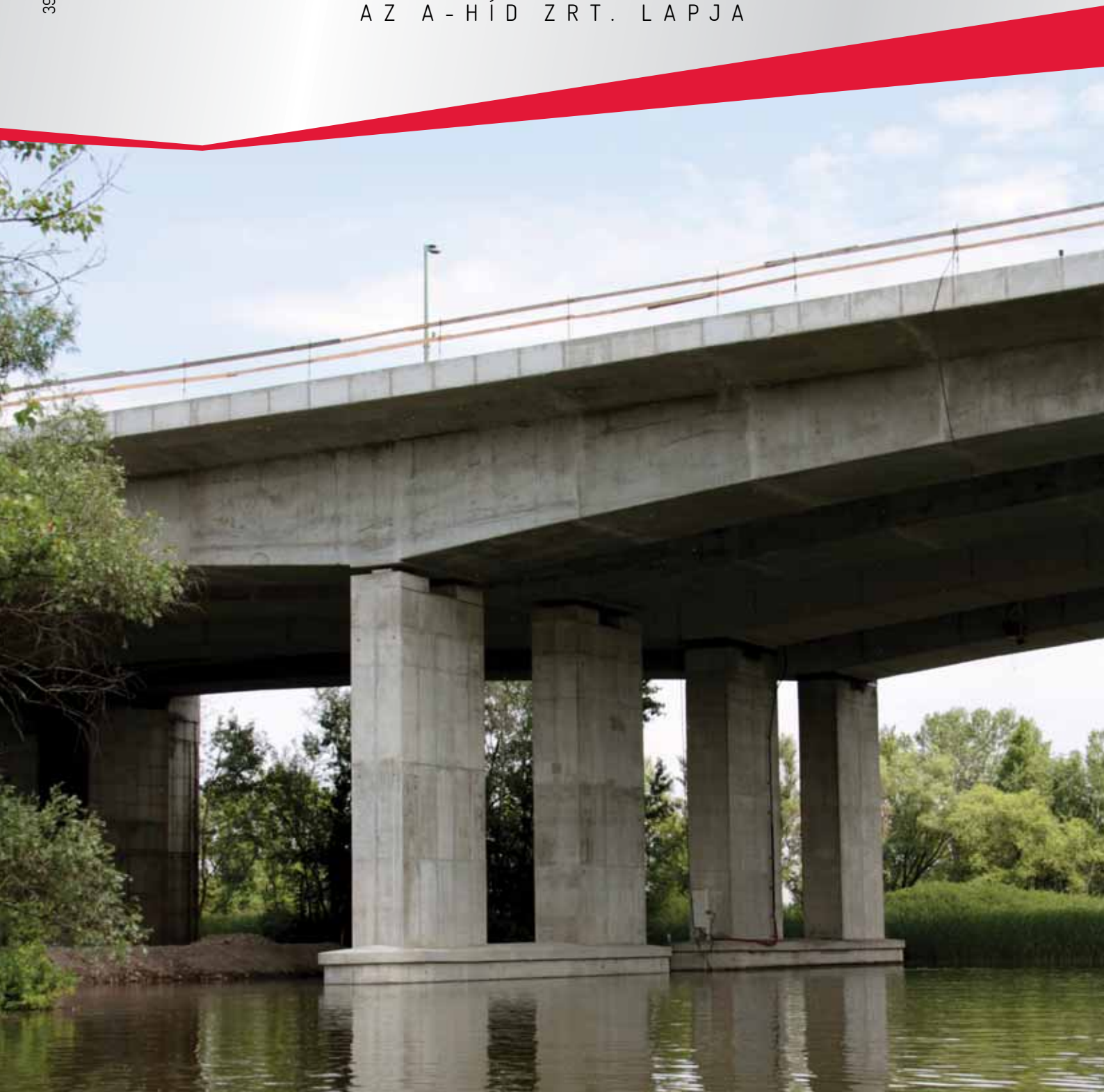


HÍDÉPÍTŐK

A Z A - H Í D Z R T. L A P J A



4. OLDAL

Hírek a Soroksári hídról

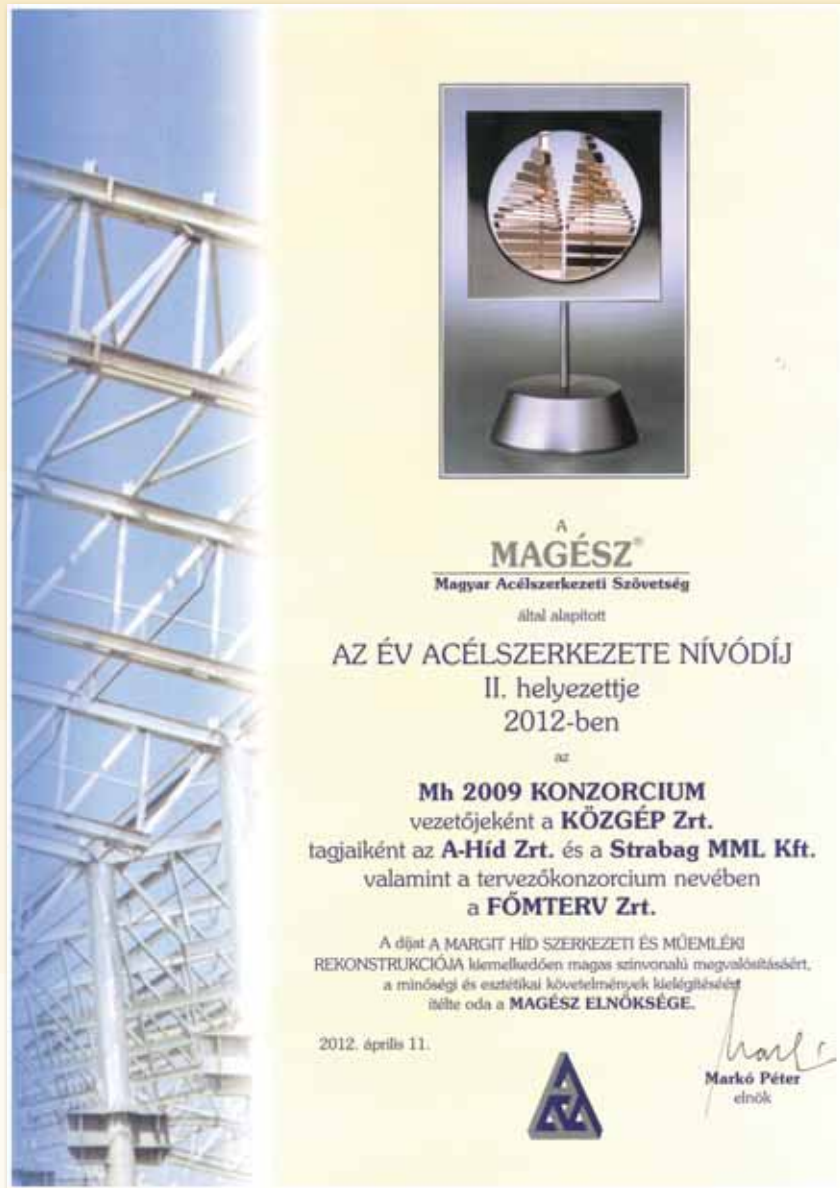
7. OLDAL

Vásárosnaményi Tisza-híd

32. OLDAL

I. Betonkenu Kupa 2012

Gratulálunk



80 éves a legaktívabb hídépítő

MÁJUS VÉGÉN KÖSZÖNTÖTTÜK
IHÁSZ BARNABÁSNÉ BÖZSIKÉT,
80. SZÜLETÉSNAJJA ALKALMÁBÓL.
1967 ÓTA, AZAZ 45 ÉVE DOLGOZIK A HÍDÉPÍTŐNÉL.
GRATULÁLUNK MINDKÉT KEREK ÉVFORDULÓHOZ
ÉS JÓ EGÉJSZÉGET KÍVÁNUNK!

G.M.



TARTALOM

HÁZUNK TÁJA

Gratulálunk	2
-------------------	---

ÉPÍTJÜK

Híradás a Soroksári híd építéséről	4
Vásárosnaményi Tisza-híd	7
Híd a halásztelki csomópontban	10
Szennyvízcsatorna hálózatok	14
Hany-tisasülyi árvízszint csökkentő tározó	17
Sajfoki örtelep rekonstrukciója	20

KITEKINTŐ

Indonéz katasztrófa.....	22
--------------------------	----

EGYESÜLETI HÍREK

Határtalanul Ógyallán	24
Tervek a Hídkertben	26
Ötkarikás Híd Próba 2012.....	28

SPORT

Foci kicsit másképp... ..	29
Sárkányhajó Roadshow 2012	30
I. Betonkenu Kupa 2012	32

AMIKOR ÉPPEN NEM ÉPÍTÜNK

...mini könyveket gyűjtünk	35
----------------------------------	----



Alapítva 1974-ben
2012-ben megjelenik négyszer

www.hidepito.hu
www.ahid.hu

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

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

Nyomdai előkészítés: Artemid Kft.
Nyomdai kivitelezés: Modul-Art Bt.

Címlap: A Duna-híd Soroksárnál
Hátsó borító: Hany-tisasülyi tározó
Fotó: Csécei Pál

a Soroksári híd építéséről

MIKOR UTOLJÁRA JELENTKEZTÜNK
A SOROXSÁRI HÍDRÓL, FOTÓKKAL
MUTATTUK BE AZ AKTUÁLIS ÁLLAPOTOT
ÉS CSAK PÁR SORBAN ÍRTUNK
JÖVŐBELI TERVEINKRŐL.
MOST A REMEK KÉPEK MELLÉ RÖVID
ISMERTETŐT IS MELLÉKELÜNK.



A hideg, morcos, téli idő ellenére, kitartó csapatmunkánk eredményeként február második felére elkészült a Soroksári híd/2 mederhíd két mérlegágát összekötő meder záró zöm. (A találkozás sikeres volt!)

Célunk elérése után megkezdődhetett a felszerkezet zsaluzó kocsik bontása és visszaszállítása. Megtörtént a VT-CMM (zsiros pászmák) befűzése, megfeszítése. Márciusban utolsó lépésként a toronydarukat bontottuk le.

A technológiai sorrendek betartása mellett, a zsiros kábelek feszítését követően helyükre kerültek a bal parti ártéri híd (16–17, 17–18 jelű támaszközök) és jobb parti ártéri híd (12–13. jelű támaszköz) előre gyártott FPT vasbeton gerendái. A gerendázást nagyban akadályozta a rossz időjárás és az erős szellőkészek.

A gerendázás befejeztével megkezdődött a bal parti ártéri híd, illetve folytatódott a jobb parti ártéri híd pályalemezének építése, melyet – lezáró munkafolyamatként – április utolsó péntekén betonoztunk.

Az ártéri hidak pályalemez építése közben, április végére megtörtént a Larssen 606 N típusú lemezekkel körbehatarolt medertámaszok segédszerkezeteinek bontása, illetve a lemezek nehézkes visszahúzása. A medret, és a műszigetet elhatároló G61 típusú Larssen lemezeket is visszahúztuk és ezzel párhuzamosan május közepére elbontottuk a medertámaszokat, és a híd építését segítő műszigeteket. Így a Ráckevei(Soroksári)-Duna, a megszokott medrében akadálytalanul haladhat tovább Taksony felé.

Közben a mederhídon sem állt meg az élet, elkészült a szegély zóna alatti részek RMA szigetelése. A szigetelési munkák közben, és a bal ártéri híd pályalemez betonozását követően – a gyorsabb és költséghatékonyabb munkavégzés érdekében – a 18-as jelű hídfő mögött rámpát építettünk, így a pályalemez a dilatációs fészkeket leszámítva teljesen átjárhatóvá vált (a fészkek áthidalására acél tábla lemezeket alkalmaztunk). Így a Soroksári híd/2 szegélyeinek betonozása már a kész pályalemezről történt, jelentősen csökkentve a költségeket és megkönnyítve a munkafolyamatokat. Ezzel az ideiglenes töltéssel a monolit szegély építésének jelenlegi állapota a mederhídon közel 95%, míg a bal ártéri hídon 50%-os készultságú.

Mederhíd szegély zóna alatti RMA szigetelés előkészítése, betonacélok bevédése



A kész mederzárás

A 18. jelű hídfőnél befejeződött az előtöltés túltöltésének visszasedése, kezdődhet a meglévő híd mintáját követő „méhsejt” kialakítású rézsűburkolat készítése.

Júniusban befejeződtek a szegélyépítések. Hátramaradnak az úszólemez építési, a háttöltés-úttöltés csatlakozás véglegesítési, RMA szigetelési és védelmi munkálatok, a vízvezetés kiépítése, a korlátok elhelyezése, az elektromos hálózat kiépítése, vagyis szinte az összes hídtartozék munkálat.

Végül, de nem utolsó sorban, hátra van még a tervcsomag jóváhagyatása a hatósággal. A mederkotrásra, a halak ivási időszakára való tekintettel, augusztusban kerül sor.

Brunácki Ede; Pivoda Róbert

Befűzött, megfeszített VT-CMM kábelek



Elkészült gerendázás a 12-13 támaszközben

Soroksári híd/2 főbb munkafolyamatok, melyeket az A-HÍD végzett, 2012 februártól a mai napig:

- február 27.: elkészült a mederzárás
- március 5.: elkezdődött a VTCMM kábelek fűzése
- március 24.: befejeződött a kábelek feszítése
- március 26.: elhelyeztük a maradék FPT gerendákat
- április 11.: elkezdődött a mederhíd szegély zóna alatti részének szigetelése
- április 16.: kezdetét vette a mederhíd szegélyépítése
- április 27.: bebetonoztuk a bal parti pályalemezt, amit május 17-én követett a monolit szegélyépítés
- június 1.: előkészítettük a mederhíd pályalemez RMA szigetelést és megkezdtük a jobb ártérszigetelést védő öntött aszfalt készítését



Bal parti ártéri híd pályalemez-betonzása



Mederhíd szegélyszaluzás

Az elkészült szegély



Szigetelésvédő öntött aszfalt



Vásárosnaményi Tisza-híd

Elkészültek a mederpillérek

A VÁSÁROSNAMÉNY FELŐLI, II. PILLÉRRE MÁR RÁTOLTÁK A FELSZERKEZETET, A JOBB PART FELŐLI III. PILLÉR SZÁDFALAIT PEDIG E CIKK ÍRÁSAKOR KÉSZÜLÜNK KIHÚZNI.



LEGUTÓBBI HÍRADÁSUNKKOR A CÖLÖPÖZÉS, A SZÁDFALAS MUNKAGÖDÖRHATÁROLÁSOK, ÉS A II. PILLÉRNÉL A VÍZALATTI BETONSZERKEZET ÁLLT KÉSZEN. (EZT LEÍRNI MÁR NAGYON EGYSZERŰ, DE A SOK EGYEZTETÉS, ELŐKÉSZÍTÉS, ÚSZÓMŰ KERESÉS, MŰSZIGET ÉPÍTÉS, PILLÉRROM BONTÁS KIHÍVÁSAINAK EMLÉKE ÉLÉNKEN ÉL MÉG BENNÜNK.)

II. PILLÉR

A műszigeti munkagödörben szép sorban haladtak a munkafolyamatok: cölöpfej visszavésés, szerekőbeton, cölöpösszefogó gerenda, majd a felmenő fal mindkét ütemének betonozása. Közben előfordult, hogy a Tisza beköszönt a munkagödörbe, de szerencsére jó vendégként hamar távozott is. Az utolsó betonozáskor már összeszoktunk és nem számított, hogy a munkagödörbe lenézve a tükörképünk látszik.

Éppen idejében, de nem véletlenül készült el a vasbeton szerkezet: ugyanis a szádlemezek nagyobb részét csak azelőtt lehetett kihúzni, hogy a felszerkezet föléjük ért volna. Így azonban az orrkövek utólagos berakásakor már nélkülöztük viszonylagos védelmüket. A felszerkezet tolásához szükséges, a pillér két oldalánál lévő jármok felállításakor tartott rövid szünetet követően elkészült az orrkő – mint valami fura csúcsdísz – és beragasztottuk a kapaszkodó füleket is.

Előtérben a III. pillér,
háttérben a II. pillér és a már közeledő felszerkezet

III. PILLÉR

A sodorvonalban lévő III. támasz cölöpözése és szádfalazása pontonról készült, a további munkákat viszont – minden lehetőséget mérlegelve – a parton elhelyezett nagydaru és betonpumpa segítségével terveztük kiszolgálni. Ehhez csupán egy rövid szádfal leverésére volt szükség a partéltben, amit egy vasbeton gerendával megerősítettünk. Kérdés csupán annyi maradt: a megoldásból származó előnyből mennyit farag majd le a szádfal kihúzásakor – esetleg levágásakor – szükséges technika.

A dermesztő téli hidegben sem állt módunkban szünetet tartani, így a III. támasz vízalatti betonozását komoly jéghegyépítés előzte meg, ahogy a munkagödörből a több, mint 15 cm vastag jégtáblák kikerültek. Ettől kezdve folyamatosan komoly szerep jutott a 80 tonnás, Szegedről ismert lánctalpasnak és a betonpumpának, az ezeknek helyet adó szádfal-as partbiztosításnak és a gyalogos bejárónak, ami összekötötte a szádfal élét a parttal. A víz kiszivattyúzását követően olyan munkagödört kaptunk, amelynek külső oldalán – vízállástól függően – több mint 8 méteres vízszlop is kialakult. A további munkálatok a II. pillér építését követően, azzal azonos módon folytak, egy harmadik pillér-betonozási ütemmel kiegészülve. Itt elengedhetetlen volt a szádfal bennhagyása az orrkövek beépítéséhez is, cserébe elegendő előnyt sikerült szereznünk a felszerkezethez képest, hogy a rátolás előtt kihúzhassuk azokat.

A munkagödört adó szádfal kihúzását, a partélt szádfallal biztosított munkaterületen álló nagydaru és úszómű segítségével készülünk végrehajtani, amint 30 centit apad a Tisza és kilátszik a szádfal-lemezek teteje.

HÁTRALÉVŐ MUNKÁK

El kell készíteni a mederpillérek körüli kőszórást, a felszerkezet helyére tolását követően a mederpilléreken a saruzsámolyokat, valamint a szerződés értelmében a közös, konzorciumi munkák (közművek, útépítés, meder- és partvédelem) mindegyikéből 20-20%-ot.

A következő híradásig a vásárosnaményi stáb:

Somogyi Gabriella, Dollmayer Dávid,
Kerepeczky Zoltán



II. pillér betonozása, kicsit már vízből
További képek a következő oldalon.



A III. pillér munkaterülete víz alatt

A III. pillér még mélyen a gödörben, ...



...még szádfallal körülvéve, és...

...a kész III. pillér



A kis 3.2/2-es

Híd a halásztelki csomópontban

AZ M0 DÉLI SZEKTOR II. SZAKASZHOZ KAPCSOLÓDVA ÉPÜL A 3.2/2 JELŰ HÍD, MELY A HÁROSI DUNA-HÍD UTÁN, A HALÁSZTELKI CSOMÓPONTBAN TALÁLHATÓ.



ENNEK A HÍDNAK ÉRDEKESSÉGE, HOGY VAN/VOLT EGY EHEZ A CSOMÓPONTHOZ TARTOZÓ LEHAJTÓ HÍD, MELY IGEN NAGY FORGALMAT BONYOLÍT/ BONYOLÍTOTT. EZEN A LEHAJTÓN JÁRNAK/ JÁRTAK A BKV ÉS A VOLÁNBUSZ BIZONYOS JÁRATAI IS. A KÉT IGEIDŐT AZÉRT HASZNÁLTAM, MERT A CSOMÓPONTOT NEMRÉGIBEN LEZÁRTÁK ÉS A LEHAJTÓ HIDAT ELBONTOTTUK.

Cikkemmel azt szeretném bemutatni, hogy bár ez a kis hídszinte megbújik a Hárosi Duna-híd mellett, mégis megérdemli a figyelmet. Hiszen a szervezés, az alkalmazandó technológiák, a szükséges engedélyek beszerzése mind-mind különlegessé és bonyolulttá teszi ennek a műtárgynak a kivitelezését.

A tervező elképzelése szerint az új hidat a lehajtó híds régi cölöpjeire és újonnan fúrt cölöpökre együttesen kellett alapozni. Egy korábbi cikkben már beszámoltunk arról, hogy 2011 októberében ezek a szerkezeti cölöpök elkészültek. Most bemutatom, hogyan valósulhatott ez meg. Legjobb talán, ha a cölöpkészítési munkálatokat időrendben visszafelé idézem. Egy októberi hétfőn volt módunk fúrni és betonozni a cölöpöket a HBM hathatós segítségével. A hétfőzés oka az volt, hogy a felüljáró alatti II. Rákóczi Ferenc úton egy sávot a kettőből le kellett zárni, amit csak hétfőn engedélyezett a Magyar Közút Zrt. A B pillérnél található kerékpárút miatt engedélyt kellett kérni továbbá Szigetszentmiklós önkormányzatától is, sőt, az elektromos és távközlési szolgáltatók szakfelügyeletének jóváhagyása is szükségeltetett. A tereléshez szintén hozzátartozik, hogy a rendőrséggel szerződést kellett kötnünk: ők biztosították a biztonságos munkakörülményeket. Mégis a legnagyobb izgalmat az új cölöpösszefogó sarkánál található – mind a mai napig ki nem váltott – gázvezeték okozta. Emiatt a vezeték miatt az utolsó cölöp leverése hosszúra nyúlt, hiszen tervezői nyilatkozatot kellett rá kérnünk. Vasárnap késő délután jutottunk

Dolgozik a géppark

Szádolás a hídfőknél

el a befejezéséhez, és örömmel mondhatom: nem robbantunk fel. A cölöpözés elkészülte után természetesen vissza kellett állítanunk az eredeti állapotot a B pillérnél, és biztonságos forgalomtechnikát kellett kiépítenünk a C pillérnél. Ezek a munkálatok már belenyúltak a vasárnap éjszakába.

Később a kerékpárutat is burkoltuk, azaz lebetonoztuk, hogy idén április közepéig használható maradjon. De térjünk vissza a fordított időbeliséghez. A cölöpözés megkezdéséhez a C pillérnél útburkolatot kellett bontani, a B pillérnél pedig egy lavírsíkot kellett kialakítani. Ehhez meg kellett bontanunk az aszfaltburkolatot a Közgép bejáró útján. Ezekre a munkálatokra péntek éjjel került sor, annak érdekében, hogy a cölöpök két nap alatt elkészülhessenek. A C pillérnél a cölöpözés indításához szükséges volt a háttöltés építés megkezdése. 2,5 m magas töltést építettünk, hogy az útburkolat szintjét elérjük. Ezzel a munkafolyamattal nem is lett volna különösebb gond, ha nem lett volna egy 10 és egy 20 kV-os kábel a töltés alatt, melyek kiváltása ugyan szerepel a tender tételek között, de azok szerint a tervek szerint kivitelezhetetlen lett volna az építés. Mindkét kábelt át kellett volna helyezni a B pillérhez, ahol azonban már így is nyolc kábel fut a cölöpösszefogó mellett. Ezért az ELMŰ-vel történt hosszas egyeztetés után a konzorcium úgy határozott, elegendő lehet a kábelek utólagos védelembe helyezése. A kábelek felkutatásakor azonban kiderült, hogy a híd északi oldalán van egy védőcső, amelynek másik végét nem találtuk meg (valószínűleg a töltés alatt véget ér), és a déli oldalon sem futnak egyenesen a kábelek. Így a védelembe helyezés meghiúsult. Szükséges volt tehát a teljes kiváltás a teljes M0 töltés alatt. Ehhez a kiviteli tervek a cikk írásáig nem készültek el. A mérnök a kiváltás előkészítő munkálataira adott engedélyt, így el tudtuk végezni az irányított fúrást és a kábeleket is be tudtuk fűzni. A tervek kézhezvételét követően már csak a kötéseket kell majd elvégeznünk. Utólag mondhatom, örülök, hogy tavaly elkészültek ezek a munkák, mert bár feleslegesnek tűnt egy fél évvel korábban cölöpözni, mint azt a hídepítés indokolta volna, így legalább szembesültünk a kivitelezés összetettségével.



2011

októberében tehát elkészültek a B és C támasz szerkezeti cölöpjei.

Megállni azonban nem lehetett. Éppen elég előkészíteni való állt még előttünk. Hiszen volt egy lehajtó hidunk, amit el kellett bontani, a terelés miatti forgalomtechnika megoldására pedig (a két pillér építésére és a vízcső kiváltására a II. Rákóczi Ferenc út alatt) mindössze két hónap állt rendelkezésünkre. A két hónapot az indokolta, hogy a C pillérnél a cölöpösszefogó benyúlik az út alá, ezért azt fel kell bontanunk. Az önkormányzat viszont előírta, hogy a kerékpárutat mindvégig fenn kell tartanunk, így azt a B pillér mellől fel kellett volna helyezni az úttestre. Ezáltal a maradék aszfaltfelületen már csak egy sáv fért volna el, azon haladt volna a váltakozó irányú forgalom jelzőlámpás irányítás mellett. Erre a terelésre kértünk is árajánlatot a tömegközlekedési szolgáltatóktól, akik azonban jelezték, hogy ez nem megoldható, hiszen óriási torlódásokat eredményezne. Ezért összehívtunk egy megbeszélést, amelyen részt vett: a megrendelő, a csepeli gerincút projekt (megrendelői oldal is), a tömegközlekedési szolgáltatók, Szigetszentmiklós polgármestere, a mérnök és a kivitelezők. Ezen az egyeztetésen az a döntés született, hogy a kerékpárutat kevésbé szükséges fenntartani, inkább mindenképpen maradjon két sáv a II. Rákóczi Ferenc úton. Ezért cserébe azt kértük, az új forgalomterelési tervet minden érintett szerv a lehető leggyorsabban hagyja jóvá. Végül a munkakezdés előtt egy nappal meglett az engedélyezett tervünk. Ahogy tisztázódtak a forgalomterelési körülmények, kezdődhetett a munkák további előkészítése. A II. Rákóczi Ferenc út alatti



Unicity kipakolása hajnalban

vízcsövet végül kiváltottuk egy hétvége alatt még a bontási munkák előtt. Ezt az indokolta, hogy a két hónap alatt, azaz amennyi időre megszüntethettük a kerékpárutat, nem akartunk még egy ilyen munkafolyamatot is beiktatni, és azt is szem előtt kellett tartanunk, hogy a szádolás vibrációs technológiával történik. Ezt pedig az eternit pala vízcső nem bírná. Csőtörést pedig nem kívántunk előidézni.

2012

áprilisában került sor a lehajtó híd bontására.

Ehhez a meglévő bal pálya hídon le kellett szűkíteni a sávokat és palánkot építettünk, nehogy az éjszakai munkálatok közben a pályára betontörmelék hulljon. A II. Rákóczi Ferenc úton ideiglenesen el kellett bontanunk két kandelábert is, melyeket a pilléripítési munkák befejeztével majd vissza kell állítanunk. A végleges forgalomtechnikához tartozó sárga szalagot, mely a sávelhúzást hivatott mutatni, szintén megelőzőleg kellett felragasztanunk. A bontást egy szombatéjszakán végeztük. Ez a munkafolyamat szorosan összefüggött a szádolási munkákkal, hiszen a hídfőknél meg kellett támasztani az M0 bal pályát és a II. Rákóczi Ferenc utat mindkét pillérnél ahhoz, hogy a lehajtó híd cölöp-összefogóit el tudjuk bontani, és az újat meg tudjuk építeni. Az idő rövideje miatt két szádoló brigád párhuzamosan dolgozott a hídon. A bontás napján reggel el kellett távolítanunk a pótpadkákat és az aszfaltburkolatot a hídfők környezetében. Szintén reggel megkezdtük a szalagkorlátok és az üzemi korlátok elbontását. Amint ezek a munkák befejeződtek, beállt a két szádoló brigád egy-egy hídfőhöz. Ők az este nyolc órai teljes zárásig éppen végeztek a hídfőknél tervezett lemezek leverésével. Mindeközben a II. Rákóczi Ferenc úton a szalagkorlátokat és a korábban kihelyezett Unicity elemeket kellett eltávolítani és elszállítani. Este nyolc órakor tehát rendőri segítséggel lezártuk az alsó utat, megkezdődött az

útvédelem kialakítása. Fél kilenckor már hat kotró bontotta a hidat. Két hidraulikus harapófejtű és négy bontófejjel szerelt gép esett neki a vasbeton szerkezetnek. Alvállalkozónk a Land-bau Kft. volt, akik profizmussal végezték munkájukat. Hihetetlen látvány volt, ahogy a hat gép rágja, szedi szét a pályát. A hidat sem kellett

azonban féltetni! Mikor a két pilléroszlopból egy támaszon egyet már elbontottak a pályalemez még vígan állt a helyén. Végül csak akkor dőlt le a felszerkezet, mikor végigharapták egy keresztmetszetben. Az alvállalkozót dicséri, hogy amint egy gép meghibásodott, csak elfordult a hídtól, öt szerelő gyorsan megnézte és három percen belül folytatódhatott a munka. Épp ezért éjfél tájban már nem volt más a hídból csak törmelék az alsó úton. Kezdődhetett a takarítás. Két homlokrakodó rakodta folyamatosan a négytengelyes billencseket, melyek még a vasárnapi kamionstop előtt elszállították a törmelék nagy részét. Hajnali öt órára a II. Rákóczi Ferenc út felseperve, készen állt a forgalom fogadására, már csak a forgalomtechnikát kellett kiépítenünk. Ezzel végül hét órára végeztünk, két oldalt egy-egy sor Unicityt helyeztünk ki, palánkot szereltünk rájuk. Így reggel nyolckor megindulhatott a forgalom.

A bontás éjszakája után a két pillér környezetében ki kellett alakítanunk egy olyan terepet, amelyről folytatódhatott a szádofalazás. A két brigád három nap alatt el is készült a kétszer harminc méter hosszán leverendő szádofallal. Ezért külön köszönet a Vízépszolg-94 Kft.-nek. A szádolás befejeztével elbontottuk a régi cölöpösszefogókat, az új szerkezeti cölöpöket szintre vésztük. A B pillérnél az okozott izgalmat, hogy a cölöpösszefogó mellett 7 cm-re futnak az elektro-



Harapó munkában



A lehajtó híd itt még áll

mos és távközlési közművek, valamint a korábban említett gázcső miatt is aggódtunk, nehogy cölöpvésés közben megsérüljön. Végül minden nagyobb gond nélkül el tudtuk készíteni a szerelőbetont mindkét pillérnél. A cölöpössze-fogók zsaluzása kényelmetlen volt: egyik oldalon a szádfal, másik oldalon a közművek közelsége miatt. A Szegedbeton Kft. azonban jól helytállt, így viszonylag hamar ki tudtuk „jönni” a gödrökből. Ekkor úgy tűnt, picit fellélegezhetünk, minden jól halad a maga útján. Megépültek a pillérek, és ma már az egyik fejranda kiállványozása folyik.

A fellélegzés azonban nem tarthat sokáig, hiszen még sok megoldatlan probléma áll előttünk. Június 14-re ki kell építenünk egy ideiglenes lehajtót a BKV és a Volánbusz járművei számára. Ehhez szorosan együtt kell működnünk konzorciumi társainkkal: a Colas Hungáriával és a Magyar Aszfalttal. Szintén megoldandó kérdés az A hídfő háttöltése, mely a bejárás miatt nem épülhet meg egyben. Fenn kell tartanunk a Közgép Zrt. bejáró útját, valamint észben kell tartanunk, hogy a szerelőtér helyén egyszer töltést kell majd építeni. Ehhez szintén szükséges az út fenntartása. Ugyanakkor a híd háttöltését készíteni kell, a cölöpözés nem várhat a hídfőknél. Ehhez kompromisszumos megoldást kötöttünk a mérnökkel. A gázcső kiváltása folyamatosan kérdéses, remélhetőleg időben ki lehet majd váltani, hogy ne legyen csúszás az ütemtervben. Fontos, hogy ez a műtárgy időben megépüljön, hiszen a Hárosi híd és a 3.2/2-es híd közötti töltést teljes mértékben csak a hídon áthajtva lehet felhúzni, ez pedig szükséges ahhoz, hogy idén meg tudjuk építeni a betonpályát.

Összegezve azt mondhatom, bár rengeteg problémával küzdöttünk, a híd megfelelő ütemben épül. Háros csapata elégedett lehet teljesítményével. Azt azonban nem felejthet-

jük el, hogy sok van még hátra, és az elkövetkező időszak sem ígérkezik egyszerűbbnek, mint az eddig eltelt.

Végezetül szeretném megköszönni mindenkinek a munkáját, akik segítik ezt a mini projektet, külön kiemelve Kéri Erzsébetet, Molnárné Gyöngyit, Kovács Attilát és természetesen Feczkó Róbertet, akik talán a legtöbbet küzdöttek és küzdenek a „kis 3.2/2”-ért.

Horvai Péter



A híd hűlt helye reggelre

Szennyvízcsatorna hálózatok

Három építkezés az M3 mentén

A HÍDÉPÍTŐK LEGUTÓBBI SZÁMÁBAN BESZÁMOLTUNK AZ ASZÓDON ÉS TÉRSÉGÉBEN ZAJLÓ SZENNYVÍZCSATORNA HÁLÓZAT ÉPÍTÉSÉNEK MÚLT ÉV VÉGI ÁLLÁSÁRÓL. EZT A MUNKÁT AZ A-HÍD ÉPÍTŐ ZRT. ÖNÁLLÓAN NYERTE MEG.



IDÉN AZ M3-AS KÖZVETLEN KÖZELÉBEN A HÍDÉPÍTŐ ZRT. NYERTE MEG A KIVITELEZÉS JOGÁT A MEZŐKÖVESD VÁROS SZENNYVÍZHÁLÓZATÁNAK FEJLESZTÉSE PROJEKTEN. EGY HÓNAPPAL EZELŐTT PEDIG AZ A-HÍD ÉPÍTŐ ZRT., A SWIETELSKY KFT. ÉS A HAJDÚ ÉS TÁRSAI KFT. – ASH KONZORCIUM NÉVEN – ÍRT ALÁ SZERZŐDÉST VÁCSZENTLÁSZLÓ, VALKÓ ÉS ZSÁMBOK SZENNYVÍZCSATORNA HÁLÓZATÁNAK KIVITELEZÉSÉRE.

A külső szemlélő azt gondolhatja, hogy a begyakorolt csapatok a tervek átnézése után már kezdhették és kezdehetik a munkát. A feladat látszólag egyszerű: határidőn belül és hasonló feltételek között el kell kezdeni ugyanolyan átmérőjű vezetéseket építését.

Valóban a feladatok nagyon hasonlóak, de mégis más problémák jelentkeznek. A kapcsolattartás a megrendelővel és a FIDIC mérnök képviselőivel, a KEOP támogató szervezet az Energiaközpont Nonprofit Kft. szigorú feltételeinek betűpontossággal megkívánt megfelelés miatt egyre nehezebb. Az ajánlatban szereplő minden szónak, ígéretnek, a kiíró általi elírásnak is nagy jelentősége van.

Aszód és térsége szennyvízcsatorna építése

Véghatáridő 2012. december 9. Ígéretünk szerint 2012. november 1-jén kívánjuk az átadás-átvételi eljárást lezárni. Előtte két hónap próbaüzem van, ami azt jelenti, hogy a rendszernek műszakilag el kell készülnie augusztus végére. A vezeték lefektetése július közepére fejeződik be. A tizenégy, szerkezetépítést is igénylő átemelőből tizenkettőt már elhelyeztünk, most a szerelési, elektromos, szagtalanító munkák következnek. Az út-helyreállítási munkákat október közepéig

MINDHÁROM PROJEKT

85%-ban EU támogatással épül, így a KSZ szerepe jelentős.

kell elvégezni. Itt ez sávossal helyreállítást jelent. A heti alvállalkozói kooperációk mellett is nagy feladat a megfelelő információáramlás biztosítása, hogy minden területen azonos minőségben lehessen átadni majd a megépült szakaszokat. Nem mindenki tudja betartani a kért adatszolgáltatásokat, engedélyezési időket. A heti jelentések nemcsak házon belül, hanem a megrendelőnek is kötelezőek.

Aszód és térsége hét településén:

- 1935 db házi bekötés,
- 38 657 fm gravitációs,
- 29 546 fm nyomóvezeték épül,
- 17 db szennyvízátemelő szerelésével együtt



Mezőkövesd szennyvízcsatorna-hálózatának fejlesztése

A szerződés aláírása 2012. március 29-én volt. A közreműködő szervezet ezt 2012. április 27-én ellenjegyezte. A munkákat egy helyen azonnal meg kellett volna kezdeni. A közműszolgáltató cégektől a kiviteli tervek alapján megkértük a hozzájárulást.

Az elmúlt hónap munkái: ajánlat kérések a beszállítóktól, kivitelezőktől, szolgáltatóktól; a kiviteli tervekben szereplő, nem egyértelmű műszaki megoldások egyeztetése a megrendelő, üzemeltető képviselőivel; a szerződés szerint rövid határidőn belül kötelezően leadandó dokumentumok elkészítése. Ütemtervünket követve a vezetéképítési munkákat idén júliusban kezdjük meg.

A mezőkövesdi projekt paraméterei:

- 2265 db házi bekötés,
- 29 335 fm gravitációs,
- 6 db szennyvízátemelő építése, átalakítása



Vácszentlászló agglomerációs szennyvízhálózat építés

2012. május 31-én írták alá az ASH konzorcium képviselői Vácszentlászló, Valkó, Zsámbok szennyvíztisztítási programja hálózatépítési projektjének szerződését. A projekt befejezési határideje 2013. november 30. Mivel a szennyvíztelep – melyet más kivitelező épít – próbaüzeméhez szennyvizet kell szolgáltatni, a vezetéképítés, fedtetés, átadás és az átemelők beüzemelése, átadása már ebben az évben szükséges. Nem elég elkészíteni legalább 60%-ban, a lakóknak rá is kell kötniük a rendszerre.

A Vácszentlászló és agglomerációja szennyvíztisztítási szerződés tartalma:

- 2435 db házi bekötés,
- 39 900 fm gravitációs csatorna,
- 17 000 fm nyomóvezeték
- 11 db új átemelő

Így a konzorciumi irodától nagy erőt kíván a munkamegosztás és a projekt beindítása. A jó kezdés minden esetben szükséges ahhoz, hogy az építés ne tűzoltójellegű feladatok megoldásával folyjon!

Csepregi András

Mindezt Mezőkövesd belvárosában az északi és déli városrészben. A szűk utcák, mély csapadékvíz árkok, patakok, a meglévő hálózat adta rákötési magasságok miatt a szokásosnál is pontosabb kivitelezés szükséges. Az utak nagy része aszfalt szőnyegezést kap, a város meg fog újulni.

A szerződés véghatárideje az aláírástól számított 24 hónap, vagyis 2014 tavasza. Ütemtervünkben 2013. október 31-ét jelöltünk meg véghatáridőnek úgy, hogy a vezetéképítések 2013 nyarán elkészülnek. Reméljük lesz annyi jó képességű kivitelezői kapacitás, hogy ezt tartani tudjuk.

A két munkán lassan összeállt az A-HÍD-Híddépítő projektiroda. A mérnök kollegák egy-egy területért teljes körűen felelnek. A kinti és benti feladatok optimalizálása az idő más-más felhasználását teszi szükségessé.



Hany-tisasülyi

árvízszint csökkentő tározó

ÉPÜLÜNK, SZÉPÜLÜNK. NEM MONDOM, HOGY NEHÉZSÉGEINK NINCSENEK, DE HALADUNK ELŐRE ÜTEMTERVÜNKNEK MEGFELELŐEN. REMÉNYEINK SZERINT ALIG TÖBB MINT KÉT HÓNAP MÚLVA MEGKEZDŐDHET A MŰSZAKI ÁTADÁS-ÁTVÉTEL.

RÉSZLETESEBBEN EZ AZT JELENTI, HOGY TÖLTÉSÉPÍTÉSÜNK KÖRBE ÉRT. A HIÁNYZÓ „LYUKAKAT” – ILYEN VOLT TÖBBEK KÖZÖTT AZ ELEKTROMOS ILLETVE MOL VEZETÉK MIATTI KIHAGYÁS – SIKERÜLT MEGÉPÍTENÜNK, AZAZ KÖRBE LEHET MÁR MENNI A TÁROZÓN MIND A 32 KM-EN. EZZEL PÁRHUZAMOSAN A FÖLDUTAK ÉPÍTÉSE, AZ ANYAGNYERŐ HELYEK REKULTIVÁCIÓI, A BELSŐ CSATORNÁK KOTRÁSAI IS A VÉGÉHEZ KÖZELEDNEK.





Egy nagy feladat vár még ránk:

a tározóra kerülő burkolatépítés, mely szintén elkezdődött már. Ez azt jelenti, hogy az elkészült agyagtöltésre 1 réteg geotextília, 15 cm homokos kavics, 15 cm CKT, és 5 cm aszfalt kopóréteg kerül az elfogadott TU-ban, MMT-ben rögzítettek szerint, míg a padka a jól megszokott M20 stabilizált padka lesz.

Ennek a feladatnak a bonyolultsága a logisztika, hiszen kb. 150.000 tonna szemcsés anyagot kell a gát tetejére felhordani. Azt tudni kell, hogy a koronaszélesség 5 méter, azaz egymás mellett két tehergépkocsi nem fér el. Vagyis nem oldható meg, hogy a finiserről üresen jövő tkg. mellett a teli tkg. tolasson rá a finiserre, hanem egyiknek várnia kell. Ezért a megfelelő ütemű kiszolgálás érdekében, a véglegesen kb. 2 kilométerenkénti rámpákat, ideiglenes be kell sűríteni, hogy ne legyen nagy az idővesztés a gépláncok kiszolgálásakor. Összesen mintegy négy géplánccal építjük



a burkolatot, azaz egyszerre több helyről „támadjuk meg” a gátat.



Ami a műtárgyépítést illeti,

a nagy műtárgynál jelentős változásokat éltünk meg az elmúlt hónapokban. Még a nyári vízszint feltöltése előtt (2012. március 15.) üzembe helyeztük a járszági bújtatót, míg egy hónappal később a sajfoki összekötő csatornát is. Pár napon belül pedig a sajfoki bújtató is üzemelni fog. A nagy műtárgynál lévő hídszerkezet most már ténylegesen hasonlít egy jól megszokott hídra, hiszen e pillanatban már a szegélyekre kerülő sóvédelmi bevonat készül. A tiszai oldali szegmenstáblák már a helyükön vannak, a tározó oldaliak a héten érkeznek és kerülnek a helyükre. A végleges áramellátás már a helyén, ami azt jelenti, hogy két héten belül megkezdődnek a szegmensek mozgatási és víztartási próbái. Ez idő alatt az előfénékből, illetve utófénékből hiányzó dilatációs egységek betonozása is elkészül.

A meglévő tiszai fővédvonal, illetve a régi sajfoki zsilip bontása az utólagosan elrendelt töltéskorrekció építésével párhuzamosan halad. Innen nem messze megbújik a gátőrtelep illetve a régi szivattyútelep, melyek újjáépítése, felújítása szintén a projekt része. A tavaszi kedvezőbb időjárásnak is köszönhetően mindkét munka szépen halad.

A gátat keresztező kisműtárgyak mindegyike befejezéshez közeledik, sőt van olyan is amely már teljesen elkészült. A hátralévő időben még a zsilipek mozgatási illetve víztartási próbáit kell elvégeznünk, és a hiányzó rézsúlépcsőket, vízmércéket kell elhelyeznünk.

Összefoglalva kijelenthető, hogy sokat haladtunk előre az elmúlt hónapokban – külön köszönet ezért minden kollégámnak. De nem dőlhetünk hátra, mert a hátralévő alig több mint két hónapban még sokat kell dolgoznunk, hogy átadáskor körbe kerékpározhassuk a gátat.

Erre az alkalomra minden kedves olvasónkat sok szeretettel várjuk!

Varga Balázs projektvezető



Ipartörténeti emlékek nyomában

Sajfoki őrtelep rekonstrukciója

A SZÉLSŐSÉGES IDŐJÁRÁSI JELENSÉG, AZ ÖZÖNVÍZSZERŰ ESŐZÉSEK HATÁSÁRA JELENTŐS ÁRHULLÁMOK KELETKEZNEK A FOLYÓKON. AZ AZONBAN VILÁGOSSÁ VÁLT, HOGY AZ ÁRVÍZVÉDELMI RENDSZER VÉDELMI KÉPESSÉGE NEM NÖVELHETŐ A TÖLTÉSEK MAGASÍTÁSÁVAL.



A VÁSÁRHELYI-TERV TOVÁBBFEJLESZTÉSE ADTA A MEGOLDÁST: A VÍZTÖBBLETET AZ ÁRHULLÁM LEVONULÁSAKOR A FOLYÓMENTÉN ÚJONNAN ÉPÍTETT TÁROZÓKBA VEZETIK. A MOST ÉPÜLŐ HANY-TISZASÜLYI ÁRVÍZSZINT CSÖKKENTŐ TÁROZÓ MEGVALÓSÍTÁSÁNAK RÉSZE A SAJFOKI ŐRTELEP REKONSTRUKCIÓJA ÉS EZEN BELÜL AZ ORSZÁG ELSŐ BELVÍZ ÁTEMELŐ SZIVATTYÚTELEPÉNEK FELÚJÍTÁSA IS.

A szivattyútelep, mint ipari műemlék

A Hany-csatorna zsiliprendszerét 1893-ban a Jászkiséri Tiszaszabályozási Egylet építette, melyet 1966-ban felújítottak. A zsilipnél lévő ipari műemlék szivattyú gépházát 1878-ban építették. Keleti irányban később hozzáépítették a kazánházat, melyben három, samott téglával bélelt kazán van. A kazánok 1897-ben készültek Budapesten a Röck István Gép- Gőzkazán Gyárban. Később, 1892-ben a gépházba korszerű szivattyús gőzgépeket telepítettek. Ezek még angol típusúak voltak, melyeken az alábbi felirat áll: „Schlick féle vasöntöde és Gépgyár RT., Budapest 1892. 58sz. J&H GWYNES Hammersmith, London”.

Az épület háborús károkat szenvedett, az egyik ipari kémény széttört, ezért azt újra kellett építeni. A két kémény alakja e miatt nem egyforma. A szivattyúház a 19. század végén, az akkori anyagokkal, illetve építési technológiákkal készült. Az épületet és annak helyiségeit – műemléki jellege miatt – az eredeti állapotnak megfelelően kell felépíteni.

Felújítási munkák

A műtárgyon jelentkezett nedvesedés injektált szigetelési rendszer alkalmazásával szüntethető meg. A szabadon álló ipari kémény, valamint az épületen is megjelenő nyerstégla felületen több helyen kifagyás okozta téglá-, és fugahiányok találhatóak. A felújítás során a műemlék a téglák pótlásával, a fugák kikaparása utáni visszajavításával és a teljes felület vízszűrő bevonatának felhordásával nyeri vissza eredeti formáját. A munkálatok során az épület tetőszerkezete és cserepezése is megújul. A hibás homlokzatot és belső vakolatot speciális vakolattal újítjuk fel. Ezek a javítás után új felületkezelést kapnak.

A megújult járdák és a vízelvezető árkok a csapadékvíz elvezetését biztosítják.



Az őrtelep rekonstrukciója

A szivattyútelep helyreállítása mellett sor kerül a gátórház felújítására is. Az őrtelepen a régi istállót, állattartó épületet, tartózkodót és raktárépületeket elbontják, helyettük új, korszerű épületek kapnak helyet.

Az ipari műemlék mellett érdemes megemlíteni a környék fűz-nyár ligeterdőit és a madárvilág sokszínűségét. Megcsodálhatjuk itt a pusztai ölyveket, kékvércséket, bíbiceket és fácánokat is.



Indonéz katasztrófa

Gyenge anyagminőség és mérnöki hibák

A KUTAI KARTANEGARA HÍD ÖSSZEOMLÁSÁT TÖBB TÉNYEZŐ IDÉZTE ELŐ, PÉLDÁUL A TÚL KÉPLÉKENY ÖNTÖTTVAS CSAPOK HASZNÁLATA A FŐKÁBELEK ÉS A FÜGGESZTŐ RUDAK KÖZÖTT.



A HÍDON ÉPPEN JAVÍTÁSI MUNKÁLATOKAT VÉGEZTEK, MIKOR 2011. NOVEMBER 26-ÁN ÖSSZEOMLOTT. LEGKEVESEBB HÚSZ EMBER VESZTETTE ÉLETÉT. A HIVATALOS VIZSGÁLAT RÁMUTATOTT, HOGY A MUNKÁLATOK KÖZBEN ELKÖVETETT HIBÁK SOROZATA VÁLTOTTA KI A KATASZTRÓFÁT.

A vizsgálóbizottságot három indonéz egyetem kilenc szakértője és az indonéz Közmunkák Minisztériumának egy rendeltje alkotta. A technikai csapat vezetője prof. Iswandi Imran egy januári sajtótájékoztatón elmondta, hogy a híd építése során elkövetett mulasztások központi szerepet játszottak a híd összeomlásában.

A Kutai Kartanegara híd a második legnagyobb indonéz tartományban, Kelet-Kalimantanban, (Borneó szigetén) Tenggarong városban épült, a híres Golden Gate híd mintájára és Kalimantan Golden Gate-jének is nevezték. A híd konstrukciós munkálatai 1995–2001 között zajlottak, tizenegy éve vehették birtokba a közlekedők.



Ez volt a leghosszabb indonéz függőhíd. A híd acél pilonokkal és rácsos acél merevítő tartóval épült. Teljes hossza 710 m, ebből a mederhíd 270 m, a parti nyílások 100 m-esek és a felvezető híd 120 m mindkét oldalon.

A megnyitás óta eltelt évtizedben a medernyílás jelentős, mintegy 700 mm-es lehajlást szenvedett. Ennek javítására a rácsos merevítő tartót emelték volna feljebb a felújítási munkálatok során. A katasztrófa idején éppen a medernyílásban dolgoztak.



megállapítottak. Djoko Kirmanto, az indonéz közmunkaügyi miniszter nyilatkozata alapján a híd összeomlása a tervezés, a kivitelezés és a felújítás során felhalmozódó hibákra vezethető vissza. Hozzátette, hogy a jövőben az indonéz hidépítéseket csakis professzionális csapat végezheti. A PCI Consultant tervezte a hidat, a kivitelezést a Karya Hutama cég végezte, a felújítást a Bukaka vállalat.

Prof. Sohei Matsuno, az indonéz Palembang városában található IBA Egyetemről egy tanulmányában az összeomlás egy másik lehetséges okára világított rá, mely szerint a híd kábeleinek lehorgonyzó tömbjei bizonyítottan elmozdultak a híd irányába néhány 100 mm-t (valószínűsíthetően az elégtelen számú cölöpök miatt), ez okozhatta a főnyílás jelentős alakváltozását.

Rada Enikő
a Bridge – Design & Engineering cikke alapján

Imran rámutatott, hogy a munkálatokat nem egyidőben végezték mindkét oldalon, ráadásul a híd nem volt lezárva a forgalom elől az emelési folyamat alatt. Az emelést a kifolyási oldalon kezdték, az acél rácsos tartót 150 mm-rel emelték feljebb, 50 mm-es lépésekben. A befolyási oldalon folytatták a procedúrát, mikor az egyik függesztőrúd és a főkábel kapcsolata tönkrement. A híd kevesebb, mint 20 másodperc alatt összeomlott. A katasztrófa után a főkábel és a függesztőrudakat épségben találták, ezért a vizsgálat a kábeleken a függesztő bilincseknél található csavarok és anyák tönkremenetelére fókuszált. A mérések igazolták, hogy a csavarok FCD 60-as, képlékeny öntöttvas anyagúak ahelyett, hogy az ilyen kapcsolatokhoz szokásosan használt acélöntvényből készültek volna. Imran professzor szerint a kapcsolatot az ismétlődő és folyamatos teher miatt fáradás is gyengítette, mindemellett törésre utaló jeleket, korrózió okozta problémákat és feszültségkoncentrációt is



Határtalanul Ógyallán

hídépítő verseny és szakmai nap

A HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE ÉS A HEFELE MENYHÉRT ÉPÍTŐ- ÉS FAIPARI SZAKKÉPZŐ ISKOLA KÖZÖSEN RENDEZTE A 2012. ÉVI, KÖZÉPISKOLÁSOKNAK SZÓLÓ REGIONÁLIS HÍDÉPÍTŐ VERSENYT, VALAMINT A VERSENNYEL PÁRHUZAMOSAN FOLYÓ SZAKMAI NAPOT, SZOMBATHELYEN. ENNEK A RENDEZVÉNYNEK A SIKERE KAPCSÁN TÖBBEN IS MEGKERESTÉK A HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETÉT HASONLÓ SZAKMAI NAP MEGTARTÁSÁRA. ÍGY KERÜLT SOR A *HATÁRTALANUL* PROGRAMBAN VALÓ RÉSZVÉTELÜNKRE



A PROGRAM CÉLJA A DIÁKOK MEGISMERTETÉSE A KÁRPÁT-MEDENCÉBEN, DE A JELENLEGI ORSZÁGHATÁROKON KÍVÜL ÉLŐ TÁRSAIK ÉLETÉVEL, TEVÉKENYSÉGÉVEL, A SZEMÉLYES KAPCSOLATOK KIALAKÍTÁSA ÉS ELMÉLYÍTÉSE, ILLETVE TÁGABB ÉRTELEMBEN ÁLTALÁBAN A HATÁRON TÚLI MAGYARSÁGGAL VALÓ MEGISMERTETÉSE (SAJNÁLATOS MÓDON SOKAN AZT SEM TUDJÁK, HOGY OTT ÉLNEK EGYÁLTALÁN MAGYAROK).



1. kép: Ógyallai Építőipari Szakközépiskola
2. kép: A jövő hídépítő nemzedéke
3. kép: Dopravoprojekt Hídosztályának nyugalmazott vezetője Nagy László
4. kép: Ajándék könyvek átvétele
5. kép: Szakmai beszélgetés

A Hefele iskolának hosszú évekre visszanyúló kapcsolata van az Ógyallai Építőipari Szakközépiskolával, ezért a program keretében 2012. március 26-30. között Ógyallán került sor a szakmai napra, illetve egészen pontosan napokra.

Az ógyallai iskoláról röviden annyit, hogy három-három párhuzamos osztályban oktatják a tanulókat a négy évfolyamon, kettő-kettőben magyar, egyben-egyben pedig szlovák nyelven. A Kimle László igazgatótól kapott évkönyv tanúsága szerint a szlovák tannyelvű osztályokba járó tanulók nagy részének is magyar neve van. Az viszont már nem derülhet ki belőle, hogy ők már elszlovákosított magyarok, vagy szlovák tannyelvű osztályba íratott (még) magyar anyanyelvű diákok. A kétnyelvű évkönyvből sok érdekesség megtudható az iskoláról, és nemcsak az ott tanulók, hanem az ott élők életéről is, viszont végig tetten érhető benne az a kettősség, már-már skizofrén állapot, amit a kétnyelvűség okoz (elsősorban a nevek írásakor).

A program keretében a Szombathelyről erre az alkalomra odautazó diákok és a helyi tanulók közösen vettek részt a fő eseménynek számító maketthíd-építési versenyben, illetve egyéb kulturális és szakmai vetélkedőkben, valamint szabadidős programokban. Utolsó két nap kirándultak Selmecbányára és Nyitrára, ez utóbbira többek között az A-HÍD által kivitelezett 209-es jelű híd megtekintésére.

A szakmai program részeként 28-án, szerdán a diákok előadásokat hallhattak a hídépítő és tervező szakma képviselőitől. Az egyesület felkérésére a nyitrai 209-es híd építéséről tartottam előadást a jövő építőipari szakembereinek. Nagy László mérnök, a pozsonyi Dopravoprojekt Hídosztályának nyugalmazott vezetője pedig (aki szintén a Hídépítők Egyesületének felkérésére vállalta az előadás megtartását, amiért roppant hálásak vagyunk neki) a csallóközi Duna-hidakról mondott el érdekfeszítő adatokat egy látványos előadás keretében. Az előadás után a diákok kérdéseket tehettek fel, amelyekre válaszoltunk, de jutalomkönyveket (melyeket az A-HÍD ZRt. és a Hídépítők Egyesülete biztosított) ezúttal



4

AJÁNDÉKOK

rendhagyó módon a kérdésekért.

rendhagyó módon nem a válaszokért, hanem a kérdésekért lehetett kapni. Kaptak is sokan, és nagy örömmel kezdték mindjárt forgatni is őket.

Jó példája volt ez a néhány napos rendezvény annak, hogy ma már nem jelentenek akadályt a határok. Együttműködött két magyar tannyelvű iskola és egy építőipari háttérrel rendelkező egyesület szakmai célok megvalósítása érdekében.

A program jelentőségét mutatja, hogy a Felvidéken megjelenő magyar nyelvű lap, az Új Szó a következő héten három hasábos, fényképes tudósításban számolt be róla.

Barta János
M-HÍD ZRt műszaki osztályvezető



5

Tervek a Hídkertben

a Hídépítő udvarán

MINT ELŐZŐ LAPSZÁMUNKBAN MÁR
BESZÁMOLTUNK OLVASÓINKNAK,
A HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE ÉS A MAGYAR
MŰSZAKI ÉS KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM
AZ EDDIGIEKTŐL ELTÉRŐ, ÚJ FORMÁBAN
FOLYTATJA HAGYOMÁNYOS MUNKÁJÁT
A HÍDÉPÍTÉS MŰSZAKI EMLÉKEINEK
MEGŐRZÉSE TERÉN.



A közeljövőben
a Hídépítő előkert-
jében – a Margit híd
elemeihez hasonló-
an méltó elhelyezést
biztosítva – további
hídelemek kiállítá-
sát tervezzük.



1

Az előzetes elképzelések szerint ezek előrelátható sorrendje és köre:

- láncclemez pár az első (Clark-féle) Lánchídból (1. kép),
- korlátmező és két korlátkonzol az újjáépített Mária Valéria híd eredeti szerkezetéből (2. kép),
- fix és mozgó saruegyüttes az újjáépített Mária Valéria híd eredeti szerkezetéből (3. kép),
- andráskereszt a Margit híd roncsaiból (4. kép),
- dízelmotoros cölöpverő, előkerült a Mária Valéria híd újjáépítésekor, a Duna-meder roncsmentesítésekor (5. kép),
- Magyarország első alumínium hídjának egyik pálya-eleme (épült 1950-ben, elbontották 1982-ben) (6. kép).

A közeli hetekben, hónapokban további hídelemek (részben bontott darabok, részben mederből kiemelt roncsok) begyűjtése várható. A közelmúltban tisztázódott a Szabadság híd és a Margit híd átépítése során kicserélt (bontott, elszállított) anyagok jogi helyzete. A roncsok közül a kivitelezéseket végző konzorciumok segítségével már a munkák során kiválasztottuk a hidak történetére leginkább jellemző szerkezeti és díszítő elemeket. A munkában a konzorciumokon belül a Hídépítők Egyesületének tagjai, a Budapesti Közlekedési Központ, a Fővárosi Önkormányzat és a Fővárosi Közterület Fenntartó ZRt. vállalt kiemelkedő szerepet.

A távolabbi elképzelések között szerepel, hogy egyes kiválasztandó szerkezeti elemeket – gondosan betartva minden balesetelhárítási és műtárgyvédelmi szabályt – szabad téren is kiállítsunk. Így szóba került az idén újraépült és a Szabadság híd északi vámszedő házában a közeli jövőben ismét megnyíló „Budapesti Duna-hidak” című állandó kiállítás környezete, és a Budapesti Műszaki Egyetem Hidak és Szerkezetek Tanszéke is.

Szabó László
muzeológus



2



3



4



5



6

Helyreigazítás:

A Hídépítők 2012/1-2. lapszámában a 22. oldalon közölt *Hídkert a Hídépítő udvarán* című cikk első mondata helyesen a következő: *Decemberben tartottuk a Hídépítők Egyesületének kezdeményezése alapján létrejött Hídkert szabadtéri kiállítás első darabjának ünnepélyes avatását, mely a Margit híd elemeiből: a Szent Koronából, korlátmezőből és rostrál oszlopból áll.*

Ötkarikás Híd Próba 2012

Egész éven át tartó sportrendezvény sorozat

Ötkarikás
Híd Próba
2012



ÁLLOMÁSOK:

1. Természetjárás, túrázás
2. Evezés
3. Kerékpározás
4. Futás
5. Lövészet

Az Ötkarikás Híd Próba egy egész éven át tartó program-sorozat, mely gondolatában kapcsolódik az idei olimpiai játékokhoz.

A jelentkezőknek öt próbán kell részt venniük. A sportágak lehetőség szerint igazodnak az évszakokhoz. Célunk, hogy minél több Hídcsoport dolgozó teljesítse mind az öt állomást.

A résztvevők állomás füzetet kapnak, melyben gyűjthetik a részvételt igazoló pecsétet. Aki mind az 5 alkalommal részt vesz, és teljesíti a feladatokat, emlékérmeket kap, melyet a garázsbulin ünnepélyes keretek között adunk át.

Az állomásfüzet letölthető, és a rendezvénysorozat nyomkövethető egyesületünk honlapján is:
www.hidepitok-egyesulete.hu.

Hídépítők Egyesülete

Amikor egy túra ötkarikás

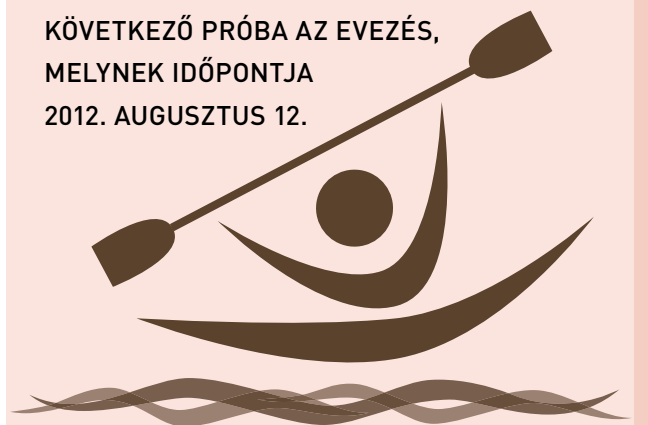
Embert próbáló kirándulásra szánták el magukat azok a kollégák, akik júniusban teljesítették a Rám-szakadék túrát. Ők már biztos tulajdonosai legalább egy karikának. Nagy melegben, lelkesen indult a szakadék megmászása. A csoporttal túrázó gyerekek feszes tempót diktáltak, de becsületükre legyen mondva, végig bírták is ezt az iramot.

Külön öröm volt számunkra, hogy párok, családok vettek részt a rendezvényen. Jó lenne, ha a többi alkalmon is részt vennének családtagok! Szeretettel várjuk őket.

Túravezetők: Duhay Dániel, Ács László és Juhai Sándor.

Köszönjük lelkiismeretes munkájukat!

**KÖVETKEZŐ PRÓBA AZ EVEZÉS,
MELYNEK IDŐPONTJA
2012. AUGUSZTUS 12.**



Foci kicsit másképp...

**AMIKOR A CÉG VEZETÉSE FELKÉRT MINKET, HOGY
INDULJUNK AZ MLSZ ÁLTAL MEGHIRDETETT TOP
200 ELNEVEZÉSŰ TORNÁN, KICSIT ÚGY ÉREZTÜNK
MAGUNKAT, MINT EGY ELVARÁZSOLT MESÉBEN.**

Az első lépés ilyenkor egyeztetni és megszervezni: mindenki, aki csak hadra fogható jöjjön és képviselje cégünket, mint egyesületi tag. Új arculattal és nagy várakozással vágtunk neki a május 12-i fordulónak.

Enyhe túlzással olyan pályán játszhattunk, és pihentünk a meccsek között Telkiben, amelyet nagyon sokan csak fényképről láthatnak. Nem véletlenül hívják Telkit a magyar labdarúgás fellegvárának. Még labdába sem rúgtunk, de azt gondoltuk már pusztán ezért megérte. A környezet, a pályák, a profizmus, amit ott láttunk minden előzetes fáradságot, egyeztetést, szervezést megért.

Viszont a Top 200 cég közül egyik csapatként szerepelni egy ilyen rangos tornán felelősség, és egyben komoly kihívás is. A csoportbeosztás alapján hasonló kvalitású csapatok között találtuk magunkat. Egy összetartó, harcolni tudó ellenfelet látott bennünk minden csapat. A nap végére nagyon fáradtan, de mindenkinek egy elégedett mosolyt látva az arcán, csoport elsőként, és veretlenül mehettünk az öltözőkbe. Mindenki tudta a csapattagok közül, közel egy hónap múlva a döntőben csak olyan csapatok lesznek jelen, akik itt és most nyerni tudtak.



Talán csak az előjelek, és a jelzők hiányoztak, amit a június 7-i döntőben, minden szépítés nélkül, hidegzuhanyként éltünk meg.

Már az öltözőben lehetett tudni, és érzékelni: vannak cégek, akik mindent elkövetnek annak érdekében, hogy csapatuk az elvárható legjobb eredményt hozza. A lényeg: még kint sem voltunk a gyepen, amikor szembesültünk azzal, ez nem az a döntő ahol mi labdába tudnánk rúgni.

Mindig is szerettem volna én, mint csapatkapitány egy olyan csapat ellen játszani mondjuk barátságos mérkőzésen, ahol élvonalbeli futsal vagy éppen már nem aktív, de ismert volt élvonalban játszó futballista ellen léphetek pályára. Sajnos lelkesedésemet beárnyékolta nem is kicsit, hogy más csapatok fittyet hányva az előírásokra, hoztak különböző akadémiákon edzett embereket. Így hát – nemes egyszerűséggel mondhatjuk – az esélytelenek nyugalmával indultunk neki, és a vártak megfelelően a nap második felében a csoportból kiesve mehettünk zuhanyozni.

Viszont ez is csak egy torna, ami nem töri le az embert annyira, hogy ne keresse az újabb kihívásokat és lehetőségeket. Szeretjük annyira ezt a sportot, hogy a következő alkalommal újra emelt fővel tudjunk farkasszemet nézni ellenfeleinkkel.

Végeredmény: a Top 200 elnevezésű, cégek közötti megmérettetésben indult 91 csapatból, ha nem is az élmezőnyben, de a 25. helyet megszerezve zártuk ezt a tornát.

Szabó Balázs
az A-Híd csapat kapitánya



Sárkányhajó Roadshow 2012

- győri verseny -

CSAPATUNK, AZ A-HÍDRAGON IDÉN IS
INDUL TÖBB VERSENYEN SZABADIDŐ
KATEGÓRIÁBAN. A 2012-ES SÁRKÁNY-
HAJÓ ROADSHOW ELSŐ ÁLLOMÁSA
GYŐRBEN VOLT, MÁJUS 12-ÉN.



**A VERSENYT A MOSONI-DUNÁN TARTOTTÁK,
AHOL MÁR KORA REGGEL REMEK VOLT A HANGU-
LAT. SZURKOLÓK, VERSENYZŐK ÉS STRANDOLNI
KÍVÁNÓ HELYIEK NÉPESÍTETTÉK BE A PARTOT.**

A cégek, baráti társaságok mezőnye volt a legnépesebb. Huszonkét egység állt rajthoz, köztük a mi csapatunk, az A-HíDragon. Talán mindannyiunk nevében mondhatom, de személy szerint én biztos, hogy izgultam. Alig vártam a versenyeket, és minden perc, amit a parton kellett tölteni még erősebb izgalmat váltott ki.



Az előfutamok 10 órakor kezdődtek. A mentőmellények felvétele után vízre szálltunk és feleveztünk a rajtig. Az indulás előtti pillanatokban érezhető a feszültség, mindenki csak arra vár, mikor indulhatunk el teljes erőbedobással. Az indítást jelző vezényszórol az egész csapat lemaradt (nem valószínű, hogy húsz embernek egyszerre romlott el a hallása), így igen nagy hátránnyal indultunk. De összeszedtük magunkat, és így is meg tudtuk nyerni az előfutamot.

Szeretem hallani a partról jövő biztatást, kiabálást, dudaszót, még akkor is, ha a verseny alatt, abban a pár percben csak az evezésre kell, és tudok koncentrálni. Nekem nagy pluszt jelent és nagyon jól esik, hogy ennyi embert érdeklődését váltjuk ki a versenyekkel.

A középfutamban már sikerült jól elkapni a rajtot, szépen egyszerre húztunk és 2. helyezést értünk el. Ezzel az A-HíDragon a B döntőbe jutott.

KÖZÉPFUTAM:

1. Merkapt
2. A-HíDragon
3. KOLONIA
4. Dragon Nokia

B DÖNTŐ:

1. A-HíDragon
2. Napsárkányok
3. SZEvezz
4. Pannonvíz

Drukkoltunk, hogy az előreljeszésekkel ellentétben jó idő legyen. A vihar azonban hamar elérte Győrt, ami miatt a szervezők úgy döntöttek, a távot 2000 méterről 200 méterre csökkentik, illetve az időpontját is korábbra hozzák.

Ebben a szeles, esős időben is jól tudtunk rajtolni, és szépen siklott a hajónk a vízen. 200 méter után a mi hajónk ért be elsőként a célba, így 1. helyezettek lettünk a B döntőben.



Futam előtti csend

ÖSSZESÍTVE

tehát a huszonkét egységből 5. lett az A-HíDragon!

Hajrá A-HíDragon!

Ki a jobb? A-Híd! Ki a jobb? A-Híd! Ki a jobb? A-Híd!

Legközelebb június 23-án, Balatonfüreden mérjük össze erőnket a többi csapattal!

U.i.: A verseny idejére fuzionálva Kolónia és a Lapátolók csapatával, létrehoztunk egy tiszta női csapatot. A PINK Ko-A-La névre hallgató amazon csapat nagy küzdelmek árán első helyezést ért el. A lelkesedés olyan nagy lett, hogy lehetőség szerint a rózsaszín brigád több versenyen is indul a közeljövőben.

Gratulálok lányok!

Liebhartd Ildikó
„kissárkány”



Aranyérmesek



Beton HA-JÓ, ahogy én láttam

BETON-KENU-KUPA. KÜLÖN-KÜLÖN A SZAVAK VILÁGOS JELENTÉSEL BÍRNAK, ÁM EGYÜTT ELGONDOLKODTATÓAN MERÉSZ ÉS NEM MINDEN-NAPI SZÓKAPCSOLATOT ALKOTNAK.

Első hallásra értetlenül kérdeztem vissza, Éppen elmélyedve próbáltam átlátni a képernyőmön megnyitott számtalan excel táblázat összefüggéseit, mikor munka közben Hlatky Réka csak éppen bedugta fejét a szobámba és sietve kérdezte: „Ugye jössz betonkenut építeni, ugye? Mert felírtalak! Majd beszélünk, szia!” és távozott, mielőtt felfogtam volna mire is vágtam rá, hogy „persze”. Hát, így indult nálam ez a történet.



2

Néhány pillanatkép az építésről:

1. Ellenőrző bizottság – 2. Zsaluzás –
3. Próbakeverés – 4. Betonozás



3



1

„Elsőként megalkotni valamit, megtervezni és megvalósítani egy új és izgalmas dolgot csak keveseknek adatik meg. Most a felfedezés és alkotás semmivel sem összehasonlítható érzését kínáljuk mindazoknak, akik belevágnak egy izgalmas kalandba és beneveznek az I. Magyar Betonkenut Kupára” olvashattuk a versenykiírást a www.betonkenut.hu honlapján.

Másnap sárkányhajó evezős edzésen csak úgy mellékesen rákérdeztem, mégis mi volt az a tegnapi hajóépítő elszólás. Majd részletekkel nem untatva röviden felvilágosított csapatkapitányunk, hogy ezen kezdeményezés keretében Magyarországon először a műszaki egyetemek, főiskolák és építőipari cégek összemérik kreativitásukat, leleményességüket, szaktudásukat egy olyan úszó beton műtárgy megépítésével, melyet meghatározott szabályok szerint kell elkészíteni.

Másnapra összeállt a csapat, melynek tagjai között akadt akinek a betonról alkotott képe és tapasztalata csupán a betonnak bőrrel való fizikai súrlódásakor fellépő égető fájdalom érzésével párosult. A hajóépítésről sem volt legtöbbünknek több elképzelése, mint a léghajóépítésről. Ennél izgalmasabb dologra ritkán kéri fel az embert. Orosz Károly irodájában ültünk össze, hogy értelmezzük mi a feladat, és előtárjuk elképzeléseinket. Hihetetlen lelkesedés és ötletparádé végeredményeként egy olyan hajót álmodtunk meg, melyet az A-Híd logónk két szárából forgatunk trükkös módon hajó formájúra. Ez az első alapötlet bizonyult nyerőnek. Ezt követően Kovács



4

Rezső számításokkal alátámasztotta elképzeléseinket, hogy valóban úszhat e betonlogónk a vízen. Látványos tervet készített, melyen minden egyes elem méretezéssel szerepelt, segítve a kivitelezők munkáját.

A hajóépítéssel eltöltött szombatokat a csepeli régi szerezőlőhangárban töltöttük. Első nem egyszerű művelet a tervrajzok értelmezése. E vidám hangvétellő nem is olyan egyszerűnek tűnő mozzanatot követte a kivitelezés. A vidám hangulatot képzett mérnökeink olykor egymásnak ellentmondó tervrajz értelmezése biztosította nekünk gazdaságisoknak, mikor élcelődve egymás szaktudását minősítve bizonygatták saját igazukat. Megkockáztatom – és legyen ez dicséret – még a néha talán fordítva tartott és rosszul olvasott tervekben is sikerült hajót építenünk. De minden ilyen utólag kiderült, nyilvánvalóan elrontott elemnél elhangzó „hú, a fenébe, ezt pont fordítva kellett volna betonozni” megjegyzést néhány másodperc döbbenet után rögtön követte Orosz Károly és Csepregi András zseniális eszmefuttatása, mely azt bizonyította be miért pont jó, hogy ezt mégis így betonoztuk a tervekkel ellentétben. Ezen érvek hallatán az elrontott hibás elemek „direkt jó” funkcionalitása mindenkit meggyőzött.

A kivitelezésre rövid határidőnk maradt, tekintve a betonkötésének elhúzódó időtartamát, ezért mindenki teljes odaadással kivette részét a munkában. A kalodaépítést Réka segítségével Nagy-Mélykúti Bencével kezdtük el. Munkavédelmi kolleganőnknek zaftos tanulmány alanyaiként: szandál, rövidnadrág és póló rajtam, kilós kalapáccsal kezemből célzást követően erőből lesújtva a 45-ös szögére, mely visítva süvített kollegám füle mellett, és valahol a hangár másik oldalán koppant a lemezen. Olcsó kis fűrészem – melynek nyele már az első percben letört, de végig használatban maradt rongyba tekert markolattal a pengén – is része volt high-tech felszerelésünknek, más kézi fűrésznünk nem lévén. A dekor és a körfűrész használata közben gyakran megállásra kényszerültünk mikor szemünk, orrunk, fülünk megtelt fűrészpórral vagy forgáccsal. Eközben Juhai Sándor kollegánk a többiekkel a zsaluk megszerkesztésén és szabásán munkálkodott. A 2x2-es acélháló szabására minden létező eszközt felhasználtunk (flex, éles és kevésbé éles drótvágó stb.). A betont helyben kevert érzésre adagolt „Karcsíféle titkos mixből” nyertük, melybe üvegszál pár centiméteres erősítő adalékanyagot kevertünk. A törésp próbák meghozták a várt eredményeket, így nagyon bíztunk a megfelelő szilárdságban. A fizika törvényeit látszólag meghazudtolva könnyűnek ezért minél kisebb falvastagságúnak, mégis kellő szilárdságúnak és vízzárónak kell lennie egyszerre.

Küzdelem



Prezentáció

Tilos merev vázra építeni, vízzáró bevonatot nem alkalmazhatunk, 2 kg-nál több polimert nem használhatunk. Mindez igen innovatív hozzáállást igényelt a csapat részéről.

Miután minden egyes hajóelemet kiöntöttünk és azok megkötöttek, következett a hajó összeállítása. Családapukák lévén, rutint szerezve az otthoni legős játékokon, nem jelentett nagy kihívást. Ekkor szembesültünk a fent már említett fordítva kiöntött elemek problémájával, ami végeredményben nem okozott számunkra áthidalhatatlan gondot. Rajtunk kívül senkinek sem tűnt fel. A végleges forma kiöntését követően Orosz Károly és Juhai Sándor áldozatos csiszoló tevékenységének köszönhetően elnyerte végleges pompáját az A-Hid HA-JÓ. Remek csapatmunka és kitartás eredménye a műtárgy.

Az első vízre eresztés lepett meg igazán mindenkit, amikor is kiderült, hogy fennmarad a vízen! A hajó két, egymástól független elemből áll, melyet középen egy esztétikusnak nem nevezhető csavaros kapoccsal fogattunk össze. És úszott! Csak úgy szelte a habokat Réka és Sanyi tesztevezők alatt, mindenki nagy örömeire.

Végül elérkezett a nagy megmérettetés napja. Egy elegáns kastélyszállóban rendezték a versenyt. Értékeléskor három kritériumot vizsgál a zsűri, melyek megvalósulását pontokkal díjazza: **1.** A betonkenu tervezése, ötletessége és kivitelezése: max. 30 pont. **2.** A betonkenu megvalósításáról készült prezentáció: max. 20 pont. **3.** A csapatnak a versenytávoikon elért helyezése: max. 50 pont. Az a csapat nyer, amelyik a verseny során a legtöbb pontot éri el összesítésben.

Érkezéskor meglepett mekkora publicitást kap az esemény. A stúdiókamerák, tévéstábok és a sajtófotósok láttán azt hit-

2. verzió





Díjazottak

tem más rendezvénnyel vonták össze a Kupát. De nem, ránk voltak kíváncsiak. A nap a kastély dísztermében kezdődött ahol az egyes csapatok bemutatták a gyártás technológiáját, a felhasznált anyagokat és innovatív ötleteiket prezentáció formájában. Ámulva hallgattam mikor a Műszaki egyetem doktora a lézeres 3 dimenziós forma szkenerükről és a számítógépes hidrosztatikai, áramlástechnikai modellezéseikről mesélt a kivitelezésük kapcsán, melynek minden fázisát valamely illetékes tanszék professzora is felügyelte. A fényképeken szkfafanderbe öltözött emberek tették dolgukat a vibroasztal mellett. Mosolyt csalt az arcomra mikor visszaemlékeztem a mi sufni barkácsolásunkra. Aztán jöttünk mi.

Kiállt Kovács Rezső, mint előadó, mögé felsorakozva a csapat. Az első mondat közepén elnémult a mikrofon. Kínos várakozást követve előkerült egy másik szintén nem működő mikrofon, majd az erősítővel akadt valami probléma. Mindezt türelmesen kivárva, mintegy megalapozva prezentációnk ütős kezdését, nekilátott Rezső a mondókájának, miközben peregetek a képek a kivetítőn. A prezentáció remek volt. Szellemes, kellően szakmai és bemutatta ötletdús megvalósításainkat. Mint utólag kiderült a kezdeti technikai problémákat leszámítva a mienk volt a legjobb előadás. Rajtunk kívül minden csapat nagyrészt egy kenut vett alapul, arról mintát vett és kiöntötte betonból. Ezzel szemben a mi hajótestünk mind egyedi formájában, mind megvalósításában kitűnt a többi hajó közül.

A mérlegelésben is kitűntünk. A legnehezebb hajó 170 kg-ot nyomott. Majdnem ennyit nyomott a mi hajótestünk egyik fele. Ezzel a 300 kg körüli hajóval álltunk ki versenyezni a karc-sú, relatíve könnyű kenukkal szemben. Már az összeszerelés sem volt egyszerű művelet. Miután összeállt, felkerült előre az A-Híd, hátulra a Hídépítő zászló. Előre beültem evezni akkor még nem sejtve mire vállalkoztam, hátra Juhai Sándor evezős kormányos. Míg mások a stabilitás problémáival küzdöttek, mi nyugodtan jártunk-keltünk a hajónkban, hihetetlen stabil monstrum volt. Körbenézve a mezőnyön kicsit furán is éreztük magunkat, mivel a legstabilabb hajóban ülve csak mi viseltünk mentőmellényt.

A rajt előtt minden hajó körénk gyűlt megcsodálni remekművünket. Mire felküzdöttük magunkat a rajtbójához addigra már kialakult bennem egy sejtés, ami később bebizonyosodott. Az, hogy ezzel a hajóval nem fogunk hasítani a Duna vízén. A rajtvonalra érve a mellettünk lévő kenusok melleleg megbeszélték ki melyik szövetségnél hány éve evez versenyszerűen, ami bennünket Sanyival csak még elszántabbá tett. A rajt pillanatát követően minden apait-anyait beleadva, hosszú mély tőlünk telhető erőteljes húzásokkal próbáltuk elindítani beton

szörnyetegünket. A 4-5. húzást követően már a rajtbóját majdnem elhagytuk, mikor felnéztem és láttam, hogy a mezőny huss, elszelelt. Na, ekkor sokat segített lelkiileg a partról érkező hatalmas biztatás: „hajrá A-Híííí! Nyomjátok le őket!”. És ami kifért a csövön nyomtuk Sanyival. A többi versenyző már a parton fogyasztotta lángosát és sörét, mikor mi még mindig szórakoztattuk a közönséget Sanyival a vízén. Iszonyatos szurkolótáborunk kerekedett. De megcsináltuk! Behömpölygött uszályunk a célba. Becsületesen megdolgoztunk, rettenetesen elfáradtam.

Ezt követte mintegy levezetésképpen a csapatok sárkányhajó versenye. Tízfős „kis” hajókkal küzdöttünk. Nem szerénykedem, ebben messze a legjobbak voltunk. Végigvertük a mezőnyt nagy előnnyel, hiszen mi ezt versenyszerűen úzzuk már 3. szezonban.

Az eredményhirdetést megelőzően őszinte, feszült várakozást láttam minden résztvevő arcán. A pontozás végeredményeként 3. helyen a Mapei csapata, 2. helyen a BME csapata és az I. Magyar Betonkenu Kupát az A-HÍD Zrt. csapata nyerte! Igazi meglepetés volt számunkra is. Ennyi aranyat egyikőnk sem kapott még. Ugyanis a számunkra nagy meglepetést nem okozó sárkányhajó verseny aranyérmét is bezsebeltuk. Igazán büszkék voltunk a hajónkra.

Mindez jól példázza, hogy egy jó ötletet, egy jó csapat, egyszerű eszközökkel, minimális költségvetésből a szinte teljesíthetetlennek tűnő feladatot és határidőt nem hogy képes, de a legjobban is képes teljesíteni.

Maklári Zoltán harmad fő építésvezető

Sárkányhajó csapat



Sárkányhajó verseny



Amikor éppen nem építünk...

...mini könyveket gyűjtünk

IGEN, A BAGOLY SZOBROK ÉS A MINI
KÁRTYÁK GYŰJTÉSE NYOMÁN
ELÉRKEZTÜNK A MINI KÖNYVEK
VILÁGÁBA, KOSZA KÁROLY KOLLÉGÁNK
GYŰJTŐSZENVEDÉLYÉNEK KÖSZÖNHETŐEN.

Ha azt hinnénk, hogy csak Gutenberg világra szóló találmányának köszönhetjük ezeket a kis gyöngyszemeket, tévednénk. A miniatűr iratok léte egyidősnek tűnik az írással. Már az ősi Babilonban is készültek apró agyagtábláskák, bizonyára nagyon praktikus okokból. Egy nyugta, egy kötelezvény könnyen hordhatóvá vált ilyen formában.

Az ókori Rómában nagyra becsülték a parányi betűkkel írott könyvecskéket. Ritka ékszerként foglalták aranyba és ezüstbe. A büszke tulajdonos pecsétgyűrűjében tarthatta, vagy a nyakába akasztott medalionként is viselhetette.

Az újkori Európában például, főzni kevésbé tudó gazdagabb feleségek a nyakukban hordhatták a bélyeg nagyságú szakácskönyvet, ami ezüstbe kötve ékszerként is jól mutatott.

A Budapesti Antikvárium részletes összefoglalójából azt is megtudhatjuk, hogy a boldog békeidőkben Európa szerte



a táncestélyeken, a báltermekbe lépett hölgyek táncrendet kaptak. Ezek szépen kimunkált, könyvkötők és ötvösök díszítette, zománccal, ezüsttel vagy selyemmel borított könyvecskék voltak. A mellékelt parányi ceruzával jegyezték ezekbe a táncra jelentkezett férfiak nevét a lányok, asszonyok és a ruhakivágásukban hordták. Egy szép hölgynek, micsoda értékes gyűjteménye lehetett ezekből!

Kosza Károly félezer mini könyvet gyűjtött eddig vásárlás és cserélgetés útján. Főleg irodalmi műveket és szótárakat is. Gyűjteményének legrégebbi darabja egy 1890-es kiadású német-magyar szótár. A fotókon kedvenceit csodálhatjuk.

A mai felgyorsult világban a lányok inkább a mobiltelefonjukba jegyezhetik a fiúk nevét, a szakácskönyvek receptjei is könnyen elérhetők egy okos telefonnal. De amikor ezek a mobilok már múzeumba kerülnek vagy veszélyes hulladékként végzik, a gyűjtők féltve őrzött mini könyvei akkor is szelíd büszkeséggel őrzik majd a kis helyen elférő, fellapozható tudást.

B.F.



