centiméteres hóban, de épen elérkeztünk Dorna Vátrára ahol a szálláshelyünk volt. A TIM vezérigazgatója által vezetett delegációban részt vettek a projektigazgató, a létesítményvezető az építésvezető és a cég főkertésze, akikkel rövid egyeztetés után pihenőre tértünk, hiszen másnap reggel korán szeretnénk volna indulni a munkaterületre.

Az előző napi időjárás szöges ellentéte fogadott minket reggel: gyönyörű, de fogas (-5°C) napsütés, jeges utak és több mint 35 km út a kénbánya területén felállított telephelyig.

A munkaterület 1400-1750 m magasan található, ahol novembertől áprilisig a tél az úr. Ebből kifolyólag a munkaterület őrzésével lehet csak foglalkozni.

Az időjárás arra biztatott, hogy bejárjuk a munkaterületet, igaz a Dumitreleu meddőig kb. 4 km az út, de elindultunk, hiszen megfelelő járművek álltak rendelkezésünkre. Az egyik kocsit mégis ott kellett hagynunk félúton, mert beragadt a hóba. A miénkkel folytattuk utunkat, de 100 méterrel a cél előtt nekünk is sikerült beragadnunk. Most már végérvényesen. Gyalog tértünk vissza, segítséget sem tudtunk kérni a téreőr hiánya miatt. A leckét viszont újra megtanultuk: a hegyeket nem szabad félvállról venni.



Visszaérve a telephelyre találkoztunk a műszaki ellenőrökkel és a Kelemen-havasok Környezetvédelmi Terület (rezervátum) ellenőreivel is, akik folyamatosan követik a kivitelezést és a környezetvédelmi előírások betartását. A tél komoly beállta előtti állagmegóvási és a meddők stabilizálási munkái folytak. Folytatás április eleje, vége, annak mikor engedi az időjárás függvényében.

Miután kiásták a hóból és lehozták autónkat, több mint két óra késéssel hazaindultunk és éjjelre már itthon is voltunk.

Molnár Lajos
vállalkozási főmérnök

A teljes műszaki feladat néhány jellemző adata:					
Földmunkák (m³) és egyéb munkák					
I. ütem	kiásás	töltés	felhasznált	elszállítás	
felületrendezés	614 500	371 490	16 800	226 250	
meddők	1 353 240	-	-	-	
II. ütem	kiásás	import	szállítás	kiegyenlítés	tömörítés
Földmunkák összesen	1 616 800	34 000	1 546 700	1 544 830	771 400
Vízvezeték	3430 m	átmérő: 200 mm, 250 mm, 315 mm			
Felületi vízelvezetés	1114 m	1685 db beton U elem, 1,50 x 0,85 x 0,80 m			
Belső utak	2227 m	Szennyvíztisztító: Q = 116 l/s			
Felületrendezés – beültetés					
	talajpótlás (m³)	füvesítés (m²)	facsemete (db)		
	27 657	551 650	250 450		



Hany-tisasülyi

árvízszint csökkentő tározó

MIELŐTT RÉSZLETESEN
BESZÁMOLNÉK AZ ELMÚLT
HETEKRŐL, HÓNAPOKRÓL,
SZERETNÉM MEGKÖSZÖNNI
FARKAS SÁNDOR KOLLÉGÁM
MUNKÁJÁT, AKI 2011 NOVEMBERÉIG
LÁTTA EL A PROJEKT VEZETÉSÉT.
AZ ITT DOLGOZÓ EGÉSZ STÁB
NEVÉBEN MONDHATOM:
KÖSZÖNJÜK!



**RÉGEN OLVASHATTUNK A TÁROZÓ
ÉPÍTÉSÉRŐL. AZÓTA SOK VÍZ LEFOLYT
A TISZÁN, SOK MINDEN TÖRTÉNT.**

Ami a munkák előrehaladását illeti: a 4,3 millió m³-ból álló 32 km hosszú töltésszakasz készültsége 97%. A már kiváltott MOL termékvezeték helyén, illetve a kiváltás alatt álló 2 db 22 kV-os légvezeték helyén nem ért még össze a töltés. A töltéstest illetve a fenntartási sávok humuszolása is folyamatosan készül, már amennyire az időjárás engedi. Az összes vadmenekítő domb elkészült, a bányák rekultivációja pedig a téli időjárás ellenére is szépen halad. Tavaszai nagy feladatunk lesz a tározótöltésre kerülő 3 méter széles útpályaszerkezet kivitelezése. (Erről többet a következő számban lehet majd olvasni.)



Ami konzorciumi partnereinket illeti, a Magyar Vízépítő Zrt. érdekköréhez tartozó munkarészek készülsége megfelel az ütemtervnek, míg másik konzorciumi társunkhoz, az Ezentis Infraestructuras magyarországi fióktelepéhez tartozó munkarészeket az A-Híd Építő Zrt. átvette. A munkálatok itt is az ütemtervnek megfelelően haladnak, a korábban lemaradásban lévő kisebb műtárgyak mára „utolérték magukat”. Tavaszi nagy feladatunk a végleges elzáró szerkezetek behelyezése és üzembe helyezése illetve a töltő-ürítő műtárgyhoz bevezető 4,5 km üzemi út megépítése. Ennek töltésalapozása már korábban elkészült.

Ami a műtárgyépítést illeti: összefoglalva kijelenthető, hogy a tározótöltést keresztező kisműtárgyak elkészültek – csak a Z1, Z2 jelű műtárgynál akadályozva a töltésépítést – a töltő-ürítő illetve a sajfoki zsilip vasbeton szerkezetépítése megfelelően halad. A tél beálltával sem álltunk meg, hiszen a 2012 márciusáig el kell készülnie a jászsági bűjtatónak illetve sajfoki

bűjtató jászsági fenékleürítőjének, hogy a Jászsági-főcsatornát márciusban újra nyári üzemmódra lehessen feltölteni. Ezeken a műtárgyakon gőzerővel folyik a munka és most, e cikk írásának pillanatában is, mikor 30-40 cm hó, illetve -10–15°C van, a technológia szigorú betartása mellett dolgozunk. Tavaszi nagy feladatunk lesz, a műtárgyak ütemterv szerinti végleges befejezése mellett, a bekötő- illetve ráfordító töltésszakaszok megépítése.

Ezek mellett szinte eltörpül, a tiszai fővédvonal korrekciója, illetve a meglévő zsilip bontási feladata, valamint a már korábban megkezdett órtelep rekonstrukciója.

Bízom benne, hogy – túlélve e kisebb átmeneti szünetet és hideget – az időjárás a hátralévő időben mellettünk fog állni és nem akadályozza e grandiózus projekt elkészültét.

Varga Balázs
projektvezető



A szivattyúállomás több mint százéves gépei. (A híres gyártókról részletesen a 17. oldalon olvashatnak.)

Az első száz nap

Aszód és térsége szennyvízcsatorna építés

AZ ASZÓD ÉS TÉRSÉGE SZENNYVÍZCSATORNA ÉPÍTÉSÉN – A 2011. SZEPTEMBER 20-I HIVATALOS MUNKATERÜLET ÁTADÁS-ÁTVÉTELI ELJÁRÁST KÖVETŐEN – MEGKEZDŐDHETTEK A CÉGÜNKNÉL RÉG NEM VÉGZETT, IZGALOMMAL VÁRT SZENNYVÍZCSATORNÁZÁSI MUNKÁK.

A PROJEKTIRODA NÉGY MÉRNÖKKEL ÉS KOMOLY GAZDASÁGI, KONTROLLERES, ADMINISZTRÁCIÓS TÁMOGATOTTSÁGGAL VÉGZI MUNKÁJÁT. A PROJEKT MEGVALÓSÍTÁSÁBAN TÖBB HÍD-CSOPORT TAG IS KÖZREMŰKÖDIK. A SZEGED BETON KFT. GALGAMÁCSÁN VÉGEZ VEZETÉKFEKTETÉST, A HÍDTECHNIKA KFT. PÜSPÖKSZILÁGY GRAVITÁCIÓS SZENNYVÍZHÁLÓZATÁNAK KIÉPÍTÉSÉN MŰKÖDIK KÖZRE, ILLETVE MINDKÉT CSAPAT KÜLTERÜLETI ÉS BELTERÜLETI NYOMÓVEZETÉKEK FEKTETÉSÉT IS VÉGZI.

A további öt településen négy alvállalkozó segíti a kivitelezési munkákat, melyek során nagy hangsúlyt kell fektetnünk az egy-egy projektarculat megteremtésére.

A Hajdú és társai Kft., az MGT Kft., a Polygon Kft. és Száraz Árpád egyéni vállalkozó különböző módszerekkel, eljárásokkal végzi munkáját. Az átemelők építésénél a MOTTÓ Kft-re, a Controllsoft Kft-re és a FOBA Kft-re számíthatunk.

A projekt egység megteremtése érdekében a projekt fő anyagainak (pl.: csövek, idomok, betonaknák) beszállítására a háromkörös versenyztetési eljárást követően szállítói keretszerződéseket kötöttünk. Az egységes projektkép kialakítására a kivitelezési munkákat az alvállalkozók és a szubalvállalkozók dolgozói A-HID logóval ellátott láthatósági mellényben végzik.

Szintén ez az indoka a minőségbiztosítási feladatok egy kézben tartásának.

A korábbi kivitelezési munkák során tapasztaltak szerint talajtömörtség vizsgálatok elvégzésére a Mélyépítő Labort kerestük fel. A szennyvízcsatorna fektetés megfelelését elsődlegesen kamerás vizsgálatok elvégzésével lehet ellenőrizni, ezért a Canaltest Kft.-vel – aki egyedülálló módon a vizsgálat előtti csatornamosatást úgy végezteti, hogy arra garanciát vállal – kötöttünk a vizsgálat elvégzésére szolgáltatási szerződést.

A kivitelezési munkákat 2012. január 4-től, a termelési szünetet követően, a kedvező időjárási körülmények miatt bizakodva folytattuk. A februári, szibériai hideg beköszöntével a vezeték-építési munkákat a településeken átmenetileg szüneteltetni vagyunk kénytelenek.

A hideg, csapadékos időjárás ugyanakkor kedvez a projektiroda dokumentációs munkáinak, így jelenleg minden kapacitásunkkal, illetve a támogató szervezetekkel azon dolgozunk, hogy a mérnöknek minden szükséges változtatási javaslatot, vállalkozói követelést benyújtsunk. A változtatási javaslatok közül vannak olyanok, melyek a vízjogi engedély módosítását teszik szükségessé. Ezek elfogadása és engedélyeztetése ügyében eljárunk, a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőségnél.

Ahhoz, hogy az állami közutakon, március 19-én el tudjunk kezdeni dolgozni, a Magyar Közút Nonprofit Zrt-től is be kell szereznünk az engedélyeket.

Az elmúlt hónapokban felmerült problémákat helyben kezeljük. A legkedvezőbb megoldás érdekében a felmerült észrevételeket, tervi hiányosságokat egyeztetjük a tervezővel, az üzemeltetővel, a mérnökkel. Az eddig elkészült szakaszok minősítése is ad feladatot.

A havas, fagyos idő nagyban segíti a lakossági panaszok számának csökkenését. Sajnos az olvadás eljövételével ez a kellemes állapot meg fog szűnni, kezdődik a sárdagasztás.

A soron következő hónapokban törekszünk megtalálni a dokumentációs feladatok elvégzése és a kivitelezési munkák ellátása közti egyensúlyt. Mindemellett természetesen nem feledkezünk meg arról, hogy tapasztalatainkat, bevált eljárásrendjeinket továbbra is megosszuk a központi támogató szervezetekkel, ezzel más projektek előrehaladását is segítve!

Csepregi András, Végh Krisztina

Híres ipari üzemek



Schlick Ignác (1821–1869) vasgyáros, az első magyar vasöntők egyike már a 19. sz. elején működtetett egy kis vasöntődét a Vízi-városban. Ide került Langenfeld Frigyes műöntő, akivel az üzem tevékenységét épületlakatosságra, műöntésre és bádogos mesterségre is kiterjesztették. A budai öntőde azonban hamarosan szűknek bizonyult, ezért átköltöztek Pestre. A város gyors fejlődése komoly megrendeléseket hozott, a cég vasszerkezeti munkákat, később kisebb gőzgépek gyártását is vállalta. 1867 után a Schlick gyár kiváló termékeivel vált elismert üzemmé.

1869-ben részvénytársasággá alakultak *Schlick-féle Vasöntőde és Gépgyár Rt.* néven. Ekkor már Langenfeld Frigyes vezette a gyárat. Kisebb vasszerkezeteken kívül már nagyobb vasszerkezetek, hidak, gőzkazánok, szivattyúk gyártását is vállalták. Ércöntéssel, különleges szobrok öntésével és pneumatikus hídalapozási munkálatokkal is foglalkoztak, ők végezték az összes ármentesítő telep építését is. Itt gyártották a városi iparcsarnok, a Szent István Bazilika, a Parlament épületének, a Magyar Állami Operaház színpadának és tetőszerkezetének, a budai várnak és a központi vásárcsarnoknak a vasszerkezetét, és számos nagyszabású hídszerkezetet: a Koós Károly hidat, az újpesti vasúti Duna-hidat, a varasdi Dráva-hidat, a zágrábi Száva-hidat. A vasszerkezeti osztályt Kohn Antal mérnök vezette, akinek neve az összerakható hadihidak feltalálásával vált ismertté.

1877-ben **Schlick Béla** (1851–1898), az alapító fia vette át a cég vezetését. Időközben a Vilmos császár úton lévő telepet kinőtték, ezért a gyárat áttelepítették a Váci út 45-47. számú telekre, ahol 1887-től működtek. A modernül berendezett nagyszabású gyártelep lehetővé tette újabb gyártási ágak felvételét: vasúti kocsik, villamos kocsik, színházi gépészeti berendezések és öntött vascsövek gyártását. Munkáik között volt a Kerepesi temetőben található Deák-mauzóleum szobra, az Országház egyes szobrai és díszítései, különböző gerendaszerkezetek, nyílászárók és a belváros számos lakóépületének díszes öntöttvas tartószerkezetei is. A kontinens első földalattijának karosszériái és az alagút tartóoszlopai szintén a Schlick gyárban készültek.

1912-ben egyesült a gyár a mezőgazdasági gépek, hűtő- és gőzgépek valamint hajók gyártásával foglalkozó Nicholson gyárral. A Schlick-Nicholson Gép- Hajó- és Waggongyár Rt. elsősorban gőzkazánokat, gőzgépeket, motorokat gyártott. Magyarországon minden nagyobb ipartelepre, városi közműbe eljuttattak termékeik. Emellett Indiába és Japánba is szállítottak.

Számos nagy vasúti híd készült a Schlick-Nicholson gyárban, mely az I. vhb. alatt a hadiipari termelésre állt át: főképp sajtót rendszerű, szétszedhető katonai hidakat szállítottak. A háború után itthon négy fiókkal és számos képvisellel rendelkeztek, Belgrádban eladási irodát, több balkáni államban pedig képvisellet tartottak fenn. Gyártmányaiknak kb. 20 százalékát exportálták, főleg mezőgazdasági gépeket, motorokat, kazánokat és vasszerkezeteket. 1925 elején a Schlick-Nicholson közel 2000 munkást és tisztviselőt foglalkoztatott. Az üzem azonban 1927-re már kapacitásának csak kevesebb, mint a felét tudta kihasználni, a csőd szélére került. Még abban az évben beolvadt a Ganz és Tsa. Danubius Gép-, Waggon és Hajóépítő Rt.-be.

Röck István (1775–1850) ipari úttörő, gépgyáros. Drótfonat-, szita- és rostagyártó műhelyét 1804-ben nyitotta meg Pesten, melyet aztán 1816-tól kezdve mezőgazdasági gépek gyártására alakított át.

Röck István János (1812–1882) 1840-ben vette át apja pesti műhelyét. 1848–49-ben a honvédsapatok egyik ellátója volt. 1853-ban ő állította elő az első kézi- és lőerejű cséplőgépet. 1857 végén már nyomdaipari gépeket is készített. 1859-ben mutatta be az első gőz-cséplőgarnitúrát, a próbauzemeltetésnél jelen volt Shuttleworth angol gépgyáros is. A '60-as évek vége felé főleg gőzmalom-berendezéseket gyártott. 1894-ben gőzgépkazánok, hajógépek, kútfúró gépek, selyemgyári berendezések, dohánygyári gépek előállítására is berendezkedett és meghonosította a hullámlemez fűtőcsöves kazánok gyártását. Gyártelepén volt fém- és vasöntőde, kazánkovács-, vas- és faeszterga-, lakatos-, bádogos-, asztalos- és bognárműhely.

Röck István (1847–1916) gépészmérnök, Röck István János fia. Technikai tanulmányait Budapesten és Zürichben végezte. Először külföldi gyárakban dolgozott, majd a Röck gyárat elsőrendű vállalattá emelte. Gőzgépek és kazánok terén sok újítása volt. Ő vezette be a jég- és hűtőgépek gyártását Magyarországon. A vállalat százéves jubileumán magyar nemességet és több kitüntetést kapott. Csonka János fő támogatója volt – a Röck gyárban összesen 4 személyautó és 51 teherautó készült.

Felhasznált források: • OSZK- Magyar Elektronikus Könyvtár: Magyar életrajzi lexikon 1900-1996 / főszerk. Kenyeres Ágnes • a XIII. kerület önkormányzatának honlapja • Wikipédia szabad enciklopédia: Schlick gyár, Röck István

Összeállította: Boldog Gyöngyi



Vasútépítés 2012

AZ A-HÍD ÉPÍTŐ ZRT, KONZORCIUMBAN
A VASÚTÉPÍTŐK KFT. ÉS WIEBE GMBH
KONZORCIUMI TÁRSAKKAL A 2. SZÁMÚ,
BP. NYUGATI PU.- ESZTERGOM MÁV
ÜZEMELTETÉSŰ, ORSZÁGOS VASÚTI
FŐVONALON KÉT PÁLYÁZATOT NYERT EL
NYÍLT KÖZBESZERZÉSI ELJÁRÁSON

MINDKETTŐNÉL MEGRENDELŐ:
NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ ZRT.



1. Piliscsaba (kiz.) – Esztergom (bez.) vonalszakasz pálya és műtárgyépítési, valamint a kapcsolódó ideiglenes biztosítóberendezési, távközlési, közműkiváltási, kábelkiváltási munkák tervezése és megvalósítása.

Vállalkozó: INFLEXIÓ KONZORCIUM
Konzorcium vezető: Vasútépítők Kft.
Konzorciumi tagok: A-Híd Építő Zrt. és Wiebe GmbH
Kezdés: 2012. március 14.
Befejezés: 2012. december 30.

Feladat:

- Vágány átépítése 54 rendszerű sínrendszerrel (alépitmény átépítéssel együtt): 14 km,
 - Vágány rehabilitációja: 7 km,
 - Új kitérő beépítése (3 állomás átépítése keretében, 2-, 9-, 5- csoport kitérő állomásonként): összesen 16 csoport kitérőt kell beépíteni,
 - Peron építése: 9 db,
 - Megállóhelyi térvilágítás telepítése: 9 helyszínen,
 - A jelenlegi biztosítóberendezés átalakítása az építési fázisoknak megfelelően (2 jelfogó függéses-, 1 mechanikus biztosítóberendezés): összesen 3 db,
 - P+R parkoló építése: 6 helyszínen, összesen 629 férőhely, 31-290 parkoló helyszínenként),
- Összesen 58 db kishíd (20 m nyílásméretig) felújítása,
 - Műtárgyak kiviteli terveinek elkészítése, pályaépítési fázisok követését szolgáló biztosítóberendezés, távközlés, kábelkiváltás terveinek elkészítése,
 - Sebességemelések elvégzése a Nemzeti Közlekedési Hatóság engedélye alapján.

2. Pílisvörösvár (kiz.) – Piliscsaba (bez.) vonalszakasz pálya- és műtárgyépítési, valamint a kapcsolódó ideiglenes biztosítóberendezési, távközlési, közműkiváltási, kábelkiváltási munkák tervezése és megvalósítása.

Vállalkozó: SZEMAFOR KONZORCIUM
Konzorcium vezető: A-Híd Építő Zrt.
Konzorciumi tagok: Vasútépítők Kft. és Wiebe GmbH
Kezdés: 2012. március 14.
Befejezés: 2013. december 30.

Feladat:

- Vágány építése:
 - 60 rendszerű (Edilon rendszerű, ágyazat nélküli ragasztott felépitmény az alagútban): 830 vm
 - 54 rendszerű Y aljas, zúzottkő ágyazatú vágányépítés: 4 745 vm
 - 54 rendszerű vasbeton aljas zúzottkő ágyazatú vágány építés: 5 964 vm
 - 48 rendszerű használt sínből vágányépítés: 128 vm
 - Új kitérő beépítése: 9 csoport, (lebből 2 csoport nagysugarú),
- Műtárgyak építése, átépítése, megszüntetése:
 - Közúti aluljárók 4 db
 - Közúti felüljárók 2 db
 - Kerethidak 13 db
 - Lemezhidak 1 db
 - Gyalogos aluljáró 1 db
 - Boltozat felújítás, hosszabbítás 2 db
 - Kisműtárgy megszüntetés 1 db
 - Felüljáró megszüntetés 1 db
 - Támfalak, bélésfalak: 4 db

- Alagút munkák 1 db, szerkezet erősítés, pályasüllyesztés, ragasztott vágány megépítés
 - Utak építése (hidakhoz, útátjárókhoz csatlakozó, feltáró utak) 10 db,
 - P+R parkolók építése: 3 helyszínen,
 - Peron építése: 5 db,
 - Térvilágítás telepítése - Peron 5 db,
 - P+R parkolók: 2 megállóhelyen és egy állomáson,
 - Állomási: 1 db,
 - Jelenlegi jelfogó függéses biztosítóberendezési rendszer átalakítása az építési fázisstervek alapján, állomási: 1 egység
 - Megállóhelyi: 3 egység
 - Váltófűtés kiépítése (gázüzemű): 1 állomáson és 1 forgalmi kitérőn / 9 csoport kitérőn,
- Magasépítés
- Épületek / építmények elbontása 10 egység
- Pályaépítési fázisok követését szolgáló egyszerűsített kiviteli tervdokumentációk és egyéb tervek készítése (Út- Vasútépítés, Kábel- közműkiváltási munkák).

A 2. sz. vasútvonal vonal fejlesztési feladatainak meghatározására 2005-ben az elővárosi közlekedés korszerűsítése keretében készült tanulmány tartalmazta a vonalszakaszon a fejlesztések főbb irányvonalát. A korszerűsítés 0. ütemeként 2007-ben kezdődött a vonalszakaszon lévő budapesti Északi vasúti Duna-híd felújítási munkája, mely felújítás 2009. május 30-án befejeződött. Kivitelezte: a Hídépítő Zrt.

A hátralévő kivitelezési munkák öt tendereljárás keretében valósulnak meg:

1. Az Északi vasúti Duna-híd – Pilisvörösvár (bez.) vonalszakasz pálya és műtárgyépítési, valamint a kapcsolódó ideiglenes biztosítóberendezési, távközlési, közműkiváltási, kábelkiváltási munkák tervezése és megvalósítása (pályáz-tunk, a pályázat elbírálás alatt van jelenleg)

2. A Pilisvörösvár(kiz) - Piliscsaba(bez.) vonalszakasz pálya és műtárgyépítési, valamint a kapcsolódó ideiglenes biztosítóberendezési, távközlési, közműkiváltási, kábelkiváltási munkák tervezése és megvalósítása (Kivitelezeti: SZEMAFOR KONZORCIUM)

3. A Piliscsaba(kiz.) – Esztergom(bez.) vonalszakasz pálya és műtárgyépítési, valamint a kapcsolódó ideiglenes biztosítóberendezési, távközlési, közműkiváltási, kábelkiváltási munkák tervezése és megvalósítása (Kivitelezeti: INFEXIÓ KONZORCIUM)

4. Az Angyalföld - Piliscsaba vonalszakasz biztosítóberendezési és távközlési munkái

5. Az Északi vasúti Duna-híd kiegészítő építési munkái II.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. 2009. július 15-én Támogatási Kérelmet nyújtott be a 2. sz. Bp. Nyugati pu. – Esztergom vasútvonal felújítása I. üteme felújítási munkáinak finanszírozására, a munkák folytatására. A Támogatási Szerződést 2010 decemberében megkötötték.

Összeállította: Lada Ildikó Anna
vállalkozási főmérnök

FELHÍVÁS

VIII. Vasúti Hidász Találkozó

a MÁV Zrt., a Vasúti Hidak Alapítvány, a Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozat Vasúti Szakosztálya közös szervezésében

2012. május 30.–június 1. (szerda–péntek) között

Pécsett, a Hotel Palatinus Centerben

A konferencia főbb témakörei:

- Vasúti pályák átvezetése a hídon
- Műtárgyak a hazai vasútépítésekénél
- Nemzetközi kitekintés • Új anyagok és technológiák
- Vasúti hidak tervezése

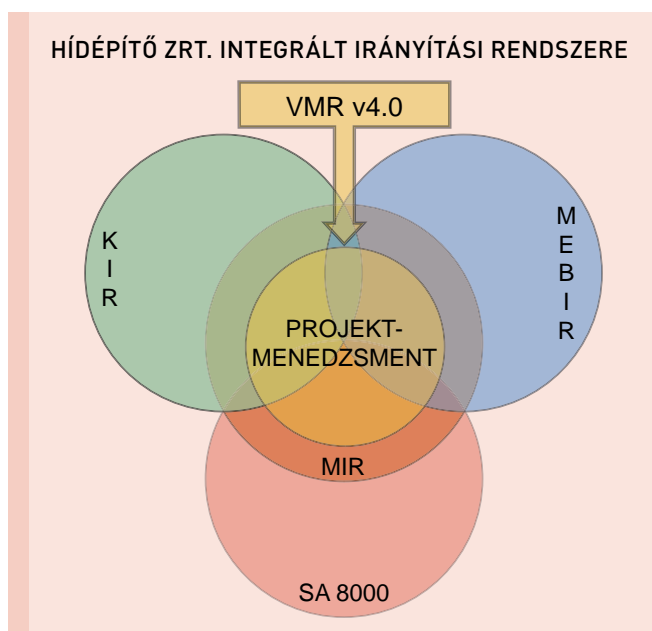
A rendezvényre elsősorban azokat várjuk, akik a vasúti hídépítés területén tevékenykednek, azaz a tudományos élet, tervezők, kivitelezők, hatóságok és üzemeltetők képviselőit.

Igény szerint a Hotel Palatinusban, illetve a közeli Pátria Hotelben szállást biztosítunk. Részletes program, hírek, letölthető jelentkezési lap a Vasúti Hidak Alapítvány www.vashid.hu honlapján.

További információk: • Kiss Józsefné, +36-30-685-9783, kissjnee@mav.hu

• Rege Béla, +36-70-280-9115, rege-bela@freemail.hu • Vörös József, +36-30-921-1796, preflex@t-email.hu

Megkaptuk a VMR minősítést



AZ INTEGRÁLT IRÁNYÍTÁSI RENDSZER DOKUMENTÁCIÓJÁT 2011-BEN KIBŐVÍTETTÜK A MÁV ZRT. PÁLYAVASÚTI ÜZLETÁG PÁLYALÉTESÍTMÉNYI FŐOSZTÁLY BESZÁLLÍTÓI VEVŐI AUDIT, VASÚTI MINŐSÉGIRÁNYÍTÁSI RENDSZER VMR V3.1 2010-BEN ELŐÍRT KÖVETELMÉNYEKKEL.

Az előírtak szerinti működtetés, oktatás, belső audit lefolytatása, vezetőségi átvizsgálás megtartása után a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletágnak megküldtük az alvállalkozói, beszállítói előminősítési kérdőívet, melyben a cégszervezeten kívül meghatároztuk azokat a tevékenységeket, melyre a VMR minősítést kérjük. Az audit sikeresen zárult, minősítésünk: „Aa” – **önállóan munkát végezhet** kategória. Ennek a minősítésnek elképesztő jelentősége van, mert 2011-től a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletág által üzemeltetett vasútvonalakon a Pályalétesítményi Főosztály hatáskörébe tartozó munkát (alépitmény, felépitmény, víztelenítés, műtárgyak, pályatartozékok, tervezés stb.) csak a vevői audit keretében végzett minősítésen megfelelt társaságok végezhetik.

Idei feladatunk a VMR v 4.0 2011 követelmények elsajátítása. Ennek tükrében a közeljövőben várhatóan a vasúti projekteken dolgozó munkatársak részt vesznek egy ezzel kapcsolatos szakmai továbbképzésen.

Elkészült a projektorientált működéssel és a XXI. század követelményeivel átdolgozott integrált irányítási rendszerünk dokumentációja, melyet kisebb csiszolások után hamarosan kiadunk. Az átdolgozás során lényegesen csökkent a dokumentáció száma és volumene.

Az átdolgozott dokumentáció sokkal átláthatóbb és könnyebben használható, mert azokat az elemeket használja, melyek tavaly óta szerves részei mindennapi működésünknek. Ezek a folyamatábrák, projektfolyamatok (Excel táblázat), POSZ-ok, új vezérigazgatói rendelkezések. Az összehangolás megkönnyíti közös munkánkat, hiszen csakis egy szabályzatunk lehet, amivel projektorientált működésünkkel, összehangolt dokumentációs rendszerünkkel megkönnyítjük a stratégiai célokban rögzítettek elérését.

Ezúton is köszönöm minden munkatárs közreműködését, aki részt vett az integrált irányítási dokumentáció átdolgozásában.

Kiss Péter



Születésnap köszöntő

BÁN TIVADARNÉ, IDA NÉNI

Kedves Ida néni!

Születésnapja alkalmából nagyon sok szeretettel kívánunk sok boldogságot kedves családjá, szeretett kollégái és tanítványai körében!

Ez utóbbi, azaz a tanítványok köre a legnépesebb. Több ezren vagyunk – zömében a szakmában dolgozó, alkotó – kollégák, akik jó emlékekkel gondolnak Ida néniére és a „Kvassay”-ban eltöltött iskolaévekre. A tanítványok hatalmas száma csak első ránézésre tűnik meghökkentően nagyoknak. Ám ha utána számolunk, láthatjuk egyáltalán nem csoda, hiszen Ida néni több mint 50 évig tanította, nevelte szakmánk ifjait!

Lássuk a tényeket: 1954-ben a Műegyetemen végzett, mint okleveles statikus mérnök. Az egyetem elvégzése után 1954-ben került a Rippl Rónai utcába a Mélyépítő Technikumba, mely abban az évben vette fel a szakmában ma jól



ismert Kvassay Jenő nevet. 1957-től a hídépítés oktatása mellett ellátta az igazgató-helyettesi teendőket is. E tisztséget 2007-ig – nyugdíjba vonulásáig – töltötte be megbecsüléssel, mindenki szeretetétől övezve.

Szeretjük és tiszteljük Ida néni. Példát adott nekünk emberségből, szeretetből, egymás iránti odafigyelésről. Szakmai rátermettségét, tanítási elvének sikerét a rengeteg kiváló későbbi szakember bizonyítja nap, mint nap a munkájában. Lankadatlan munkaszeretetét, teherbírását mutatja, hogy Ida néni a mai napig is tevékenyen részt vállal szakmai tanácsok, munkafüzetek írásában és lektorálásában. Az általa készített írásbeli és szóbeli tételesorokon vizsgáztunk több ezren. A minisztériumban mindig számítottak rá, akár érettségi vizsgaelnöki, akár szakfelügyelői feladatokat kellett ellátni. Szakmai tekintélye és elismertsége kiemelkedő.

Kedves Ida néni!

Mi, korábbi tanítványai, kívánunk még nagyon sok örömteli évet, együttműködve kollégáival, tanítványaival a szakmai oktatás és ez által a szakma sikeréért! Magunknak pedig azt reméljük, hogy még sokáig kapunk Ida nénitől hitet, erőt és nem utolsó sorban bölcs tanácsokat közös célunk eléréséhez!

Jó egészséget kívánunk!

A „Hídépítő” tanítványok

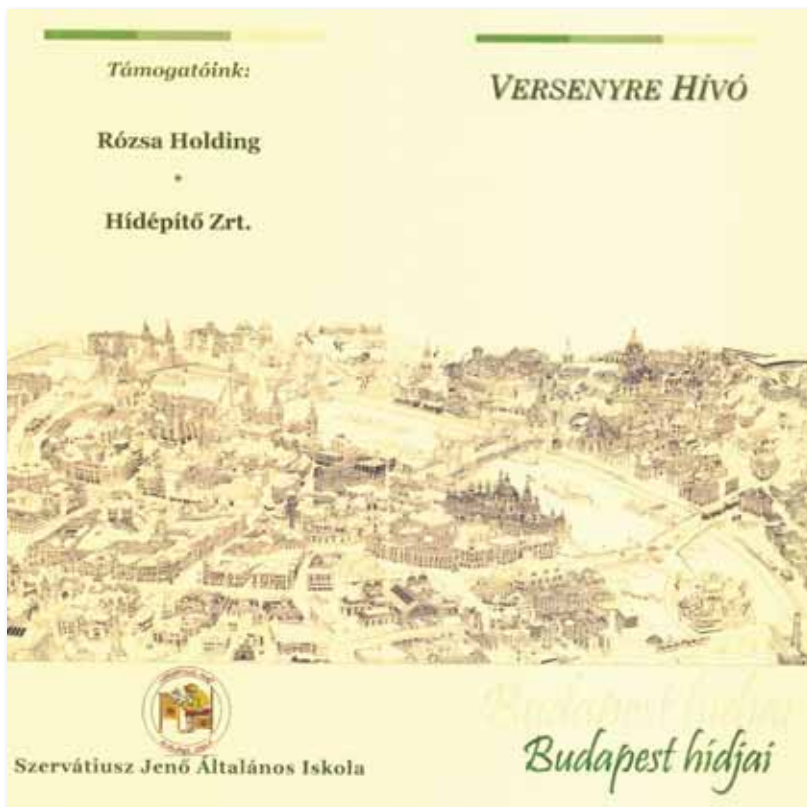
BUDAPEST HÍDJAI könyvtárhasználati verseny

Év elején rendezték meg Kőbányán a Szervátiusz Jenő Általános Iskolában a már hagyományosnak számító „Fogarasi Erzsébet könyvtárhasználati verseny”-t. (Versenyszervező: Kocsis Hedvig könyvtárostánár, Szervátiusz Jenő Általános Iskola)

A Hídépítő Zrt. és Műszaki Könyvtára évek óta főtámogatója e nivós vetélkedőnek. Idén a Duna hídjai volt a verseny témája. A kerület 11 általános iskolájából érkező versenyzők dr. Gáll Imre: A budapesti Duna-hidak című könyvéből kapták a könnyűnek egyáltalán nem mondható könyvészeti, könyvtárhasználati feladatokat, melyeket sikerrel oldottak meg.

A díjkiosztón az értékes díjak mellett minden versenyző kapott egy példányt a Hídépítő kiadásában megjelent, A budapesti Duna-hidak című könyvből.

B.Gy.



HÍDKERT

a Hídépítő udvarán

DECEMBERBEN TARTOTTUK A HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETÉNEK KEZDEMÉNYEZÉSE ALAPJÁN LÉTREJÖTT HÍDKERT SZABADTÉRI KIÁLLÍTÁS ELSŐ DARABJÁNAK ÜNNEPÉLYES AVATÁSÁT, MELY A MARGIT HÍD EREDETI ELEMEIBŐL: A SZENT KORONÁBÓL, KORLÁTMEZŐBŐL ÉS KORLÁTOSZLOPBÓL ÁLL.



A RONCSOK

Budapest ostroma idején a híd elpusztításakor vagy utána a szándékos rombolás következtében kerültek a vízbe.



A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum alapítása óta szisztematikusan gyűjti többek között a hídépítés műszaki tárgyi emlékeit. Az elmúlt évtizedekben rendszeressé vált, hogy a mélyépítés területén dolgozó társcégek segítségével, együttműködését élvezhette múzeumunk. Egy ilyen kiemelkedő együttműködés gyümölcse a Hídépítő udvarán ünnepélyes keretek között felavatott Hídkert.



A Margit hídon az elmúlt években folyt felújítások, átépítések során nagy mennyiségű leletanyag került elő. Ezek egy részét, műszaki okok miatt, le kellett bontani az üzemelő hídról, ill. cserélni kellett, de többségük roncsként került a felszínre. E roncsok Budapest ostroma idején a híd elpusztításakor vagy utána a szándékos rombolás következtében kerültek a vízbe. Később csak egy részüket emelték ki, részben az újjáépítéshez kívánták ezeket felhasználni, de szükség volt a hajózó út megtisztítására is. E munkáról Papp János restaurátor-művész, szakmérnök – akinek a most kiállított műtárgyak restaurálása is köszönhető – számolt be 2011 őszén a Magyar Nemzeti Múzeumban tartott Nemzetközi Restaurátor Konferencián.



HÍDKERT

A kezdeményezést a Fővárosi Önkormányzat nevében **Tarlós István főpolgármester méltatta.**

A Hídkert szabadtéri kiállítás avató ünnepségére 2011. december 21-én, 14 órakor került sor, a Hídépítő székház parkosított területén. A résztvevőket a Hídépítők Egyesületének főtíkára, Dombóvári Éva köszöntötte, majd Apáthy Endre az egyesület elnöke megnyitotta az ünnepséget. A kezdeményezést a Fővárosi Önkormányzat nevében **Tarlós István főpolgármester méltatta.** A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum nevében Dr. Krámlai Mihály főigazgató szólt a megjelent ünneplőkhöz. Végül a műtárgyat Madar Gyula vezérigazgató és a főpolgármester leplezte le.

A Hídépítők Egyesülete és a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum együttműködési megállapodás keretében, hosszabb távon folyamatosan fejleszteni kívánja a Hídkertet.

Közös célunk, hogy műszaki történeti emlékeinket megőrizzük és közkinccsé tegyük.

Szabó László
muzeológus



A köszönet ünnepe

A HÍDÉPÍTŐ
2012. MÁRCIUS ELSEJÉN
KÖSZÖNTÉSSEL ÜNNEPELTE
AZOKAT A DOLGOZÓIT,
AKIK AZ ELMÚLT KÉT ÉVBEN
VONULTAK NYUGDÍJBA.



A negyvenkét ünnepeltünk történelmet írt életével és munkájával a hídépítők aranykönyvébe. Közülük harmincan kaptak emlékül aranygyűrűt, mert húsz évet vagy annál többet dolgoztak cégünknel. Az első helyezett ebben a nemes versenyben Nádházi Ferenc negyvennégy év hídépítő munkaviszonnal, őt követik a dobogósok Gyöngyösi István és Mátó Sándor 41-41 évvel.

A harmincasokból és a negyvenesekből is bármikor össze lehetne állítani egy komplett fő-építésvezetőséget, talán többet is.

Szakmai tudásuk eredményét az országban, sőt Európában is számtalan létesítmény őrzi. Hidak, autópályák, épületek, víztisztítók, szennyvíztisztítók, felsorolhatatlan megvalósított terv, megfoghatatlan szolgálatait a szorgalmas csapatmunkának.



IGEN,
ez az ünnepség
a köszönet ünnepe
volt a Hídépítők
Egyesületének
szervezésében.



Szakmai tapasztalatuk, itt töltött életük példája láthatatlanul, de nem észrevétlenül, tovább él aktív dolgozóink munkájában. Amit teremtettek látványosak, amit tettek emlékezetesek.

Dolgozóink nevében Apáthy Endre, Madar Gyula és Bakó Ferenc köszöntötte az ünnepelteteket:

Nádházi Ferenc,
 Gyöngyösi István,
 Mátó Sándor,
 Nádházi Ferencné,
 Kiss Tibor,
 Schnöller Katalin,
 Egri Zoltán,
 Szekeres Mártonné,
 Kovács Attila,
 Szerencsés Rudolfné,
 Varga Józsefné,
 Kövesiné Rideg Mária,
 Dohovits Zoltán,
 Peszmege Lajosné,
 Besenyei Andrásné,
 Balázs Jenő,
 Szokolyai Andrásné,
 Prónayné Sáfi Magdolna,
 Mucska Imréné,
 Dudásné Pollak Judit,
 Szilágyi Márta,

Benedek Mátyás,
 Tátrai Alfréd,
 Mátyási Károlyné,
 Becze János,
 Molnár Kornél,
 Papp Sándor Mihály,
 Tasnádi Béla,
 Varga Pál,
 Schmidt András,
 Hoffmann György,
 Ignác Imre,
 Pferschy Emese,
 Orosi Antal,
 Kosza Károly,
 Vass József,
 Groniewski Tamásné,
 Bíró Miklósné,
 Újhelyi Ferencné,
 Kulcsár Pál,
 Lévai Judit,
 Tóth Attila Gyula.

Ezekkel a sorokkal, együtt mondjunk újra köszönetet nekik:

B.F.



1



2



3

1. kép: Gyöngyösi István

2. kép: Mátó Sándor

3. kép: Nádházi Ferenc

A Móra híd

gyermekszemmel

A RAJZPÁLYÁZATOK KAVALKÁDJÁBAN ÜDE
SZÍNFOLTKÉNT JELENT MEG
A HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE
KÉPZŐMŰVÉSZETI PÁLYÁZATA AZ ELMÚLT
ÉV ŐSZÉN, AMELY A SZEGEDI ÁLTALÁNOS
ISKOLÁK FELSŐ TAGOZATOS TANULÓINAK
FANTÁZIAVILÁGÁT CÉLOZTA MEG.



1

AZ ISKOLAI RAJZPEDAGÓGUSOK IGAZÁN NEM PANASZKODHATNAK!

Napjainkban özönlenek a gyermekrajzpályázatok, legkülönbözőbb témákat, technikai feltételeket, díjfelajánlásokat kínálva az érdeklődőknek. Van miből válogatni, és végül a pedagógustól függ, hogyan élnek a lehetőségekkel, próbálkoznak a felnövekvő nemzedék vizuális kultúrájának színesítésével.

A téma, ahogyan mondani szokás: „az utcán hever” – a városhoz kapcsolódó egyik legnagyobb és legújabb beruházás, az Európában egyedülálló szerkezetű új Tisza-híd ábrázolása gyermekszemmel. Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata örömmel csatlakozott a kezdeményezéshez és a pályázat eredményessége érdekében társszervezőként megállapodást kötött a Hídépítők Egyesületével. A pályázat iránti élénk érdeklődést minden bizonnyal növelték a kiírásban szereplő értékes díjak, valamint három felkészítő tanár díjazása.

November végén, a beadási határidőre 120 változatos technikával, színvilággal és stílussal érkezett alkotás várta a zsűri döntését. A Hídépítők Egyesületének főtitikára igen nagy gonddal állította össze az ítések névsorát: Nagy Gabriella, az Ács Kató Irodalmi Alapítvány elnöke; Prof. Dr. Marosi Ernő akadémikus, művészettörténész, az ELTE tanára; Madar Gyula, az A-Híd Zrt. vezérigazgatója; Dobóczky Zsolt mérnök-tanár, fotóművész, aki végigkísérte és fotókon dokumentálta a Móra híd építési munkálatait; valamint a házigazda képviselőjében Baczkó Andrea rajzpedagógus. Nem volt könnyű helyzetben a bíráló bizottság, mivel a pályaművekből Szegeden, a Béke utcai Általános Iskola aulájában megrendezett tárlatra csak 26 művet javasolhattak kiállításra és hét alkotást díjazásra.

A SZEGEDI KIÁLLÍTÁS

– ahol a grafika, a kollázs, az akvarell
legkülönbözőbb technikai eszközeivel, a valóság és
a fantázia egyvelegeként jelent meg a Móra híd –
a Magyar Kultúra Napjájáig volt látogatható.

2



3



4



A kiállítás megnyitására és a díjak átadására a *Szeged elektromos tömegközlekedés fejlesztése* projekt részeként, a felújított 1-es villamosvonal ünnepélyes átadásának kísérőrendezvényeként került sor 2011. december 15-én. A programkapcsolat igen egyszerű magyarázata, hogy az Európai Unió támogatását élvező nagyszabású beruházás a Híd-csoport cégeinek kivitelezésében valósult meg.

Mészáros Zsolt iskolaigazgató köszöntő szavai után Apáthy Endre, a Hídépítők Egyesületének elnöke nyitotta meg a kiállítást, majd Dombóvári Éva az egyesület főtitkára mondta el a kiállítás megszervezésével kapcsolatos élményeit.

A Hídépítők Egyesületének tervei szerint valamennyi pályaművet hasznosítani szeretnék: a szegedi alkotások a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban Budapesten, egy kiállításon szerepelnek majd tavasszal, a művek többségét irodákban helyezik el, a legtetszetősebbekből pedig falinaptár készült. Egy hídépítés ritka beruházásnak számít, és vélhetően száz éven túl is állni fog, hagyományos funkcióját tekintve embereket köt össze egymással. Szeged Móra Ferenc hídja a gyermeki

1. Béke Utcai Általános Iskola műsora

2. Forrai Áron alkotása

3. Zawiasa Bernát alkotása

4. Hajdu Emese alkotása

5. Szegedi díjátadó ünnepség

6. Gyuris Attila I. helyezett

alkotásoknak köszönhetően a hétköznapi élmény és a képzelet határtalansága között teremtett hidat, és létrejött a Hídépítők Egyesülete és a szegedi iskolák közötti alkotói kapcsolat is. Bízunk időtállóságában.

Köszönet a szervezőknek és köszönet az alkotóknak!

Pappné Zánthó Rita
Szeged Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal
Oktatási, Kulturális és Sportiroda
művészeti főtanácsosa

DÍJÁTADÁS

Gazdára lelt két kerékpár, két digitális fényképezőgép, három multimédia lejátszó és a felkészítő tanárok pénzjutalma.

5



6

Hídépítő verseny

és szakmai nap Szombathelyen

A HEFELE MENYHÉRT ÉPÍTŐ-
ÉS FAIPARI SZAKKÉPZŐ ISKOLA
AZ ELMÚLT TANÉVBEN
HAGYOMÁNYTEREMTŐ SZÁNDÉKKAL
RENDEZTE MEG AZ ELSŐ
MEGYEI HÍDÉPÍTŐ VERSENYT.



A TIZENHAT ISKOLÁBÓL ÉRKEZŐ HÚSZ CSAPAT LELKESEDÉSE MÁR EKKOR SEJTETTE, HOGY ÉRDEMES FOLYTATNI A PROGRAMOT, HISZEN VÉGRE EGY OLYAN VETÉLKEDŐT SIKERÜLT SZERVEZNI, AHOL A KREATIVITÁS, A GONDOLKODÓKÉPESSÉG, A CSAPATMUNKA A SIKER ALAPJA.

Így egyenlő eséllyel ülhetnek munkaszalhoz a különböző iskolatípusból érkező diákok. A szervezők elképzeléseit igazolta az idei tanév, hiszen a korábbi támogatók mellett sikerült felkelteni a Hídépítők Egyesületének érdeklődését is olyannyira, hogy társszervezőként kapcsolódtak a Megyei hídépítő verseny és szakmai nap rendezvényhez. A Hefele és az egyesület célja közös: felkelteni a fiatalokban a műszaki - építőipari pálya iránti érdeklődést. Ezen túl a Hídépítők Egyesülete feladatának tekinti a hídépítő szakma népszerűsítését, a hagyományok ápolását, szellemi, tárgyi és dokumentációs emlékeinek megőrzését, mint ahogy ezt Magyar János, az Egyesület vezetőségi tagja, az M-Híd ZRT. vezérigazgatója megnyitó beszédében kiemelte.

Az ötletgazdák, Farkas Attila fizika-kémia szakos tanár és Tóth Árpád faipari mérnök-tanár, a Nyugat-magyarországi Egyetem szakmérnök és doktorandusz hallgatója, kitűnő párost alkotva hatalmas munkabírással és lelkesedéssel szervezték

ezt a nagyszabású rendezvényt. Elmondták, hogy idén is a diákönkormányzatok számára kiírt pályázati forrásból próbálták megrendezni a programot, de ez az összeg kevésnek bizonyult, így szponzorok felkutatására volt szükség. A Hídépítők Egyesületével társulva sikerült ilyen színvonalon megvalósítani álmukat. A támogatók között jelentős szerepet töltött be a Savoria TISZK is. A TISZK ezzel is támogatja Szombathely leendő műszaki értelmiségét.

A versennyel párhuzamosan szakmai előadásokra is várták az érdeklődőket, diákokat, tanárokat. Többek között a hídépítés evolúciójáról, a hídtervezésről, speciális kivitelezési helyzetekekről, különböző hídépítési technológiákról, sőt az új Tisza-híd építéséről is szóltak az előadók, akik az előző években olyan munkákat tudhattak maguk mögött, mint a Megyeri híd, a Kőröshegyi völgyhíd, a Móra Ferenc híd a Tiszán vagy a Margit híd. A hallgatóság figyelmét jutalmazva értékes könyveket kaptak azok, akik az előadások után feltett kérdésekre válaszolni





A HÍDÉPÍTŐK

Egyesülete társszervezőként kapcsolódott a Megyei hídépítő verseny és szakmai nap rendezvényhez.

tudtak. (Előadók voltak: Hlatky Réka HSP Kft., Rada Enikő és Csató Károly M-HÍD ZRt., Kovács Rezső HSP Kft., Kerner Gábor H-Promax Kft., és Orosz Károly A-HÍD ZRt.)

S most néhány adat a március 6-án megrendezett eseményről: 21 középiskola 26 csapattal nevezett, a csapatok 3 főből álltak. Vas megyén kívül Győr-Moson-Sopron, Zala és Veszprém megyéből is érkeztek versenyzők, jellemzően műszaki szakközépiskolákból, de a megye majdnem minden gimnáziuma is képviseltette magát. A csapatok feladata: adott mennyiségű hurkapálcából, hőre lágyuló ragasztó, kötöző és rögzítő eszközök segítségével minél stabilabb híd építése, 51 cm feszítávolsággal, 10 cm szélességgel. A mű elkészítésére 4 és fél óra állt rendelkezésre, majd a hidakat terheléspróbának vetették alá, eldöntendő azt, hogy ez alkalommal kiknek sikerült a legnagyobb teherbírási hidat készíteni.

A verseny megnyitja után lehetőség nyílt Marton Zsolt Szombathely város alpolgármesterét kérdezni a rendezvényről.

Teljes elégedettségét fejezte ki a program előkészítésével kapcsolatban, örült a lehetőségnek, hogy betekintést nyerhetett az iskola munkájába, valamint hangsúlyozta az építőipari szakmák fontosságát a város életében.

Hasonlóképpen nyilatkozott Dombóvári Éva a Hídépítők Egyesületének főtájkára és Magyar János vezetőségi tag, az M-Híd ZRT. vezérigazgatója: – Örömmel támogatjuk ezt a rendezvényt, hiszen hiányzik a mélyépítő szakember, fontos a szakma népszerűsítése. A hidászok nem mindig baráti környezetben dolgoznak, az építkezés időnként a természeti környezet csorbításával jár együtt. Szükséges a civilekkel a jó kapcsolat ápolása. A hídépítés minden mozzanata igazi alkotó munka, csapatmunka, újabb és újabb kihívásokkal. Ezt tapasztalhatták meg itt a versenyzők is. Ezért hasznosnak tartanánk, hogy a későbbiekben ezt a jó kezdeményezést országos rendezvénné bővítsük.

– Szerencsés generáció a mienk – ezt már Hlatky Réka, a Hídépítő Speciál Kft. ügyvezető igazgatója, előadó mondta. – Számos országos hírvű műtárgy elkészítésében vehettünk részt az elmúlt években, építésvezetője lehettem pl. a közismert Megyeri hídnak. Édesapámtól 2001-ben vettem át a cég irányítását, de alulról, művezetőként kezdtem, és sikerült bizonyítanom a szakmában. Vallom, a hídépítés hivatás.

Egy másik előadót, Orosz Károlyt, az A-Híd ZRT. ügyvezető igazgatóját is megkérdeztük:

– Miben látja a mérnöki munka szépségét?

– Az újszerűség, együttgondolkodás, kihívás! Építés közben folyamatosan problémákat fogalmazunk meg, és hogy megoldjuk őket, legyőzzük az akadályokat, kísérletezünk. A hídépítés mindig új helyzetet jelent. Mesterségünk szépségét bizonyítja, hogy nemrég nyugdíjba ment három munkatársunk összesen 120 évet dolgozott a szakmában. 40 év fejenként! De a többiek is átlag 15 éve dolgoznak a cégnél. Sajnos a mai magyar társadalomban a munkás értékét





A FELADAT:

adott mennyiségű hurkapálcából, hőre lágyuló ragasztó, kötöző és rögzítő eszközök segítségével minél stabilabb híd építése, 51 cm fesztávolsággal, 10 cm szélességgel.

tekintve értelmezési problémák vannak. Értéktételünkben nincs méltó helye a nagy tudással, tapasztalattal bíró szakmunkásnak, pedig nélkülük nincs hatékonyság, nincs eredmény.

– Mi a véleménye a hídépítő versenyről?

– Szerintem az oktatás leghatékonyabb módja, hogy a fiatalokat konkrét feladatok elé állítjuk. Ez a versenykihívás számukra, mindenképpen megfelelő motiváló tényező.

A versenyzők között ismerős arcokat is láttunk. Voltak, akik új csapattal erősítve az idén másodszer próbálkoztak

a legtökéletesebb híd elkészítésével. A bolyais Dencs Veronika, Pálfi Orsi, Horváth János viszont teljesen új résztvevők: – Tizedikesek vagyunk, nyolcosztályos gimnáziumba járunk, eddig fizika versenyeken szoktunk részt venni. Ez a verseny érdekes, tetszik nekünk. Amúgy is vonz minket a mérnöki pálya.

Putz Anikó matematika, fizika, kémia szakos tanár a SZMSZI Savaria Szakképző Iskolájából feszülten figyelt, amikor Tóth Árpád tanár úr az ún. terhelésszabványban az iskolájukból érkező két csapat alkotását mérte. – A tavalyi izgalmas rendezvényről hallottak diákjaink, s ezért jelentkeztek idén. Fizika szaktanácsadóként kollégáimnak biztosan propagálni fogom ezt a rendezvényt, nagyon hasznosnak tartom – mondta a tanárnő.

Volt olyan csapat, amelyik biztosra akart menni, mint a cell-dömölki Berzsényi Dániel Gimnázium és Szakképző Iskola 9-es számot viselő versenyzői. Ők otthon megtervezték, megépítették, kipróbálták a hidat, s ennek meg is lett az eredménye, hiszen első helyezést értek el az 1130 N terhelhetőséggel. Ettől az erős hídtól alig maradt el a második helyezett szombathelyi művészetisek 15-ös számú csapatának alkotása, s a harmadik helyet megszerző, a tavalyi győztes szentgotthárdi III. Béla SZKI 2-es számú csapata (1030 N).

Munkájuk jutalma a szponzorok jóvoltából igen csak értékes tárgyjutalmak, ami kijárt az esztétikai kategória három győztes csapatának is. De senki nem távozott üres kézzel, hiszen minden résztvevő hasznos ajándécsomagot kapott.

A rendező iskola igazgatója, Dr. Szalai Péter köszönő szavaival elégedetten zárhatta a versenyt. A rendezvény elérte célját, jövőre folytatás következik.



A győztes csapat

Hefele Menyhért Építő-
és Faipari Szakképző Iskola
Szombathely

Felhívás

Kedves Olvasóink!

Megkereste egyesületünket dr. Tóth Ernő a Hídosztály vezetője, aki örömmel értesült a Hídépítők Egyesületének megalakulásáról. Mint írja „A hagyományok megőrzése fontos ügy, évek óta dr. Balázs György professzor úrral és Kozma Károly ny. főmérnökkel igyekszünk a hidászok szakmai életrajzeit gyűjteni.” Céljuk, hogy az összegyűjtött anyagot egy kiadványban megjelentetik, hiszen ez egy fontos kordokumentáció.

Egyesületünknek is kiemelkedő feladata a hagyományok, a múlt ápolása, és a szakma összefogásának elősegítése. Ezért **várjuk a listában szereplő kollégák rövid szakmai önéletrajzát, de azok jelentkezését is, akik bármely kollégánkról információval szolgálhatnak.** (Adatok: születési év, végzettség, mikor kezdett dolgozni, jelentősebb állomások, munkák, ha nyugdíjas mikortól, elérhetőség, esetleg fotó.)

Dombóvári Éva
Hídépítők Egyesülete

Andresz György,
Balázs József,
Bándy Árpád,
Bánfalvy Árpád,
Bánhegyi Zoltán,
Barta János,
Benkeházi Károly,
Benkó Oszkár,
Berkó Dezső,
Bittera László,
Bodnár József,
Boros Ervin,
Cseke Mária,
Csohány Antal,
Déri Hugó,
Dorombay Gézáné,
Döry Árpád,
Erdős Zoltán,
Fábián József,
Farkas Benő,
Farkas Ferenc,
Farkas Károly,

Farkas Pál,
Fehér László,
Ferenczy Zoltán,
Fodor Olivér,
Fogarasi István,
Galgóczy Gyula,
Gedeon Pál,
Gerencsér Géza,
Gimesi János,
Goszler Gyula,
Gulyás Kálmán,
Gyukits György,
Gyulai György,
Haág István,
Hajtó Ödön dr.,
Hamza Gyula,
Hegedüs Csaba,
Herczeg Zoltán,
Hernádi Tibor,
Hragyil Lajos,
Józsa József,
Juhai Sándor,

Jurcsó János,
Kádár Jenő,
Kaplanak Kornél,
Kemény István,
Kerényi Kornél,
Király László,
Kiss Imre,
Kiszely Mihály,
Kriston Szabolcs,
Lada Ildikó,
Lenti József,
Lesenczey Rezső,
Madar Gyula,
Magyar János,
Márkosi Erzsébet,
Mendik Antal,
Mester István,
Mező József,
Mocsár Gábor,
Mohos Ottó,
Molnár Lajos,
Molnár Zoltán,

Mózes Kálmán,
Nacsa János,
Nádházi Ferenc,
Nagy Balázs,
Nagy Mihály,
Németh Kálmán,
Novák Géza,
Orczy György,
Orosz Ottó,
Ötvös Sándor,
Pajkos István,
Pataki Rudolf,
Pavletits György,
Peres József,
Pintér László,
Pjevára Mihály,
Pozsár László,
Pörtl Károly,
Prepeliczay György,
Racsmány László,
Radó Gábor,
Rakonczay Nándor,

Ratsko István,
Reicher Aladár,
Ságghi Károly,
Sajti Imre,
Sándorffy György,
Sereg Géza,
Siska Mihály,
Stark István,
Szántó Kálmán,
Szarvas János,
Szendrei Gábor,
Szigyártó Lajos,
Szilágyi Dezső,
dr. Tariczky Zsuzsánna,
Táskai Andor,
Tóth Árpád,
Tóth Sándor,
Uhrin János,
Vajna Zoltán,
Vasvári Pál,
Vörös Balázs,
Welient József.

ELÉRHETŐSÉGEINK, ÉS AHOVÁ AZ ÖNÉLETRAJZOKAT VÁRJUK:

E-mail cím:

hidepitok.egyesulete@hid.hu

Postai cím:

Hídépítők Egyesülete
1138 Budapest,
Karikás Frigyes utca 20.

Honlap:

www.hidepitok-egyesulete.hu
(Bővebb lista)

Kétszer a dobogón

A HÍDÉPÍTŐ FOCICSAPATA 2011-BEN IS FOLYTATTA HAGYOMÁNYOSAN JÓ SZEREPLÉSÉT: KÉTSZER IS FELÁLLHATTUNK A DOBOGÓRA.

Tavaly első alkalommal szervezte a Hídépítők Egyesülete a Labdarúgó Sportnapot, melyen nemcsak részt vettünk, hanem a szervezésben is segítettünk. Ezt követően játszottunk az Aranyászok futballarénában zajló bajnokságban, valamint az Újbuda S.E. által szervezett bajnokságban. Mint arról már korábban beszámoltunk, a – 2011. június 18-án megtartott és már hagyománynak számító – Hídépítők Labdarúgó Sportnapon csapatunk veretlenül menetelt előre. Öt győzelemmel és egy döntetlennel az első helyen végeztünk. A mérkőzések színvonalasabbak voltak, mint az előző évek és ez vélhetően a csapatok megerősödésének köszönhető.

Augusztusban már a Fehérvári úton, az Aranyászok futballarénában induló bajnokságban játszottunk. Az őszi szezont az igen erős 15-ös mezőnyben az előkelő hatodik helyen zártuk.



A siker részesei:

Barta János, Jassó Csaba, Csepregi András, Kelemen Kálmán, Köbli József, Bonczi Zoltán, Lakatos Attila, Polenyák András, Kelemen Zoltán, Csepregi Dániel, Oláh Gábor, Balogh Péter, Csepregi Balázs, Polenyák Roland, Diószegi Zoltán, Gálfalvi Levente, Szabó Csaba, Hattinger János, Nagy József



Bízunk a már megszokott, jó tavaszi szereplésünkben és reméljük sikerül ismét dobogón végeznünk.

Télen (2011.november 29. és 2012.január 26. között) az Újbudai Kispályás Labdarúgó Liga által rendezett bajnokságban szerepeltünk (Winter Cup). A mérkőzéseket az ELTE sátorral borított műfüves pályáján játszottuk. Csapatunk végig versenyben volt az első helyért végül hét győzelemmel egy döntetlennel és egy vereséggel a második helyet szereztük meg. Így felállhattunk a dobogóra.

Elmondhatjuk: sikeres évet zárt a Hídépítő ZRt. labdarúgó csapata.

Köszönet érte a támogatóknak: a Hídépítő ZRt-nek, a Hídépítők Egyesületének és a csapat tagjainak.

Hajrá Hídépítők!!!

Polenyák András
a Hídépítő ZRt. csapat vezetője

Amikor éppen nem építünk...

...fácánra vadászunk

FEBRUÁR UTOLSÓ NAPJÁN VÉGET ÉRT
A FÁCÁNKAKAS VADÁSZATI IDÉNYE, AMI
TAVALY OKTÓBER ELSEJÉN KEZDŐDÖTT.



A fácánkakas poligám, háremtartó. Amikor áprilisban megküzd a területéért, a dürgő kakast 8-10 tyúk is felkeresheti, mert bizony itt is a tyúkok választanak maguknak domináns hímet. Akárcsak a baromfiudvarban, ahol egy kakas tizenkét tyúkkal is elbír, korlátozni kell a kakasok számát, mert a tyúkokat az azonos számban született, felnőtt kakasok lestrapálnák, illetve kényszerűségből úgy is elvándorolnának a területről. A megfelelő ivararányú állomány jobb minőségűvé válik.

Legfontosabb apróvadunk a fácán. Minden hídépítő vadászunk számtalan élményét mesélhetné az őszi-téli társas vadászatokról. Milyen csodálatos egy-egy hajtás alkalmával az előtünk bokrászva kereső legfőbb segítőnk a vadászkutyája jelzéseit figyelni! Észlelni a vizsla vadmegállását, ahogy mozdulatlanul,



A GYÖNYÖRŰ

vadmadár neve a görög „phasis” szóból ered, mely nem más, mint a Fekete-tenger délkeleti partján fekvő Kolhisz városához közeli folyó neve volt egykor.

egyik első lábát a levegőben tartva orrával tévedhetetlenül mutat a rejtőző vadmadár irányába. Elejteni egy jól irányzott, szerencsés lövéssel a magasan szálló „toronykakast”, vagy néha duplázással két kakast terítékre hozni. Nemcsak saját sikerünknek örülhetünk, hanem vadásztársaink sikereinek is, hiszen ez a társas vadászat igazi lényege. Milyen büszkeség, amikor a reménytelenül sűrűbe esett zsákmányt négylábú vadásztársunk kihozza és boldogan átadja nekünk. Büszkeség az neki is, boldogság az nekünk is. Aztán a vadászkiált hangjára levett kalappal tisztelegni a terítéken lévő gyönyörű tollazatú fácánkakasoknak. Az egész napos kemény terepjárás közben sokszor gondolunk a finom fácánlevesre és fácánsültre is, hiszen valóban a legjobb szakács az éhség. Elkészítésük egyszerű:

A megtisztított, konyhakész fácánt, hasonlóan a jó házi tyúkhúsleveshez, főzzük meg egészben, de csak félpuhára. Ha félig puha, a kész levesből vegyük ki egyben és belsejébe tegyünk egy almát. Majd tekerjük be nemes egyszerűséggel bacon-be, tepsibe téve ugrasszuk be a sütőbe. 180 fokon süssük, amíg szép piros nem lesz rajta a szalonna. Addigra a husi is biztosan jó puha és zaftos lesz, magában őrizve a leves zöldséges aromáját, az alma illatát és a sült szalonna bujaságát. Krumplipüré megy hozzá legjobban házi csalámadéval. Fácán híján a piacon vásárolt gyöngytyúk is kiváló és még sörét sincsen benne.

Valamennyi vadászunk nevében kívánok jó étvágyat hozzá!

B.F.



A hagyomány újraéledt

AZ ÉV UTOLSÓ
MUNKANAPJÁN
CSIPKERÓZSIKAKÉNT
ÉBREDT ÁLMÁBÓL
A HAGYOMÁNYOS
GARÁZS BULI.



Pontosabban mi álmotunk róla, hiszen minden évben évszázó buliként vált hagyománnyá. Amikor egyszer 2010 végén véletlenül elmaradt, hiánya ürességet okozott a hídpépítő szívében. Nem csoda, hogy mindenki ötleteként, mindenki közreműködésével ezt a hagyományt egy akarattal élesztettük újjá. Köszönet ezért mindenkinek.

Mint főszervező, a takarékos költségvetés betartásáért a hagyományörző Hídpépítő Egyesülete vállalta a felelősséget. A régi tapasztalat igazsága most is igazolódott: a legolcsóbb, legjobb, legsikeresebb mindig az, amit saját magunk hozunk létre, amit saját erőnkől teremtünk meg. A sokszor bevált saját műsorok nyomán /mega lábszár szépségverseny és egyéb felejthetetlen vidámságok/ meghirdették a HídFaktor versenyt.

Nyilvános elődöntőkre azért nem volt szükség, mert a saját területi zsűrik önkontrollal visszaléptették itt-ott a tervezett műsorszámok egy részét. Végül a hét legütősebb szám került a garázs buli színpadára. A két műsorvezető célzott sorsolással kérte fel a héttagú zsűrit. A zsűriben foglalt helyet a mega lábszár szépségverseny győztese, egyben a HídFaktor főmentora, Apáthy Endre is. A Rapkay Kálmán vezette szakértői zsűri éles elméjét a direkt választott unikumos pontozási módszer sem tompította, éleslátását pedig szinte megkettőzte.

Sajnos írásban annyira lehetetlen a HídFaktor sikerszámainak leírni, mint amennyire a Káma Sutra egykori írójának sem sikerülhetett, egyébként rendkívül módszeres leírataival, túlszárnyalni egyetlen leírt gyakorlat megvalósítását sem. Azok számára, akik sajnálatos módon nem lehettek közöttünk és persze az utókor bátorító tájékoztatására is, a teljesség igénytelenségét nélkülözve próbálom felidézni a történeteket.

A hét műsorszám közül hat több szereplős, sőt csoportos előadás volt. Az egyéni számot előadó Oberding Jutka a kiváló prózával és már hagyományos énekével a legbátrabb versenyzőnk volt. Méltán szerzte meg a közönség rokonszenvét. Hangulatos, gitárral kísért produkciót láthatunk a laboros csapattól. Az A-Híd Dragon éneke a bájos, ünnepélyes sárkány képét mutatta, akkor még mit sem sejtettünk a végkifejletről.

A humoros filmprodukció saját műfajában a hídfaktor minden elemét kiválóan





A RENDEZVÉNY

sikere minden téren kiemelkedő volt. Köszönet és elismerés a közönségnek, az előadóknak, a zsűrinek, minden közreműködőnek.

atyja ne hagyj el.”) Kúszva, mászva, bicegve, rángva verődtek hatalmas egységes csoportba. Táncuk talán a világ gazdaságának súlyos fenyegetettségét jelképezte? A közönség borzongott, megérintette a művészet szelleme. A zsűri az unikum bátorító poharát szorongatva merített a szív-erősítőből és döbönt elszántsággal figyelte a táncoló jelent. Végre a dob idézetére, a fényből a remény táncoasai óvakodtak elő, majd megjelent

tartalmazta, sajnos a technika korlátozott lehetőségei miatt, nem minden nézőpontból élvezhettük tökéletesen.

Az Apáthy Endre nevét viselő kapitalista brigád adta a nyitószámot és az alaphangulatot. Teljes munkaruhánk részletes bemutatója vidáman őrjítő zenés chippendale show keretében teljesedett ki. Lapáttáncsal, alsógatya dobálással fűszerezve az egyéni táncstílusok eszement keverékét. A HídFaktor éledzett! Ez a dobogó harmadik fokára volt elég.

A K-Híd bájos csapata rendkívül eszes, jó hangulatú énekes előadása a feliratos táblák programozott emelgetésével szinte a Kodály módszer sikerét ötvözte egy olimpiai stadion tábla erejével és a megfoghatatlan angol humorral. A HídFaktor csillogott! Az ezüstös helyezést mellé a közönség díját is megkapták. Hiába, ha csinos hölgyek énekelve kezelik a pénz ügyeit, a közönségsiker könyvelhető. Az első díjat a záró szám kapta, döntő unikum szint emelkedéssel.

Minden kétséget kizárva, egy tökéletesen rendezett, egyénileg is kiemelkedően sminkelt és maszkírozott előadók által álló egységes csapatot formáló, az egész teret betöltő produkciót láthattunk az A-Híd Dragon együttestől.

Hogy mit is? A kritikusok máig magyarázzák a mű mondanivalóját. Tény, hogy a szó szoros értelmében ütős zenére, ami a sárkányhajó dobjának egységbe kovácsoló hangjára alapozódott, egyszerre a tér minden irányából, a sötétségből zombik, vámpírok, vérfarkasok bukkantak elő. Persze voltak közöttük nagyon szexi fekete szerelésű mérgesen kedves macskafajták is. [..Oh! Irgalom

a hatalmas hídsárcány egyesítve minden pozitív erőt. Visszaűzte a fekete erőket a sötétség birodalmába és a hídsárcány a győzelem piros színét árasztva, győztes táncával foglalta vissza a világot jelentő színpadot!

Maga a HídFaktor diadalmasan személyesült meg ezen az estén. A közönség tombolt. A zsűri műsorán kívül, megkönnyebülten letolt egy unikumot. A rendezvény sikere minden téren kiemelkedő volt. Köszönet és elismerés a közönségnek, az előadóknak, a zsűrinek, minden közreműködőnek. A hagyományokhoz híven senki sem maradt kiváló étel, ital és zene nélkül.

A garázs buli élményét sok fotó rögzítette. Néhányat itt is láthatunk. Hiszen ha éppen nem építünk... ..Bulizunk.

B.F.



