

# HÍDÉPÍTŐK

A-HÍD ÉPÍTŐ ZRT. MAGAZINJA



## Római képek

Gyukics Péter fotóművész

34. oldal

## Duna projekt

Győrben

2. oldal

## Építőipari Nívódíj

BKSZT

24. oldal

# Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep Csepel





26



16

## ÉPÍTJÜK

- 2 Duna projekt Győrben
- 4 Borsodivánka és térsége ivóvízminőségjavító projekt
- 6 Folytatódik az 1-es villamos felújítása
- 8 Szennyvíztisztító telep fejlesztése Gödöllőn
- 10 SIKERES átadások, nehéz kezdések Kelet-magyarországi szennyvízcsatornázási projektek
- 12 A budai hegyvidék meghódítása
- 13 Elyert szerződések

## RÖVID HÍREK

- 14 Integrált Irányítási Rendszer belső auditor képzés Humán hírek
- 15 Cafeteria rendszer 2014-ben

## MUNKAVÉDELEM

- 16 Egy életem, egy halálom...

## KÖRKÉP

- 18 HÍD TRANSZ a komplex szolgáltatás színónímája
- 20 Minőségbiztosítási csoport
- 22 Bérügyviteli Bajnokságon bizonyítottak kollégáink

- 23 Az év fiatal mérnöke
- 24 Építőipari Nívódíjat kapott a 2010. július 31-én átadott BKSZT
- 26 Befejeződött székházunk felújítása
- 27 In memoriam Kvassay

## KITEKINTŐ

- 28 Nagyszilárdságú jelen

## HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

- 30 A Hídépítők Egyesületének 2013. évi életműdíjasa Zsigmondi András
- 32 A Szabadság híd elemeivel bővült Hídkertünk
- 34 Római képek Gyukics Péter fotográfus
- 38 Hidak és Hídépítők Napja 2014. Pályázati kiírás
- 39 Gyere hozzánk sárkányhajózni!

- 40 Kell egy csapat...

- 41 Ötször a dobogón A 2013-as esztendő sikerei labdarúgásban

## AMIKOR ÉPPEN ...

- 42 Ünnepeünk és bulizunk

 A-HÍD Építő ZRT. MAGAZINJA

**Felelős kiadó:** Sal László vezérigazgató

**Szerkesztőség:** 1138 Budapest, Karikás Frigyes utca 20.

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

E-mail: info@hid.hu

WEB: [www.a-hid.hu](http://www.a-hid.hu)



**41. ÉVFOLYAM 2014/1. szám**

**Szerkesztő:** Dombóvári Éva

**Szerkesztőbizottság:** Bakó Ferenc, Durkó Sándor, Kóvári Beáta, Lipót Attila, Magyar János, Orosz Károly, Papp Krisztina, Szabó László, Varga Ferenc

**Korrektor:** Kocsis Gabriella

**Borító fotó:** Gyukics Péter

**Nyomdai előkészítés:** Artemid Kft.

**Grafikai előkészítés:** Modul-Art Bt.

# Duna projekt Győrben

**Azért nem mindig a víz az úr...**

Tavaly májusban, mikor a legutolsó cikk született a győri árvízvédelmi fejlesztési munkákról, még senki sem sejtette, hogy a 2013. évi Dunán levonuló árvíz rekord vízszinteket döntöget majd és rendkívüli veszélyhelyzet elrendelését teszi szükségessé.





Szerencsénk a szerencsétlenségben, hogy a Győr-Likócsi árvízkapu szádfalakkal határolt munkagödrébe még éppen sikerült a víz alatti leterhelő betont elkészíteni, ami után amúgy is 1-2 hét technológiai szünet következett volna a víz leszivattyúzásának megkezdése előtt. A rendkívüli árvíz azonban kíméletlenül felülírta a kiviteli ütemtervet és nagyjából 2 hónapnyi csúszást eredményezett.

Az árvíz levonulása után megkezdtük a munkaterület takarítását és rendbetételét, majd gyors tempóban nekiálltunk a monolit vasbeton műtárgy építésének. Alvállalkozónk, a Szeged Beton Kft. nagyjából 3 hónap alatt 1.900 m<sup>3</sup> betont dolgozott be.

A meglévő Likócsi híd bontási engedélyének elhúzódoó hatósági ügyintézése miatt a felmenő falak építését elég szűkös mozgástérben kellett megoldani, és lényegében centik választották el a falak tetejét a régi hídtól, mire 2013. november elején végre megkezdhattuk a bontást.

A kellemes őszi és kora téli időjárásnak köszönhetően az ütemtervnek megfelelően készülhetett tovább a műtárgyon átvezető pályalemez és a háttöltést megtámasztó támfalak. 2014. januárban némi elvi vita után (misperint a szemcsés töltésanyag tulajdonságait mennyiben befolyásolja a fagyos idő?), a Mérnök engedélyt adott a 6.000 m<sup>3</sup> háttöltés beépítésére és a háttöltésben lévő közműcsatornák készítésére. Eközben az árvízkapu elzáró acélszerkezetének gyártása is befejeződött és február elején a helyére emeltük a kb. 30 tonnás szegmenstáblát és szegmenstartókat.

Az acélszerkezeti szerelés persze itt nem ért véget, jó egy hónapnyi munkát jelent még a kapu mozgató-berendezésének beépítése és beüzemelése. A tavaszi és kora nyári hátralévő munkák között szerepel a csatorna medrének burkolása, a közel egy éve kiváltott közművek végleges helyére vezetése és a műtárgyon átvezető út építése.

A 2013. évi árvíz miatti vis major helyzetre tekintettel folyamatban van a Megbízó, OVf-vel történő szerződésmódosítás, ami előreláthatólag 2014. nyár közepére tolja a befejezési határidőnket. Tekintettel arra, hogy ez alatt az idő alatt 3 hónap próbaüzemet is le kell folytatni, a kialakított hosszabbítás nem tartalmaz túl sok tartalékidőt.

Természetesen az elmúlt 1 évben nem csak a Likócsi árvízkapun dolgozott a győri ÉDU projektek csapata, az **ÉDU-2** keretén belül **1,7 km árvízvédelmi töltést** bontottunk meg és építettünk át, míg az **ÉDU-4** projekten kb. **5 km töltésfejlesztés, 2 zsilipműtárgy** vasbeton szerkezete és egy Likócsihoz hasonló méretű **árvízkapu korrozóvédelmi felújítása** készült el.

Nyáron a befejező munkákról és az elkészült műtárgyokról szeretnénk majd jelentést adni, addig is reméljük, hogy idén a Duna tartózkodik a tavalyihoz hasonló – helyi vízügyi szakkifejezéssel élve – lötytyenésektől.



# Borsodivánka és térsége ívóvízminőségjavító projekt

A munkát konzorciumban nyertük a Hajdú és Társai Kft-vel 50-50%-os részesedéssel,  
piros FIDIC-es szerződéses feltételekkel.



A projekt értéke közel 780 millió Ft, főbb jellemzői:

- 26 km távvezeték építése,
- 9 km hálózat rekonstrukció,
- házi bekötések cseréje,
- víztornyok és
- nyomásfokozó felújítása,
- hálózattisztítás.

A megvalósítás időtartama: 2013. szeptember 30. – 2014. szeptember 15. között, mintegy 11 és fél hónap.

Mint minden ivóvíz projekt, ez is sok időt vett el azzal, hogy az előkészítés megkezdése és a generálszerződés megkötése között 4-5 év telt el, ezért a vízjogi létesítési engedélyeket hosszabbítani kellett. A kiviteli tervekhez adott közmű hálózati tervek sem mindig a valós állapotot tükrözték, hiszen 4-5 év alatt több hálózat is átalakult, vagy új közmű létesült.

A projekt előrelátható sikere több összetevőből áll: A kiírás piros FIDIC-es volt, így a sokszor túlzottan a vállalkozóra terhelte kockázatok nagy részét elkerültük;

a projekt előkészített volt, nem volt rajtunk tervezői felelősség, tervezési idő miatti késedelem kiszámíthatatlan üzemeltetői igényekkel. A siker záloga a konzorciumi társ (Hajdú és Társai Kft.), akikkel mérnökirodai szervezetben valósítjuk meg a kivitelezést. Segíti továbbá a Megrendelő (Dél-Borsodi Ivóvíz Önkormányzati Társulás), a Mérnök (Gyöngyösház Bonyolító Konzorcium) és az Üzemeltető (Heves Megyei Vízmű Zrt.) korrekt hozzáállása.

## A kivitelezést két fontos részre osztottuk:

**1.** A betakarítási munkák után, de a tél beállta előtt igyekeztünk elvégezni a távvezeték építési munkák zömét, hogy elkerüljük a zöldkár okozását és az ezzel járó kötelezettségeket, illetve az erdős részekben a lombhullatás utáni és fészekrakás előtti időszak is egybevágtott ugyanezen intervallummal. Ezt a munkát 90%-ban elvégeztük aknák és bekötések

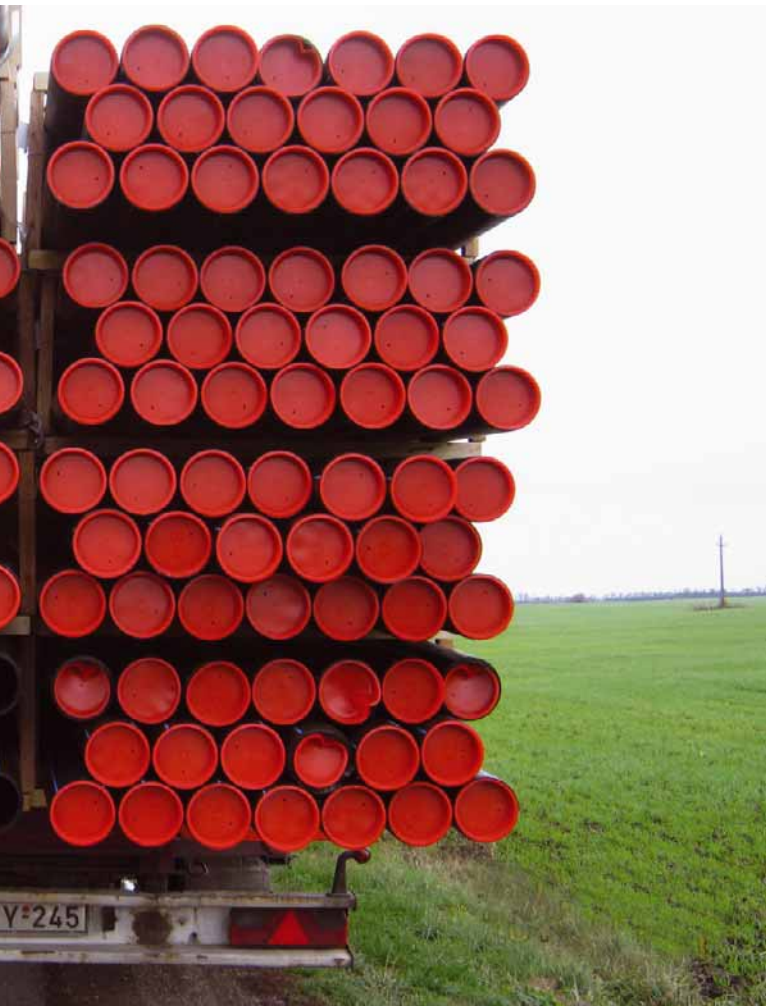
nélkül. Itt a hat vezetékszakaszt hat vállalkozóval készítettük csökkentve a késés kockázatát.

**2.** A második szakasz a hálózatrekonstrukció, a településeken belüli vezetékszakaszok cseréje. Ennek munkái maradnak tavaszra, a távvezeték befejező munkáival, aknák telepítésével. A téli időszakban volt időnk a munkák előkészítésére és a vállalkozók kiválasztására. Itt is ugyanazt az elvet követjük, mint a távvezetékénél, a hat település vezetékének munkáit hat vállalkozóra bízuk.

A vezetéképítési munkákkal párhuzamosan tavasszal elkezdjük a víztornyok felújítását és a vezetékszakaszok véglegesítése után a meglévő hálózatok szivacsos tisztítását.

A munkák során kiemelt gondot fordítunk Cserépváralja község vízellátásának véglegesítésére, mert itt a legkritikusabb az ivóvíz minősége. Itt a véghatáridő előtt hónapokkal át kívánjuk adni a vezetékét.

*Labancz Endre*



# 1 Folytatódik az 1-es villamos felújítása

Egyszerre két projekt keretében dolgozunk a budapesti 1-es villamos felújításán.

Az úgynevezett

**„A” tender** keretében láthatok minket az Árpád-híd környezetében (a teljes szakasz a Bécsi út és Kerepesi út közötti terület), míg a

**„B” tender** a Kerepesi út és a Rákóczi-híd között részlegesen felújítja a villamos vonalát és meghosszabbítja a Rákóczi-hídon át egészen a Fehérvári útig.

Ez utóbbin a munkálatokat ez év január 24-én kezdtük meg a Rákóczi-híd vágányzónájának bontásával, illetve kiépítettük a Közvágóhídon az ideiglenes végállomását a vonalnak. Ezek után tudott megkezdődni a Közvágóhídi műtárgy átépítése, melyet szádfalas munkatér határolás

keretében építünk meg. Itt jelenleg a műtárgy bontási munkái zajlanak. Ezzel párhuzamosan megkezdtük a Szerémi úton a zajvédőfal átépítését. Ezen szakaszon még csak a kezdeti lépéseknél tartunk, a bázisütemtervünknek megfelelően április környékén indul meg a nagyobb mértékű helyszíni kivitelezési munka.

**Térjünk vissza az „A” tenderre.**

Ezen a szakaszon 2013. december 15-én ideiglenesen forgalomba helyeztük a villamost a Lehel út és Árpád híd M megállóhely között, mely szakaszon az A-Hídnak kisebb mértékű volt a feladata. Annál nagyobb viszont az érdekkörünkbe tartozó munkarész a következő szakaszon: átépítjük a Népfürdő, Szentlélek, Flórián téri műtárgyakat, vágányt építünk a Váci út, illetve

a Szentlélek tér között, és új köntösbe öltöztetjük az Árpád híd vágányzónáját.

Az Árpád-hídon nagy küzdelmek árán sikerült elvégeznünk a szükséges bontási munkákat, és közel mintegy 20.000 db betonacél túske, további 6.000 db keresztvas, valamint rengeteg betonacél háló elhelyezésével építjük a megemelt új vágányzóna betonszerkezetét. A sínvályú fenékszintjét a geodéziailag pontosan beállított 5 mm vastag perforált lemez adja meg. E cikk írásának pillanatában pedig Németországban a Maurer gyárban pakolják kamionra a dilatációinkat és kezdjük meg ezek beépítését. Márciusban az elkészült új vasbeton szerkezetben megkezdődik a vágányépítés, Edilon sínkörülöntéses technológiával.

Varga Balázs





# Szennyvíztisztító telep fejlesztése Gödöllőn

**Az A-Híd Zrt. és Gödöllő Város Önkormányzata között  
2013. decemberében fővállalkozói szerződés jött létre**

„Gödöllő város szennyvíztisztító telep korszerűsítése tervezési és kivitelezési munkáira”.

A projekt az Európai Unió támogatásával valósul meg.



A szennyvíztisztító telep a jelenleg is érvényes üzemeltetési engedélyben rögzített előírások szerinti elvárásokat nem minden paraméter esetén teljesíti, hiszen az 1980-as években nem is ezekre volt méretezve. Az elmúlt években a kibocsátott szennyvíz mutatószámai rendre meghaladták az előírt értékeket. A tisztított szennyvizek befogadója a Fiók-Rákos patak, amin keresztül az bejut a közelben lévő halastavakba, ahol a tavak (pl. a 11-es tó) jelentős feliszapolódásáért is felelős.

A szennyvíztisztító telep a jelenlegi műtárgysorral és tisztítási technológiával nem képes a népességnövekedéssel együtt járó – a hálózat fejlesztésből is adódó – növekvő szennyvízterhelést kezelni. A tisztítási hatások csökkenéséért – a hidraulikai többletterhelés mellett – a telep növekvő szennyezőanyag terhelése is okolható. A fejlesztés célja, hogy a 7.500 m<sup>3</sup>/nap hidraulikai és 60.000 LE szennyezőanyag terhelésű gödöllői szennyvíztisztító telep megfelelően a hatósági előírásoknak, valamint az Európai Unió elvárásainak.

**A munka fő jellemzője a meglévő szennyvízkezelési folyamat korszerűsítése, beleértve a meglévő iszapkezelést is.**

A szennyvíztisztító telep üzemével szemben támasztott alapvető követelménynek, mely szerint a korszerűsítés és bővítés munkálatai alatt a folyamatos, zavartalan üzemelést biztosítani kell, maximálisan eléget teszünk.

A kivitelezési munkákat több ütemben tervezzük elvégezni. Technológiai szempontból az a cél, hogy mindig működjön a szennyvíztisztító telepen egy tisztítási sor. A munkálatok ütemezését ezen elv alapján építettük fel.

**Elsődleges szempont az új műtárgyak mielőbbi megépítése,** majd azok elkészülte után, az Üzemeltetővel koordinálva ideiglenesen üzembe helyezzük azokat. Ekkor kezdődhet csak meg a régi műtárgyak kiiktatása, leeresztése, fertőtlenítése és a javítási munkálatok megkezdése.

Új műtárgyak építésével lehet csak a telep megnövekedett mennyiségű szennyvizeinek megfelelő tisztítását megoldani. Épül egy 18 m átmérőjű új előülepítő

medence, egy anoxikus medencéből és egy levegőztető medencéből álló kombinált műtárgy. A munkák nehézségét fokozza, hogy szinte minden műtárgyhoz, épülethez hozzá kell nyúlni, mert a telep jelenleg erősen elhasználódott állapotban van. Jelenlegi állapotában a telep nem felel meg az érvényben lévő előírásoknak, rendre nagyobb szennyezettségi értékeket mérnek a határértékeknél. A megnövekedett tisztítási és hatásfok javulási teljesítmény miatt bővíteni szükséges az elektromos energia hálózatot, valamint ki kell alakítani a telepen a mai kornak megfelelő irányítástechnikai rendszert is.

A próbaüzem lefolytatásának feltétele, hogy a telep teljes gépészeti, irányítástechnikai beállításait elvégezzük. A próbaüzem végén a teljes technológia folyamatos és eredményes működését kell széles körű vizsgálatokkal igazolni, majd ezt követően kezdődhet meg a szennyvíztisztító telep műszaki átadása, a használatba vételi engedély megszerzése.

*Majer Csaba*

**A szennyvíztisztító telep főbb műtárgyai és épületei**



# SIKERES átadások, nehéz kezdések

Kelet-magyarországi szennyvízcsatornázási projektek

## Mezőkövesd

Az ígért november 30-i műszaki átadás december 3-ával lezárult. Mezőkövesden már csak az ingatlanokon belüli házibekötések elkészítése a feladatunk, melyet április végéig ígértünk befejezni. Ez a kis munka egy külön szerződés keretében került megrendelésre az Önkormányzat részéről. A lakóknak így nem kerül külön pénzükbe a vezetékhalózatra való rákötés. Az elmúlt hónapban megtörtént a Közreműködő Szervezet részéről a projektzáró ellenőrzés, a Megrendelőnk felé itt sem született elmarasztalás, sikeresnek volt tekinthető. Természetesen tavasz végéig a jótállási feladatokat, amennyiben szükséges elvégezzük.

Az elkészült munka műszaki paraméterei: Projekt szerződéses összege: 1.800.000.000 Ft. Gravitációs vezeték: 29 km. Közterületi átemelő: 6 db

2014. március 13-án megtartottuk Mezőkövesden a 11-es számú átemelő előtt az ünnepélyes zárórendezvényt.

## Tápió-menti régió LOT 2, Farnos

A 2012 szeptemberében aláírt munka még mindig a kezdés állapotában van, a saját hibánkon kívül. A hiányzó vízjogi létesítés engedély megszerzése még nem sikerült, reméljük, hogy március hónapban el tudjuk kezdeni a kivitelezést. A szerződéses határidőt biztos, hogy módosítani kell.

## Jászjákóhalma

2013. december 13-án került aláírásra az 1.066.000.000 Ft értékű beruházás szerződése, a Megrendelő és a P-A Jászjákóhalma konzorcium között. Konzorciumvezető a PENTA Kft. 60%, konzorciumi társ az A-HÍD Zrt. 40%.

A településen 20 km gravitációs vezeték, 1,6 km meglévő NA 400 AC nyomóvezeték kiváltása D500 PE SDR 26 nyomóvezetékre, 6,2 km egyéb kisebb átmérőjű nyomóvezeték, és 4 db közterületi átemelő megépítése a feladat. A kiviteli a tervek a Mérnök által jóváhagyásra kerültek, a munkakezdés március közepén várható. A projekt kivitelezésével egy időben a 31 számú főút átépítését a NIF megrendelésére a COLAS Kft. végzi, így a munkák egyeztetése jogi problémákat is felvethet.

## Vácszentlászló és térsége

A szerződéses határidőre, november 30-ra elkészült a projekt. A Műszaki átadást november 29-én zártuk le. Az üzembe helyezési eljárás január hónapban megtörtént, még néhány dokumentum, a vagyonleltár, valamint a szolgalmi jogos dokumentáció hiányzik, melyet biztosítunk a Megrendelő részére. Természetesen tavasz végéig itt is a jótállási feladatokat – amennyiben szükséges saját hatáskörben – végezzük el.

Az elkészült munka műszaki paraméterei:

Projekt szerződéses összege: \_\_\_\_\_ 1.700.000.000 Ft  
Gravitációs vezeték: \_\_\_\_\_ 39 km  
Nyomóvezeték: \_\_\_\_\_ 17,2 km  
Közterületi átemelő: \_\_\_\_\_ 11 db



A mezőkövesdi projekt zárása: dr. Fekete Zoltán polgármester, dr. Tállai András államtitkár, Sal László vezérigazgató



## Emőd és térsége

2013 szeptemberében került aláírásra 498.000.000 Ft értékű beruházás szerződése, a Társulat és a Hídtechnika – A-HÍD Konzorcium között. A projektben a Hídtechnika Kft. 70%, az A-HÍD Zrt. 30%-os megosztásban vesz részt. A projekt műszaki tartalma a meglévő szennyvíztelep bővítése, vasbetonműtárgy építéssel, technológiai fejlesztésekkel, 10 db szennyvízátemelő szagtalanítási problémáinak kezelése limitált nitrát adagolású technológiával, két meglévő nyomóvezeték hosszabbítása, hogy a jelenleg gravitációs vezetéken átfolyó szennyvíz nyomóvezetéken kerüljön az átemelőkhöz (hossza 6 km), valamint 800 m gravitációs vezetéképítés két településen. Itt a feladat része volt a vízjogi létesítési engedély megszerzése, amely folyamatban van. A várható kivitelezés kezdése így legjobb esetben is május eleje.

## Kelet Nyírség LOT2, Nyíribrony – Ramocsháza

999.000.000 forint értékű szennyvízcsatornázási projekt 2014. január 21-én került aláírásra a Társulat és az A-5 konzorcium között. Konzorciumvezető az A-HÍD Zrt. 50%, konzorciumi társ a Swietelsky Kft. 50%. A két településen 14 km gravitációs vezeték, 6 km nyomóvezeték, 6 db közterületi átemelő, és egy 243 m/nap kapacitású organika technológiájú szennyvíztelep építése a feladat. Időközben a vízjogi létesítési engedély február 28-ával járt le. Ennek meghosszabbítása, engedélyztetése vállalkozó feladata, a Tervezők már munkába álltak, de így is a várható kivitelezés kezdés április közepe.

A folyamatban lévő munkák véghatáridejére minden megrendelő jövő év május 31-ét tűzte ki célul, de az érvényes szerződéses határidőink figyelembe vétele nélkül. Ebbe bele kell férnie az engedélyezéseknek, a jelentős mennyiségű vezetéképítési munkáinak, a szennyvíztelepek építésének, és azok hat hónapos próbaüzemének. Az átemelők, és szennyvíztelepek energiaellátását ez év októberéig meg kell oldani, miközben az elektromos szolgáltatók ehhez 12-18 hónap átfutási időt kérnek. Ez a nehézség nem csak ezeket a projekteket, hanem az A-HÍD Zrt. többi szennyvíz és csatornázási projektjét is keményen érinti. Tetézi még a problémákat, hogy az elmúlt évi szárazság után január, februárban annyi eső esett, hogy a talajvízszint problémák minden projektünkönél jelentősen nőni fognak.

Kívánom, hogy a projektek sikeres befejezéséhez megfelelő alvállalkozói, kivitelezési kapacitás álljon rendelkezésünkre.

*Csepregi András*

# A BUDAI HEGYVIDÉK meghódítása

**2013 júliusában egy igen izgalmas projektet nyertünk el konzorciumi partnerünkkel, a STRABAG Általános Építő Kft-vel közösen.**

**Feladatunk szerint a II. és III. kerületben a Budapest Komplex Integrált Szennyvízelvezetése (BKISZ) projekt keretében 28 km szennyvízcsatornát, házi bekötéseket, továbbá két átemelő telepet kell átadnunk 2015 márciusáig.**

**A feladat finanszírozója az Európai Unió, valamint Budapest – Budaörs szennyvízelvezetési társulása. A teljes beruházási összeg több mint 3 milliárd forint, mely a konzorciumi arányban, vagyis 49,65% (A-HÍD) és 50,35% (STRABAG) arányban oszlik meg a felek között.**

A projekt keretén belül megvalósítandó csatorna nagyobb százaléka a Budai hegyvidéken kerül kiépítésre. Megoldjuk Budaliget, Nyék, Szépvölgy, Remetehegy, Testvérhegy és Ürmöhegy szennyvízelvezetési problémáit, szorosan együttműködve az érintett önkormányzatokkal, a szolgáltatóval, valamint a fővárossal.

A III. kerület Dunához közelebb eső területein a munka olyan részeket érint, mint Mocsáros, Csillaghegy, illetve Békásmegyer egyes területei.

A terület jellegéből adódóan számos kihívással kell megküzdenünk. Talán ezek közül a legnagyobb a Szentendrei út 2x3 sávós szakasza alatt, a Római tér környékében megvalósuló 1360-as vasbeton csatorna kiépítése 1,6‰-es lejtés mellett, átlag 5 méteres mélységben.

A feladat kivitelezése csak microtunelling technológiával lehetséges, ugyanis a HÉV pálya, illetve a nagy forgalmú főút forgalmi sávjainak megbontására nincs mód, mivel a város észak-déli fő közlekedési útőeréről beszélünk. További műszaki kihívást

jelentő feladatok állnak előttünk a hegyvidéki területeken, ahol a szűk utcák, a nagy mélységben és sok bukóaknával épülő szennyvízcsatornák mind kivitelezési, mind organizációs szempontból igazi mérnöki fejtörőt jelentenek. Felkészült kollégáink áldozatos munkája eredményeként azonban sikerült egy jól átgondolt, az építési munkák által érintett, a lakosok életét a szükségesnél nem jobban zavaró munkaszervezési folyamatsort kialakítanunk. A projekt folyamatában a teljesség igénye nélkül néhány megépítendő műszaki feladatot kiemelünk:

- ◆ az Ördög-árok keresztezése 6 méter mélységben,

- ◆ csatornaépítés több mint 5 méter mélységben, mintegy 175 méter hosszban a Zerind Vezér utcában

- ◆ csatornaépítés sziklás területeken.

Különös gondot fordítunk a kerületek kiemelt volta okán a lakossági egyeztetésekre, és a lakossági kapcsolattartásra. Azért indokolt a kiemelt figyelem, mert egy tavalyi jogszabály változás



eredményeként feladataink közé került a lakossági házi átemelők kiépítése, amelyekről – mivel a tender tervek még a jogszabály módosulás előtt készültek – nem rendelkezünk műszaki dokumentációval minden érintett ingatlanra vonatkozóan. Így egyedileg mérjük fel az ingatlanon belül szükséges építési, helyreállítási igényeket, majd ezt követően akkurátusan, az érintett ingatlan kialakult beépítését minél kisebb mértékben megbolgátva végezzük el a szükséges kivitelezési munkákat.

Jelen állás szerint az előkészítési munkák végéhez közeledünk: az állapotfelmérés, a lószarmentesítés, a geodéziai előkészítő munkák lassan befejeződnek és indulhat az érdemi kivitelezési munka. Ezzel párhuzamosan az ütemterv szerint később induló utcák előkészítése folyamatosan zajlik annak érdekében, hogy zökkenőmentesen meg tudjunk felelni az előttünk álló embert próbáló feladatnak.

# ELNYERT szerződések

Tavaly őszi tudósításunk óta újabb jó hírekkel szolgálhatunk az elnyert kivitelezési projektekkel kapcsolatban:

## Közműépítési projektek

Örömteli esemény cégünk életében, hogy immáron **ivóvízhálózat** rekonstrukciós és építési projekteket is megvalósítunk;

**Makó** városában és annak környezetében, valamint

**Borsodivánkán és társult településein** is végzünk ivóvízhálózat-építési munkákat. Szintén ivóvízminőség-javító projektben veszünk részt a **Tiszaszugi** Ivóvízminőség-javító Önkormányzati Társulás megbízásából, amely Öcsöd és térsége lakossága számára teszi elérhetővé az egészséges ivóvizet.

Mindhárom projektet egy-egy konzorcium tagjaként kivitelezjük.

Megkezdődött két újonnan nyert **szennyvíztelep** fejlesztési projektünk is; **Gödöllő** város Önkormányzatának megrendelésére az A-Híd Zrt. fővállalkozóként, **Emődön** pedig a Hídtechnika Kft. vezette konzorciumi tagjaként végzi a szennyvíztisztítók korszerűsítési munkáit.

A Nagybaracska-Gara-Hercegszántó térségi **szennyvízcsatorna** építési projektek közül a **hercegszántói** szerződést fővállalkozóként nyerte el Társaságunk.

Konzorciumvezetőként kivitelezjük **Doboz** község szennyvízcsatorna hálózatának fejlesztését, illetve szintén közös vállalkozás vezető tagjaként a **Kelet-Nyírségi** szennyvízcsatornázás IV. LOT elnevezésű

projektet, amely **Nyíribrony-Ramocsaháza** agglomerációs szennyvíztisztító hálózatának és szennyvíztelepének építését foglalja magába.

Ugyancsak egy általunk vezetett konzorcium nyerte el Dunakanyari Csatornázási Társulás által meghirdetett **Szentendre térségi** csatornázási munkákat; egyrészt a **Szentendre, Leányfalu és Tahitótfalu**, másrészt a **Szigetmonostor (Horány) és Pócsmegyer (Surány)** meglévő szennyvízgyűjtő rendszerének fejlesztésére kiírt projektet.

**Jászfákóhalma** szennyvízcsatornázásának kivitelezésében pedig konzorciumi tagként veszünk részt.

## Vízépítés

A **Mályvádi tározó** projektet a Duna Aszfalt Kft, a Hazai Építőgépjel Társulás Kft. és a Békés Drén Kft. által alkotott konzorcium nyerte el. Az A-Híd Zrt. az ún. Alsó vízbeeresztő műtárgyra, míg a Hídepítő Zrt. az ún. Felső vízbeeresztő műtárgyra szerződött alvállalkozóként. A szerződés műszaki tartalma jellemzően a vasbeton szerkezet kivitelezésére vonatkozik. A projekt érdekessége, hogy a tározó jelenleg úgy látja el a funkcióját, hogy magas árvízszint esetén a gátat berobbantják, és az árvíz levonulását követően helyreállítják. A jelen beruházás célja egy korszerű árvízvédelmi rendszer létrehozása.

## Villamos

Folytatódik a fővárosban az **1-es villamos** rekonstrukciós projektje; a korábban elnyert 1. rész után, **a Kerepesi út és a Fehérvári út közötti, 2. szakaszát** újítjuk fel, azonos szereplőkkel, csak más szereposztásban.

## Műtárgyépítések

Nagy számban bővültek műtárgyakkal kapcsolatos feladataink is; a fentihez hasonlóan, szintén budapesti munkánk a Budapest X. kerületi **Sibrik Miklós úti felüljáró** rekonstrukciója.

Közös vállalkozás tagjaként nyertük el a **3. sz. főút hatvani vasúti felüljáró** híd-szerkezetének felújítására és a kapcsolódó csomópont tervezési és kivitelezési munkájára kiírt pályázatot, valamint szintén Hatvanban egy **gyalogos híd** építését is, utóbbit a Hídtechnika Kft-vel.

Alvállalkozóként építünk vasútvonal alatt átvezető aluljárót, valamint a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének részeként felüljárókat.

Lassan befejeződnek a fővárosban az Erzsébet híd, a Petőfi híd, valamint a Kacsóh Pongrác úti felüljáró felújítási munkák, melyet egy háromtagú konzorcium hajtott végre.

## Integrált Irányítási Rendszer belső auditor képzés az A-Híd Zrt. munkatársai részére

A MIR, KIR, MEBIR belső auditor oktatásra 2014. március 3-4. között került sor, melyet a Szenzor Gazdaságmérnöki Kft. munkatársa, Patyiné dr. Honti Erzsébet tartott húsz fő részére.

A képzés révén a belső felülvizsgálatokat szélesebb auditor bázisunkra támaszkodva tudjuk majd végrehajtani, ami mindenképpen szükségessé vált mind a szervezeti változásokat, mind a projektek számának növekedését tekintve. Ezzel együtt a képzés további hozadéka az irányítási rendszerünk követelményeit és belső szabályzatait részleteiben is ismerő szakembergárda növelése.



A képzés során az elméleti képzésen belül gyakorlati feladatokkal és teszttel is találkozott a hallgatónak. A képzés végén – a visszajelzések alapján – nehéz vizsgateszt megírására került sor.

A frissen szerzett tudására támaszkodva, annak elmélyítése céljából, az idejében belső felülvizsgálatokba új belső auditorainkat is bevonjuk, így az elméleti tudás gyakorlati ismeretekkel egészül ki.

Varga Béla

## HUMÁN HÍREK

A 2013-as évben a gazdasági változásoknak és kollégáink kitartó és eredményes munkájának köszönhetően kibővültek cégeink piaci lehetőségei és ennek köszönhetően eredményes évet zárhattunk. Ezt tükrözi az a növekedési tendencia is, hogy egyre több és jelentősebb projekt kivitelezésében vehetünk részt ország-szerte. Ezen munkák magas minőségben történő ellátásához elengedhetetlen a jól képzett kollégák megfelelő létszámban történő biztosítása, amely lehetővé teszi a vállalat munkaerő állományának

folyamatos bővülését. Reméljük, hogy újonnan belépő kollégáink is szakmai hozzáértésükkel egyaránt segítik a termelési területek és a támogató szervezetek munkáját.

Bízunk benne, hogy a 2014-es évben továbbra is gyarapodik a projektjeink száma. Célunk, közös együttműködéssel, kitartó munkával a jövőben további eredményeket és sikereket könyvelhessünk el, ezzel tovább emelve vállalatunk hírnevét és elismertségét.

Humán-erőforrás Osztály

Cég	Munkahely/Projekt	Név	Munkakör	Belépés
A-Híd Zrt.	Műszaki osztály	Vedres Zsuzsanna	tervező technikus	2013. 12. 02.
A-Híd Zrt.	Doboz csat. és szennyvíztiszt. kiépít. II. ütem	Szabó Balázs	művezető	2013. 12. 03.
A-Híd Zrt.	BKISZ projekt csatornázás II. tender (II.-III. kerület)	Üveges Gábor	építésvezető	2014. 01. 07.
A-Híd Zrt.	Budapest 1-es villamos v. felúj. Kerepesi út-Fehérvári út	Somogyvári Péter	munkahelyi mérnök	2014. 01. 13.
A-Híd Zrt.	Orosháza szennyvízcsatorna	Bálint Mihály	munkahelyi mérnök	2014. 01. 16.
A-Híd Zrt.	Nagybaracska, Gara és Hercegszántó szennyvízcsat.	Rein Zsolt	munkahelyi mérnök	2014. 01. 27.
A-Híd Zrt.	Mályvád árvízi szükségeltározó fejlesztése	Boldizsár Zsolt László	művezető	2014. 02. 17.
A-Híd Zrt.	Tiszazug ivóvíz	Gerencséri Andrea	építésvezető	2014. 02. 17.
A-Híd Zrt.	Doboz csat. és szennyvíztiszt. kiépít. II. ütem	Hazai Gyula	művezető	2014. 02. 17.
A-Híd Zrt.	Jogi támogató csoport	Kiss Imre	szerződés előkészítő	2014. 02. 17.
I-Híd Zrt.	Központ	Mak-Motyka Ágnes	menedzser asszisztens	2014. 02. 17.



## Cafeteria rendszer 2014-ben

Az eddigi évekhez képest 2014-ben jelentős változások történtek a Cafeteria rendszerében. Az A-Híd Zrt., I-Híd Zrt., M-Híd Zrt., Hídépítő Zrt. és K-Híd Kft. közös belső szabályzatot készített. Nettó helyett bruttó keret került meghatározásra. A választható juttatások köre főleg adómentes elemekkel bővült, amelyek választása esetén lényegesen növelhető volt a nettó keret összege. Szellemi és fizikai állományú munkavállalókra vonatkozóan a keret egységesítése megtörtént.

Az alábbi elemek közül választhattunk az idei évben:

- ◆ Önkéntes kölcsönös egészségpénztár
- ◆ Önkéntes nyugdíjpénztár
- ◆ Erzsébet utalvány
- ◆ Iskolakezdési támogatás
- ◆ SZÉP Kártya, amely 3 alszámlát tartalmaz:
  - ◆ szálláshely, ◆ vendéglátás, ◆ szabadidő
- ◆ Helyi közlekedési bérlet
- ◆ Sport/Kultúra utalvány
- ◆ Sport belépő utalvány
- ◆ Lakáscélú munkáltatói támogatás
- ◆ Kockázati életbiztosítás
- ◆ Egészségbiztosítás
- ◆ Ajándék utalvány

Bízunk benne, hogy a megújult rendszer által nyújtott szolgáltatások közül munkavállalóink megtalálták a számukra legmegfelelőbbet és hatékonyan tudták felhasználni a számukra biztosított éves keretösszeget.

*Bér és TB. csoport*

## Windisch László

(1955-2013)

A karácsonyi készüllet utolsó napjaiban kaptuk a váratlan és megdöbbentő hírt, hogy kollégánk Windisch László garanciális főmérnök 2013. december 21-én elhunyt.

1955. május 15-én született Budapesten. Az Ybl Miklós Főiskola elvégzését követően – édesapja nyomán – 1979-ben lépett be első és egyetlen munkahelyére, a Hídépítő Vállalathoz, melynél jogfolytonosan haláláig dolgozott. Volt munkahelyi mérnök, művezető, építésvezető, létesítmény- és projektvezető. Az utolsó évben garanciális főmérnökként dolgozott immár betegségével összefüggésben, részmunkaidőben. Ezt leszámítva, végig közvetlenül a kivitelezésben tevékenykedett. Több felelős műszaki vezetői tanúsítvánnyal rendelkezett. Az 1980-ban átadott győri Mosoni hídtól a tavaly befejeződött MO autópályáig több, mint harminc kiemelten jelentős és számtalan egyéb kivitelezés fűződik a nevéhez. Ilyenek például, az esztergomi Suzuki gyár, a Ferihegyi út és a repülőtér hidjai, az Árpád-híd átépítése, az MO autópálya több szakasza, a budaörsi autópálya körhíd, a dunaújvárosi híd, a Bartók Béla út és a tavasszal reméljük átadásra kerülő Bocskai úti csomópont.

Közismert volt a kollégákkal kapcsolatos megértő emberi viszonya, szakszervezeti munkája, derűs egyénisége, pontossága, precizitása. Mindig a másik fél érdekeit is figyelembe vevő, a konfliktusok békés megoldásának híve volt. Lapunk szerkesztő bizottságában is évtizedek óta dolgozott.

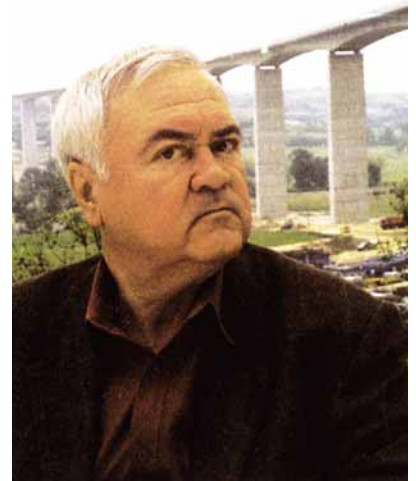
Az eltelt 34 év alatt több hídépítő generáció ismerhette, illetve tanulhatta meg Tőle a mélyépítőipar fogásait. A szakma is elismerte tevékenységét.

Évek óta tudtuk, hogy kemény harcot vív a halálos kór ellen. Nagyon örültünk, amikor egy éve – ha csökkentett munkaidőben is –, de vissza tudott jönni közénk.

Az elmúlt év végén beteg szervezete utolsó erőfeszítéseivel még novemberben is dolgozott. Már hamar elfáradt, de dolgozni akart, mert érezte, hogy szükségünk van rá. A tavalyi karácsony betlehemi örömhírét már nem élhette meg.

**Nyugodjék békében! Emlékét megőrizzük.**

## Búcsúzunk Berkó Dezső HIDÁSZTÓL



2014. március 1-jén elhunyt Berkó Dezső az A-Híd Építő Zrt. főmérnöke. 1950-ben született Szolnokon. 1974-ben Moszkvában végzett Híd- és alagútépítő szakon. Ezt követően helyezkedett el a Hídépítő Vállalatnál, ahol haláláig dolgozott.

Kezdetben munkahelyi mérnökként a szabadon szerelt hidak építésével szerzett tapasztalatot, majd a szabadon betonozott és betolósos hidak építésvezetője volt. Később már főmérnökként az extra nagy hidak, illetve a különleges technológiákat, technikai megoldásokat igénylő műszaki feladatok irányítója. A Hídépítő külföldi munkáiban tervezőként és kivitelezőként is jeleskedett, sőt a vasúti projekteknél is jól kamatoztatta tehetségét.

Kiváló hídépítő mérnök és hídépítő, jelentős érdemeket szerzett a hazai vasbetonhidak kivitelezésében. Felkészültségének, tapasztalatának és emberi tulajdonságainak nyomán, körülötte mindig is kiváló szakmai gárda nevelkedhetett, nőhetett fel.

2013 novemberétől nyugdíjasként dolgozott, de sajnos januárban betegsége ledöntötte lábáról. Úgy tűnt hamar felépül, ezért váratlanul hirtelen érte a halál.

**Nyugodjék békében!**

# EGY ÉLETEM, egy halálom...



**...királyom a kezembe ajánlom. Hányszor hallottuk ezt gyermekkorunkban meseolvasáskor. Nagyon szerettem, szerettem – különösen a jóságos Máttyás királyról szóló meséket, és ezzel bizonyára nem vagyok egyedül.**

## Miért is szeretjük a meséket?

Mert kiemelnek a hétköznapokból, olyan világba repítenek el, ahol – ellentétben sivár valóságunkkal – bármi megtörténhet, a jó elnyeri a jutalmát, a rossz megbűnhődik. A mesék hősei legtöbbször nem emberfeletti lények, hanem ugyanolyan emberek, mint a mesemondó vagy a mesehallgató – hasonló gondokkal és örömmel, vágyakkal, emberi kapcsolatokkal, életkérdésekkel.

Hányszor mondjuk azt beszélgetéseink közben is, hogy most térjünk vissza a valósághoz. Mert sokszor az álom, vagy a mese világában élünk, netán szeretnénk élni. Pedig az élet sokszor a nyers valóság, ahol egyáltalán nem biztos, hogy a jó nyeri el a jutalmát.

## Mire is kell törekednünk?

Hogy túléljük az életet. Hogy túléljük szüleinket, hisz nincs annál borzasztóbb, ha a szülők temetik gyermeküket. Legalábbis tegyük meg minden tőlünk telhetőt, hogy így legyen, és se halálos betegségbe ne esünk, se halálos balesetet ne szenvedjünk. Egy mondás szerint eleshetünk, de mindig

eggyel többször kell felállni, mint ahányszor elestünk. És mindig fel kell állni.

Dr. Czeizel Endre közismert orvos-genetikus többször beszélt arról, hogy minden őse rákban halt meg. Ezt tudván Ő minden tőle telhetőt megtesz, hogy ezt a genetikai kódot megváltoztassa. Különösen odafigyel az étkezésére, életmódjára. Nem eszik égett dolgokat, minden sütés után kiönti az olajat, ami rákkeltő lehet, és hasonlók. Mert ismeri az ősi mondást, hogy ételem az életem.

## Negyven tonna ételmeget eszünk

Igen, szinte hihetetlen, de életünk során körülbelül 40.000 kg, azaz 40 tonna ételmeget eszünk meg. Persze ez az átlag, van aki ennek a dupláját is. Sűrűn eszembe jut, amikor látok egy pótkocsis kamiont, hogy abba bele férne az az étel mennyiség, amit életem során megeszek. És bizony nagyon nem mindegy, hogy mi van abban, hisz szervezetünk, mint egy kis vegyi üzem dolgozza fel a táplálékot, mely néha komoly kihívást jelent neki.

Czeizel doktor esete példa értékű, hogy még a genetikailag kódolt helyzeteken is lehet változtatni, vagy módosítani. Dr. Czeizel Endre immáron 79 éves, és

mostanában diagnosztizáltak nála rákot. Őseit így is évtizedekkel túlélte.

## Szeretnénk nyugdíjasok lenni?

Bizonyára mindenki szeretné megélni a nyugdíjas kort, de nem mindegy hogyan és mikor. Egy életünk van, némelyek szerint több is, de amiről tudunk az egy, és ezt kell tartalmasan megélni. Ha nem történik velünk végzetes baleset, akkor még akár nyugdíjba is mehetünk. Többen ez ügyben szkeptikusak, hogy nekik már úgysem lesz nyugdíjuk, de ez a jövő zenéje. Azt mondják a remény hal meg utoljára, így aztán reménykedjünk hát. Hogy is állunk ma a nyugdíjakkal? Ez a fiatalokat érthető módon különösebben nem érdekli, de ahogy idősödünk, bizony mind inkább fontossá válik, hogy életünk utolsó szakaszát milyen minőségben élhetjük majd le.

Az állam jelenleg harmincöt embernek fizet félmillió forintnál magasabb nyugdíjat havonta, és mintegy 46 ezren kapnak 200 ezer forint feletti ellátást az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság adatai szerint. Egy közel 300 ezres nyugdíjhoz elég volt a folyamatos magas kereset, a nagyon magashoz viszont már legalább 75-80 éves korig dolgozni kell.



## Hogyan számolják a nyugdíj összegét?

A nyugdíj összegének megállapítása-kor lényegében négy tényezőt vesznek figyelembe. Az **első** a nyugdíjba vonuló jövedelmeinek az átlaga, ami a jelenlegi nyugdíjba vonulók esetében nem a teljes életpályájuk jövedelmét jelenti, hanem az 1988. január 1-jétől megszerzett, nyugdíjjárlék alapját képező kereseteket (ez a bruttó kereseteből számított nettó összeg). Ezt az átlagos jövedelmet ezután valorizálják, ami azt jelenti, hogy felszorozzák az országos nettó átlagkereset emelkedésének üteme szerint.

A **második** tényező, ami befolyásolhatja a nyugdíjat, hogy az ONYF úgynevezett degressziós kulcsokat alkalmaz, melyek magas átlagkereset esetén korlátozzák a nyugdíjba beszámítandó összeget, ennek azonban ma már nincs érdemi hatása.

A **harmadik** tényező a szolgálati idő hossza, amelyhez a nyugellátásról szóló törvény szorzószámokat rendel: 20 év szolgálati idő esetén például a nyugdíjba beszámító átlagkereset 53 százaléka lesz a nyugdíj összege, 30 év esetén

68 százalék, 40 év esetén 80 százalék, 50 év, vagy hosszabb szolgálati idő esetén pedig 100 százalék a szorzószám. Vagyis, ha valaki 40 helyett 50 év munkaviszonyt gyűjt össze, 25 százalékkal nagyobb lesz a nyugdíja a 40 év szolgálati időért megállapítható ellátáshoz képest.

A **negyedik** tényező, hogy a nyugdíjba vonuló bónuszt is kaphat, ha túllépte az öreg-ségi nyugdíjkorhatárt és jogosulttá vált a nyugdíjra, de nem igényelte és továbbdolgozott. Ez havonta fél, évente tehát 6 százalékkal magasabb nyugdíjra jogosítja fel (mivel várhatóan jóval rövidebb ideig fog nyugellátásban részesülni). Ez azt jelenti, hogy ha például a korhatár felett további 10 évet dolgozik a nyugdíj igénybevétele nélkül, a kiszámított nyugellátását 60 százalékkal emelik meg.

## Európában majd egy évtizeddel tovább élnek az emberek

Persze mióta beindult a nyugdíjkorhatár emelési folyamat, és hamarosan 65 év lesz mindenkinek a nyugdíjkorhatár, sokan mondják, azt már meg sem érik. Magyarországon az átlag életkor nőknél közel 78 év, férfiaknál 70 év. Közben az Európai Unió legtöbb országában a férfiak 10 évvel, a nők 7 évvel élnek tovább, mint nálunk.

## Csökkentsük a baleseti kockázatot

Figyeljünk oda életmódunkra, életvitelünkre, életminőségünkre. És arra, hogy minimálisra csökkentsük bármiféle baleset

megtörténének kockázatát. Ez létfontosságú.

Megvannak a hídépítésnek is a maga kockázatai, de az útépítésnek, csatornaépítésnek, vasúti és villamos vágányépítésnek is. Tanuljunk a megtörtént tragédiákból, mikről alább címszavakban olvashatunk. Soha ne engedjünk dúcolatlan gödörben embereket dolgozni. A munkautasításokat pedig komolyan kell venni, a váci állomás átépítése kapcsán történt halálos baleset különösen megrázó volt. És amit ne feledjünk, bármiféle sérülés, baleset történik, azt azonnal jelentjük.

## Akiknek nincs már több élete

- 2013. szeptember 6-án egy 34 éves és egy 54 éves jánosomorjai férfi vesztette életét, amikor Szombathelyen egy kiásott gödörben rájuk zúdult a kitermelt föld.
- 2014. február 5-én, szerda hajnalban egy szerelő halála miatt késték a vonatok a Budapest-Vác-Szob vonalon – közölte a MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatósága. A közlemény szerint szerda 4 óra 8 perckor a váci vasútállomás felsővezetékének átépítési munkálatai közben érte baleset a munkát kivitelező OVIT Zrt. egyik szerelőjét. A baleset emberi mulasztásra, figyelmetlenségre és a biztonságot érintő rendszabályok megsértésére vezethető vissza.

Tegyünk meg mindent, hogy se velünk, se a ránk bízottakkal ne történjen baleset, és megérjük, sőt élvezzük sokáig jól megérdemelt nyugdíjunkat.

Egy életünk van, és senki nem kérheti, hogy azt miatta veszélyeztessük.

*Durkó Sándor László*

Öregségi nyugdíj főellátás összege szerint 2012. 01. 01.	
Ft kategóriák	Létszám (fő)
- 49 999	91 159
50 000 - 99 999	1 227 098
100 000 - 199 999	594 914
200 000 - 299 999	43 097
300 000 - 399 999	2 720
400 000 - 499 999	179
500 000 - 599 999	29
600 000 - 699 999	3
700 000 -	3
<b>Összesen</b>	<b>1 959 202</b>

# HÍD TRANSZ



# a komplex szolgáltatás színvonalának

**Az alapítása óta eltelt közel másfél évtizedben igen hosszú utat tett meg a 21. század hajnalán létrehozott Híd Transz Kft.**

**Az önrakodós fuvarozás jegyében eltelt inasévek után bekövetkezett gyors szemléletváltás olyan szervezetet eredményezett, mely szerteágazó mélyépítési feladatok teljes körű megvalósítását tűzte zászlajára.**

Ennek szellemében a cég a 2004-es esztendőben 30 munkagéppel növelte eszközparkját, integrált vállalatirányítási rendszert vezetett be, műszaki személyzetét pedig majd 100 főre fejlesztette. A 2000-es évek közepének nagy autópálya építésekkel kapcsolatos beruházásai megfelelő platformot biztosítottak a társaság építőipari tevékenységének kibontakoztatásához, melyet vasútvonal rekonstrukciós projektek követtek. A progresszív vezetői stratégia az évtized második felében speciális kivitelezési szegmensek felé fordította a Híd Transz hajóját: A Hídcsoport megbízásából metróépítési és környezetvédelmi munkák kerültek megvalósításra, melyek tovább szélesítették a cég látókörét, szignifikánsan eltérő tapasztalatokat hozományozva.

A cég azon kevés középvállalkozás egyike, mely az évek során képesnek bizonyult megtartani piaci részesedését, és ezzel együtt mind műszaki, mind humán erőforrás állományát, ám sokan még manapság is fuvarozó céggként tekintenek a Híd Transzra:

„Mind a mai napig él a tévhit, hogy a Híd Transz Kft. fő profilját a fuvarozás adja, ezt egyszer s mindenkorra el kell oszlatnunk” – mondja Schlotter András cégvezető. „Társaságunk e tevékenységet nem önmagában végzi, hanem vonalas létesítmények, hulladéklerakó rekultivációk, árvízvédelmi projektek, és egyéb mélyépítési feladatok komplex kivitelezésének szerves részeként. Társaságunk versenyképességének egyik kulcsát erőforrásaink tudatos stratégia mentén történő fejlesztésében, illetve optimalizálásában látom. Különböző üzletágaink összefonódó, ám egymástól függetlenül is működőképes mivolta olyan sokoldalúságot biztosít számunkra, mely a lehető legkülönbözőbb területeken predestinál mélyépítési kivitelezésekre, sőt, generál kivitelezésekre. Minderre garancia széles spektrumot átfogó referenciaállományunk, valamint magasan kvalifikált, ennek ellenére szakmai

képzéseken rendszeresen részt vevő, fiatal, dinamikus, tetterre kész szakembereink.” A Híd Transz cégvezetője kimondottan bizakodó a jövőt illetően:

„A jelenlegi gazdasági viszonyok növekvő pályája és az aktuális közbeszerzési kiírások biztató jövőképet prognosztizálnak a 2014-2015-ös üzleti évek tekintetében. Kiváló munkakapcsolatokat ápolunk az építőipari szféra vezető szereplőivel, többek között a Közgép Zrt-vel, az Euroaszfalt Kft-vel, a Colas Hungária Zrt-vel és a Strabag Zrt-vel történő együttműködéseknek köszönhetően a Hídcsoporton kívüli szerződéses állományunk folyamatos emelkedik. Mindezek tudatában 20 százalékkal növeltük szellemi dolgozóink állományát, eszközparkunk kapacitásainak fejlesztése úgyszintén megtörtént. A jelenleg zajló kivitelezések 15 nyerges szerelvényvel, 40 négy tengelyes tehergépjárműből álló flottával, és 25 speciális földmunkagéppel zajlanak.”

Még ha a holnap tisztázott is, a holnapután kérdése mellett egyetlen kis- és középvállalkozás sem mehet el nagyvonalúan:

„A távoli jövőt nyilvánvalóan nem lehet előre látni, azonban úgy hiszem, az emberi faktor és a tiszta értékrend mindennél fontosabb. Munkatársaimmal tett közös erőfeszítéseink ugyanazon célok elérése érdekében történnek, cégvezetőként hiszem és tudom, hogy nálunk mindenki ugyanazon elveket és eszmeiséget képviseli. Amíg kifogástalan üzleti magatartással öregbítjük jó hírnevünk, amíg az alacsony fluktuációnak köszönhetően állandó létszámú, megfelelően motivált, összeszokott csapattal, megkövetelt minőségben, a vonatkozó szabványok, műszaki előírások, és integrált minőségirányítási rendszerek maximális figyelembe vételével végezzük mélyépítési tevékenységünket, addig minden okunk megvan rá, hogy optimistán tekintsünk az előttünk álló kihívásokra.”

# Minőségbiztosítási csoport

**A projekt minőségbiztosítás (a kivitelezett létesítmény, megrendelői szerződésében rögzített, minőségi követelményeknek való megfeleltetése) valamilyen formában mindig is létezett cégünk életében, de talán még soha nem volt olyan nehéz helyzetben, mint napjainkban.**



**Török Zsuzsanna** minőségbiztosítási főmérnök

- ◆ Vasbeton szerkezetes munkák betontechnológiája,
- ◆ Málvádi árvízi szükségterelő,
- ◆ M85 Győr-Enese hidépítés

Amikor meghatározó a gazdasági válság projektekre gyakorolt negatív pénzügyi hatása, az igen rövid kivitelezési határidők, valamint újonnan megjelenő tapasztalatlan alvállalkozók és beszállítók alkalmazása. Nehezítik a helyzetet továbbá az egyre szigorodó követelmények, de sok problémát okoznak az Európai Unióhoz való csatlakozással járó szabványváltozások is. Bár tudjuk, az életben semmi sem állandó...

A „hidépítős giga” projektek idején teljesen természetes volt, hogy mind a létesítményirodán, mind a munkaterületen minőségbiztosítók felügyelték a kivitelezés minden mozzanatát. Ez az elmúlt néhány évben jelentősen megváltozott. Meghatározóvá váltak a kisebb költségvetésű beruházások, az ország különböző szegleteiben. Ezért annak érdekében, hogy a projekteken korábban önállóan, egymástól elszigetelten működő minőségbiztosítási szakembereket a kivitelezés befejezése után is megtartsuk, létrehoztunk egy „központosított” minőségbiztosítási csoportot. A működésünk alapja egy közös tudásbázis. Ez a meglévő és új kollégák korábbi éveiben szerzett tapasztalatokon alapul, és magában foglalja a kivitelezésekhez szükséges valamennyi szabvány, Technológiai Utasítás, Mintavételi és Minősítési Terv egy helyen való meglétét.

A kollégák időnként még hasznos tanácsokat is adnak az egyes projektvezető, vagy Műszaki Ellenőr/Mérnök kollégával való jó együttműködéshez. Így nem kell mindenkinek egymástól függetlenül megvívnia ugyanazokat a harcokat, vagy újra és újra kitalálni a szabályozás ellentmondásaira a legjobb megoldásokat, ha azt korábban már megejtette valaki más. Ehhez elengedhetetlen a rendkívül gyors információáramlás, melynek alapja nem más, mint a kollégák közötti jó kapcsolat. Nálunk tényleg elég csak egy telefon.

A központosítás és a kollégák egymás részére nyújtott támogatása nélkül a jelenleg zajló kisebb projektek minőségbiztosítása már nem lenne megoldható. Ha valakinek többfajta projekten, más-más Megrendelőnél, eltérő követelményrendszerben és ráadásul az ország több pontján kell helyt állni egyszerre, akkor már nincs idő, lassú betanulásra, szabványolvasgatásra, kutató munkára. Itt már kész ötletekkel, megoldásokkal és dokumentumokkal kell rendelkezni. Ezt meg is tesszük a Minőségbiztosítás csoportban – a Műszaki Igazgatóság részeként – a következő projekteken, remélve, hogy a jövőben is újabb és újabb létesítmények megvalósításához járulhatunk hozzá.

*Török Zsuzsanna*



**Németh-Diószegei Kitti**

- ◆ BKSZT COL4 LOT3
- ◆ Piliscsaba-Esztergom vasútvonal felújítása
- ◆ Gödöllő szennyvíztelep
- ◆ Váci állomás átépítése



**Kuloványi Ottó**

- ◆ Pilisvörösvár-Piliscsaba vasútvonal felújítása
- ◆ Kecskemét északi elkerülő
- ◆ Hatvani vasúti felüljáró felújítása



**Lajtos Livia**

- ◆ Hercegszántó csatornázása
- ◆ BKISZ II.-III. kerület csatornázása



**Gyuricza Blanka**

- ◆ Hany-Tizadasüly árvízirtatózó építése
- ◆ Óbuda-Pilisvörösvár vasútvonal felújítása



**Dienes János**

- ◆ Szeged 1-es villamos
- ◆ Szolnok Turbó körforgalom
- ◆ Népliget, Maroslélel csatornázása
- ◆ Budapest 1-es villamos I.-II. szakasz



**Papp Judit**

- ◆ MO Soroksári híd
- ◆ Győr-Likócs árvízkapu és töltésfejlesztés
- ◆ Mosoni-Duna jobb part töltésfejlesztés



**Besenyei Éva**

- ◆ Tárnok, Farnos, Jászfákóhalma csatornázása
- ◆ Dunakanyar szennyvízcsatornázása



**Székely Zoltán**

- ◆ Esztergom-Piliscsaba, Piliscsaba-Pilisvörösvár, Pilisvörösvár-Óbuda vasútvonal felújítása
- ◆ Sibrik felüljáró



**Kocsis Ildikó**

- ◆ Budapesti hídfelújítások: Petőfi-híd, Erzsébet-híd, Kacsóh Pongrác úti felüljáró
- ◆ M4 autópálya I. sz.: felüljáró Millér csatorna felett és Zagyva-híd, valamint II. sz.: az új Tisza-híddal,
- ◆ Szolnok-Szajol vasútfelújítás

# Bérügyviteli Bajnokságon Bizonyítottak kollégáink

**2013 novemberében  
komoly meglepetést szereztek  
a bércsoportban dolgozó  
kolléganők.**



**Ugyanis csak ekkor árulták el, hogy jelentkeztek egy országos bajnokságra (amely az első ilyen jellegű és szintű szakmai verseny az országban). Szerették volna megmérteni magukat. Endrődi Móni, Feró Csilla és Pető Sándorné Icu is vállalkozott a próbatételre.**

Júniusban versenyfelhívást kaptak a Nexon Kft-től, amely a bérszámfejtésben dolgozók legjobbjait kívánta díjazni. Az I. Országos Bérügyviteli Bajnokság névre keresztelt versenyt a NEXON Kft., a Budapesti Gazdasági Főiskola és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal közösen indította, az alábbi hármas cél elérésének érdekében:

- ◆ Alkalmat teremteni arra, hogy a bérügyvitel láthatatlan „hősei” színre lépjenek, s a széles közvélemény előtt nyilvánvalóvá legyen, hogy lelkiismeretes és szakszerű munkájuk nélkül nincs sikeres vállalat, intézmény.
- ◆ Szervezett keretet biztosítani a szakmai ismereteik bővítésére, az adó- és munkaügyi jogszabályok változásainak követésére és helyes alkalmazására.
- ◆ Elősegíteni a társadalom adótudatosságának növelését és az önkéntes jogkövetés megszilárdulását.

A bajnokság **első fázisában** négy online fordulón kellett részt venniük, ezek mindegyike két számításos feladatot és két tesztsort tartalmazott, s megoldásukra 1-1 hónap állt rendelkezésre. A lányok elmondása szerint sem a feladatok, sem a tesztkérdések nem voltak egyszerű, hétköznapi esetek, így a négy hónap alatt igen sok törvénybe és szakirodalomba kellett beleásniuk magukat.

A bajnokságra összesen 830 személy regisztrált. A legtöbb pontszámot elérő 100 résztvevő a NAV, a BGF és a NEXON képviselői

által aláírt, szakmai kiválóságot igazoló Tanúsítványt kapott. Ebben a csoportban végzett **Csilla** és **Móni** is.

A 30 legjobb eredményt elérő versenyző kapott lehetőséget a **második fázis** feladatsorának teljesítésére, a BGF épületében személyesen megjelenve, segédeszközök nélkül, mindössze egy tollal és

egy számológéppel felszerelve. A feladatok itt még nehezebbek és bonyolultabbak voltak, megoldásukhoz minden kapcsolódó jogszabállyal és előírással tisztában kellett lenniük a versenyzőknek. Tapasztalatának és tudásának köszönhetően **Pető Icu** is részt vett ezen a fordulón, amit kiemelkedő sikerrel teljesített, az elismerésre méltó **10. helyet szerezte meg**.

Az első 10 helyezett ünnepléses keretek között 2013.

november 21-én vehette át a díjakat, amelynek akkora szakmai visszhangja volt, hogy szaklapokban és fórumokon is dicsérettel emlegették.

Mindig is tudtam, hogy ez a csoport maximális szakértelemmel látja el feladatát, de azt hiszem, mindannyian büszkék lehetünk kiemelkedő teljesítményükre. És természetesen 2014-ben ismét jelentkeznek a bajnokságra.







## Az év fiatal mérnöke

### A Közúti Szakemberekért Közhasznú Alapítvány ebben az évben 15 éves

Az alapítás 1999-ben történt ünnepélyes keretek között a Közlekedési Múzeum közúti jármű gyűjteményének nagytermében, ahol a szakmánkat több mint 150 szakember képviselte.

Az alapító két célt tűzött ki:

- a közúti szakmáért egész életük során sokat tett, példaképpül állítható – 70 év fölötti – szakemberek életútjának elismerését „Életmű díj”-jal, valamint
- a 35 évnél fiatalabb szakemberek fejlődését, haladását elősegítő célok (tudományos kutatás, tanulmányok készítése stb.), és a személyükhöz kötődő egyéni teljesítményük elismerését „Az év fiatal mérnöke” kitüntető cím adományozásával.

Mindkét elismeréssel, pénzbeli támogatás is jár az Alapítvány pénzügyi lehetőségének függvényében.

Az Alapítványt vállalkozások, társaságok, intézmények és magánemberek támogatták. Eddig 95 társaság, 76 magánszemély adományozott 2.000 és 1.000.000 Ft közötti egyszeri összeget. A 15 év alatt, több mint 40 millió forint összértékű támogatás érkezett a magánszemélyek 1%-os adójának odaítélésével együtt. Az Alapítvány a működése során azt a célt is teljesítette, hogy a bevételeiből csak díjakra történt kifizetés, egyéb dologi kiadásokat az alapító fedezte eddig.

Az Alapítvány működése átlátható, valamennyi bevétel, kiadás, valamint

a támogatók és az elismertek nevei is láthatók az Alapítvány honlapján: [www.kozutialapitvany.hu](http://www.kozutialapitvany.hu)

A jelenlegi hazai, gazdasági állapotok, a közöny valamint az alapítványokkal szembeni bizalmatlanság sajnos az Alapítványunk működési bevételeiben is tükröződnek. Az évenkénti korábbi 3-4 millió forintos bevétel az utóbbi négy évben nem érte el az évenkénti 1 millió forintot sem. Az utolsó négy évben a bevétele nem egészen 2,5 millió forint volt. Ezt az összeget egészítette ki, a bankban lekötött mindenkori tőke kamata.

Hátrányosan érinti ezért az Alapítványt is a 2011. évi CLXXV sz. törvény, amely a közhasznúság feltételeiben előírja az évenkénti legalább 1 millió forint bevételt. A törvény ez évi hatályba lépésével sajnos megszűnhet az Alapítvány közhasznúsági minősítése, amennyiben a továbbiakban sem éri el az évi 1 millió forint bevételt.

Az Alapítvány működése során 92 fő közismert és 70 év feletti, munkájával egész élete során elismerést kivívott szakembert részesített Életmű-díjban és a vele járó pénzügyi támogatásban (kezdetben 300 ezer forint, az utóbbi években 400 ezer forint jár vele).

A 35 évnél fiatalabb mérnökök közül eddig, 47-en részesültek különböző elismerésben, illetve kapták meg „Az év fiatal mérnöke” címet, mellyel 150 ezer forint jár.

Ha a szakmánk képviselőinek és a gazdasági élet szereplőinek hozzáállása nem változik hamarosan, valamint az állami, társadalmi közeg változatlan marad, akkor várható, hogy az Alapítványnak 2-3 év múlva be kell fejeznie a működését.

**Segélykiáltással fordulunk a szakmánk valamennyi képviselőjéhez: ne hagyják elveszni azt az értéket, amely civil kezdeményezéssel eddig sikeresen működött.**

Az A-Híd Zrt. és elődjének az idős vezetői, mérnökei már az alapítás után közvetlenül és azóta is folyamatosan részesültek az „Életmű Díj”-ban (Petik Ernő, Gyukits György, Encsi Balázs).

A hidas szakma tervezői és vezetői megérdemelten kaptak még életmű díjakat (Dr. Traiger Herbert, Dr. Gáll Imre, Dr. Tóth Ernő, Dr. Knéber Jenő, és Hunyadi Mátyás).

A fiatal mérnökök részére évente kiírt „Az év fiatal mérnöke” díjban minden évben részesült egy-egy fiatal hídépítő mérnök. Idén az A-HÍD Építő Zrt. munkavállalója, **Németh Zsolt** kapta.

Bízunk abban, hogy a hídépítő szakma sok fiatal, jó képességű mérnöke közül, a jövőben is elismerésben részesülhetnek a legjobbak, ennek érdekében biztatjuk a fiatalokat, hogy érjenek el szakmai sikereket és pályázzanak.

*A Kuratórium*

# ÉPÍTŐIPARI NÍVÓDÍJAT

kapott a 2010. július 31-én átadott

# BKSZT



A 2013. december 17-én tartott ünnepélyes átadáson a 14 kategória közül az Infrastrukturális létesítmény kategóriában a **Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep (BKSZT)**, mint építmény, valamint a fővállalkozók (**HÍDÉPÍTŐ Zrt., COLAS ALTERRA Zrt.**), a tervező (**HIDROKOMPLEX Mérnökszolgálati Kft.**) kapott Építőipari Nívódíjat. A díjat **Magyar János** igazgató vette át a társcégek képviselőivel közösen.

Ez év júliusában jár le a 4 éves garanciája a BUDAPESTI KÖZPONTI SZENNYVÍZTISZTÍTÓ TELEP építési munkáinak. Az 1 éves sikeres próbaüzem után átadott BKSZT-t a francia technológiai csoport a Degremont-OTV és az építési csoport a HÍDÉPÍTŐ Zrt.- Colas Alterra Zrt. építette. Az építési terveket a Hidrokomplex Kft. készítette.

**Az Építőipari Nívódíj pályázati felhívása 2013. évben 10 kategóriában tavasszal jelent meg szeptember 20. beadási határidővel.**

A benyújtott pályázatokban szereplő létesítmények tervezési és kivitelezési szempontból egyaránt magas színvonalat képviseltek. A pályázatot kiírók delegáltjaiból álló 18 tagú Bíráló Bizottság az ügyrend szerint eljárva a benyújtott dokumentáció, illetve a helyszíni bejárások alapján bírálta és értékelte a pályázatokat. A bíráló fő szempontjai a következők voltak: a kivitelezés minősége, a funkcionál

megfelelő megoldások, a kedvező üzemeltethetőség, a környezetbe illeszkedés, valamint a létesítményt létrehozók közötti – különösen a tervezők és kivitelezők közötti – együttműködés.

Az új létesítmény kezeli a budai oldalról Kelenföld felől, a Duna alatti átvezetésen, és a ferencvárosi átemelő telepről a Ráckevei (Soroksári) - Duna-ág alatt érkező szennyvizet. A telep átlagos biológiai tisztítási kapacitása 350.000 m<sup>3</sup>/nap, de csúcsüzemben 525.000 m<sup>3</sup>/nap biológiai tisztítási kapacitásra is képes.

**A díjkiosztáson a következőkkel indokolták a bizottság döntését, a díj odaítélését:**

A 249 millió eurós beruházás keretében megépült, a lassan már négy éve üzem-szerűen működő Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep kategóriájában Európa egyik legkorszerűbb létesítménye. A Csepel-sziget északi részén épített



tisztítóműnek és a hozzá kapcsolódó létesítményeknek köszönhetően a Dunába visszajutó, biológiailag tisztított víz aránya a korábbi 51%-os értékkel szemben 95%-ra emelkedett, megszüntetve a folyó sok évtizede tartó szennyezését. A beruházást 70%-ban támogatta az Európai Unió. A létesítmény az egész budapesti szennyvízkezelést érintő Élő Duna projekt része. Minden műtárgy fedett, és a légtere megszívott. Az elszívott levegőt szagtalanítás után engedik a környezetbe. 300 ezer m<sup>3</sup> levegőt tisztítanak meg óránként. A telep 70%-a zöldfelület, még az épületek tetőszerkezetére is telepítettek növényzetet. Mivel minden műtárgy fedett, így igyekeztek kompaktabbakra tervezni az épületeket, hogy kevesebb helyet foglaljanak. Az iszaprohasztásnál keletkező biogázt energiatermelésre és fűtésre használják fel, így a telep teljes energiafogyasztásának 30%-a saját zöld energiával biztosítható.

*Csepregi András*



Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep – Csepel



Nívódíj réztábla avatási ünnepség:  
Görbedi László vezérigazgató, Sal László vezérigazgató, Bálint Péter a Bíráló Bizottság elnökhelyettese



Tátrai Alfréd a Nívódíjas létesítmény projektvezetője  
külön elismerésben részesült



# Befejeződött székházunk felújítása

**Az Új Széchenyi Terv Környezet és Energia Operatív Program keretében az I-Híd Ingatlankezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság 2013 februárjában „I-Híd Zrt. székházának energiatakarékos felújítása” címen javaslatot nyújtott be, az 1138 Budapest, Karikás Frigyes utca 20. szám alatti székház épületének korszerűsítésére.**

A pályázat 2013. 09. 18-án támogatásban részesült. A kivitelezők kiválasztása után a felújítási munkálatok 2013. 10. 28-án megkezdődtek, és a rendkívüli időjárásra való tekintettel 2013. 12. 15-én befejeződtek.

A pályázat megvalósulásának célja az épület hőtechnikai adottságainak javítása, energiahatékony működtetésének elősegítése. Ezáltal csökkenteni lehet a karbantartási költségeket, növelni az épületben dolgozók komfortérzetét, elégedettségét, valamint a fosszilis energiahordozó-megtakarítás következtében hazánk ÜHG (üvegházhatású gázok) kibocsátását.

Az épület 1995-ben épült, azóta komplex korszerűsítés nem történt. Mivel szerkezeti, és energetikai szempontból az épület a jelen kor követelményeit nem elégítette ki, megfogalmazódott a fejlesztés szükségessége. A projekt célkitűzési közt szereplő eredmények a külső homlokzati hőszigetelés, valamint nyílászárócseréje által realizálódtak. Az épület részben rendelkezett hőszigeteléssel, azonban annak tulajdonsága nem volt megfelelő, a 7/2006. TNM rendeletnek megfelelő követelményértékeket nem teljesítette. A projekt

keretén belül a szigetelés kiegészítése vagy esetenként cseréje történt meg. A nyílászárók cseréje által a hőveszteség tovább csökkent, hiszen azok korábban hőszigetelt üvegezéssel nem rendelkeztek, hőátbocsátási tényezőjük magas volt, s mivel a homlokzaton az építészeti kialakításból adódóan az üvegezett felületek aránya magas, ez rendkívül nagy veszteségeket okozott.

Az épület hűtési és szellőzési rendszerrel rendelkezik, melyek hőleadóként is funkcionálnak. Az épületben jelenleg az irodák hűtésére alkalmas Daikin EUWA-80G kompakt folyadékűtő üzemel, melyet a tetőn helyeztek el, ami a belső terekhez fan-coil rendszer alkalmazásával kapcsolódik. A fejlesztés előtti állapotban komoly problémát jelentett, hogy a téli időszakban távozó levegő hőmérséklete rengeteg energiát rejtett magában, mely a kiépítés módjából adódóan további hasznosítás nélkül távozott a környezetbe. Az előzőeken túlmenően a rendszer korszerűtlen volt, és magas zajterhelést rótt a bent dolgozóakra, valamint alacsony hatásfoka és költséges üzemeltetése miatt került cseréjére. Ezért beépítésre került egy központi

légkezelő, mely 74% feletti hatásfokú hő-visszanyerővel rendelkezik. A befúvási teljesítménye mellett fontos, hogy a távozó levegő hője részben visszatermelhető a rendszerbe, mely komoly mértékű költségmegtakarítást eredményez.

A projekt oroszán részét sikeresen abszolváltuk. A homlokzat a régi kék kontosítást, egy letisztult és elegáns szürke-fehér öltözetre cserélte, végül a kék ötven árnyalatában pompázó nyílászárók, korlátok, lépcsőburkolatok és oszlopok helyét is átvette a fehér és a szürke kombinációja. A téli időjárás miatt néhány feladatot még nem volt alkalmunk befejezni, de a tavasz beálltával a befejező munkálatokat is elvégezzük (ablakfóliázás, ereszek és eső-cseppgyűjtők cseréje stb.).

A kivitelezés sok türelmet és megértést kívánt a székházban dolgozóktól, akiknek ezúton is szeretném megköszönni az együttműködést, és a példaértékű hozzáállást. Külön köszönetet szeretnék mondani mindazon műszaki munkatársaimnak, akik a munkák alatt a segítségemre voltak.

# In memoriam Kvassay

## A közlekedésépítő technikus-képzés agóniája

**Sajnálatos módon a nagy hagyományokkal rendelkező iskolák közlekedésépítő technikus-képzése (Budapest-Kvassay Jenő, Székesfehérvár-Jáky József, Békéscsaba-Vásárhelyi Pál, Miskolc-Kós Károly) minden erőfeszítése ellenére a 2000-es évek közepétől kezdve egyre nehezebb helyzetbe került.**



A fő ok az oktatás-szervezésben rejlő rejlik. Évtizedeken át – idén január 1-ig – a (fő)városi önkormányzatokhoz tartoztak ezen szakközépiskolák (is) részben szakmailag és a fenntartás szempontjából. A szakminisztériumok (így a „közlekedési tárca”), és a „szakképzési intézet” is csak formailag volt jogosult (képesítő vizsgák, OSZTV...) szakmai kérdésekbe beleszólni. Gyakorlatilag a szakmai érdekérvényesítés már évtizedek óta esetleges volt (más szakmákban is) és elsősorban informális kapcsolatokon múltott. Az idő előrehaladtával – az iskolavezetők, nagy tekintélyű tanárok, miniszteriális oktatási potentátok „kiöregedésével” – ezek az informális kapcsolatok fokozatosan gyengültek, az utóbbi évtizedben szinte teljesen kiürültek. Nagyjából a 2000-es évek közepe óta a szakmai kérdések helyett a „voluntarizmus” vált az irányítás-szervezés fő szempontjává. Vagyis függetlenül a szakma mennyiségi és minőségi igényétől az iskolaszervezés (iskolai tanuló létszám fetiszizálása a szakmáktól függetlenül) és a csökkenő fenntartási pénzeszközök váltak a döntések meghatározóivá.

A budapesti Kvassay Jenő Közlekedési Szakközépiskola 2006-os megszüntetése ellehetetlenítette a közlekedésépítő technikus-képzés fővárosi helyzetét (hídépítő és fenntartó technikus-képzés csak itt volt az országban). A Kvassay szerepét átvevő Schulek Frigyes és Ybl Miklós Szakközépiskola – részben önhibájukon kívül – nem volt képes betölteni azt a szerepet, amelyre a szakmának szüksége lett volna. A Kvassayban a 2000-es évek közepén a 9-14. osztályig cca. 400-500 nappali tagozatos és cca. 150-200 fős levelezős hallgató tanult a közlekedésépítő szakokon. Ma a két budapesti utódiskolában – csak nappali tagozaton – cca. 30 tanuló regnál, a levelező képzés gyakorlatilag megszűnt.

Vidéken sem sokkal jobb a helyzet. Székesfehérváron – csak a végzősök létszámát írom ide – 12-15 tanuló jár útépítési és fenntartási szakra, Békéscsabán cca. 25 fő tanul szintén útépítési és fenntartási szakon, Miskolcon 20-22 fő tanul vasútépítési és fenntartási szakon.

Amúgy Budapesten az Ybl Miklós Szakközépiskolában 6(!) fő tanul „útépítőként”.

Sajnos hasonló a helyzet a 2000-ben a Kvassayba integrált Mechwart András Szakközépiskola szakjaival is. A közismert nevükön biztosító berendezések, vasútgépész illetve vasútforgalmi szakokon néhány „lézengő ritteren” kívül gyakorlatilag megszűntek a képzések Budapesten.

A jelenlegi áldatlan állapotokon csak szakmai összefogással lehet segíteni, ha egyáltalán a szakmának szüksége van jól képzett közlekedésépítő és „vasutas” technikusokra. Ezen sorok írójának évek óta kiforrott elképzelése van a kibontakozás lehetőségéről, amit már sok szakmabelivel (miniszteriális vezetőkkel, cégvezetőkkel, szakmai társadalmi szervezet vezetőivel etc.) megosztott – sokan közülük volt Kvassaysok –, de minden számottevő eredmény nélkül. Elméletileg szinte mindenki egyetértett a probléma létevel és megoldatlanságával, mikor a gyakorlatra került volna a sor a téma „el-lehetetlenült”.

Somlói Tamással szólva „...Nem adom fel...”  
Dum spiro spero.

*Bobák Zoltán*



# NAGYszilárdságú JELEN

**Hidak és műtárgyak tervezése** mindig is külön kategóriát képviselt a tartószerkezeti tervezésen belül, amit a speciális számítási, illetve építéstechnológiai eljárások igényeltek.

**Nagy szilárdságú betonokkal már régóta zajlanak kísérletek, elsősorban laborkörülmények között, előregyártott szerkezetekkel.**

Az elmúlt évtizedekben azonban a háttérkutatások és az anyagtechnológia nagy ugráson ment keresztül, ami mind a tervezőknek, mind a kivitelezőknek **új lehetőségeket nyitott meg.**

Vasbeton hidak esetében általános helyzet, hogy a szerkezet önsúlya mellett a hasznos terhek eltörpülnek, így egyes vasbeton hídszerkezetek sokszor robusztus kialakításúak. Nagy fesztávok áthidalásánál kritikus lehet a szerkezeti méretek – ez által az önsúlyterhek – csökkentése, így az új anyagok beépítése és elterjedése indokolt lett.

A korábban jellemzően ipari padlóként, illetve speciális esetekben (pl. leszállópályák pályalemezeinél) alkalmazott nagy szilárdságú betonok megismerésével, és a szükséges betontechnológia és építéstechnológia kidolgozásával mindez lehetségessé vált. Ezeknek a betonoknak a magas nyomószilárdsági értékek mellett számos olyan tulajdonságuk van, melyek a hídpépítésben kifejezetten előnyösnek tekinthetők, úgymint a szerkezeti elemek magasfokú vízzárósága és kémiai ellenálló képessége és fagyállósága. A folyamatos fejlődés azóta megkövetelte, hogy új szilárdsági kategóriákat is bevezessenek, külön kezelve a nagyszilárdságú betonokat (HPC) illetve ultra-nagyszilárdságú betonokat (UHPC).

Az elmúlt években – új projektek illetve felújítási munkák kapcsán is – több szerkezet valósult meg UH(FR)PC (nagy szilárdságú szálerősített beton) alkalmazásával, akár a pályalemezbe, akár a híd tartószerkezetébe beépítve. Ezek közül az egyik első volt Ausztriában a karintiai Wild Bridge, mely Völkermarkt település úthálózatát tehermentesíti a szomszédos Wild optomechatronikai cég teherforgalma alól.

A megépült híd a világ első nagyszilárdságú szálerősített betonból készült felsőpályás ívhídja, mely az speciális előregyártott elemeken kívül az alkalmazott építéstechnológiai megoldásaival is igazi úttörő.

Az ívhíd építése 2008-ban kezdődött, a kész szerkezetet 2010 őszén adták át a forgalomnak. Teljes hossza 157 m, a közbenső áthidalt nyílás támaszköze cca. 70 m, a hozzá tartozó ívmagasság 40 m, melyet két, egymással párhuzamosan futó ívtartó alkot. A pályalemez teljes szélessége a két forgalmi sávval, gyalogos sávval és kiemelt szegélyekkel együtt 9,3 m, a lemez vastagsága 60 cm. A pályalemezben és a függőleges támaszlopokban alkalmazott beton szilárdsági osztálya C40/50. A pályalemezt a hídfők mellett az egyik parton 2-2 db, másik parton 4-4 db önálló pillér támasztja alá,



ezek között helyezkedik el a kétcsuklós kialakítású ív, melyek töréspontjaiban 4-4 támaszlop gyámolítja a pályalemezt. Az íveket egyenként 3-3 db változó hosszúságú, előregyártott prizmatikus elem-ből állították össze, ezek betonszilárdsági osztálya C165/185. Az elemek szekrény keresztmetszetű rudak, falvastagságuk egyes helyeken csupán 6 cm, a külső befoglaló méretük 1,20x1,20 m. Az előregyártott szegmensek töréspontjaiban speciális kapcsolatokat alakítottak ki – szintén előregyártott szerkezetekből – melyek a pályaszerkezetet is alátámasztó függőleges oszlopokat fogadják.

Az ívtartó belsejében két feszítési rendszert alakítottak ki, egyet az építési terhekre, egyet a híd végállapotára. A szekrénytartókban szabadvezetésű feszítőkábeleket vezettek törésponttól töréspontig, melyek az építés alatt keletkező igénybevételek felvételére tették alkalmassá a szerkezetet. Az ívhídat két egységben építették a völgy két oldalán, az ívek alján csuklós kapcsolatot kialakítva. Építés közben az ív elemeit a már megépült szerkezetekhez kötötték vissza, majd miután a fél-ívek elkészültek, azokat a visszakötő kábelekkel engedték a végleges helyükre. Ekkor az építési állapotra elhelyezett feszítőkábeleket elengedték, és a végállapotra tervezett kábeleket feszítették meg. A szekrénytartók és a kábelvezetés úgy lett kialakítva, hogy szükség esetén a feszítőpásmák cserélhetőek. A szerkezetbe összesen 144 db 150 mm<sup>2</sup> keresztmetszetű pásmát építettek be, melyekhez a híd geometriája által megkövetelt egyedi lehorgonyzó szerelvényeket terveztek.

A megépült híd karcsú szerkezete igazán imponáló látvány, ezzel igazolván a nagyszilárdságú betonszerkezetek létjogosultságát a műtárgyépítésben. Azt csak remélni lehet, hogy a világban már egyre jobban elterjedő technológiák nemsokára hazánkba is elérkeznek, és lesz lehetőségünk hasonló szerkezetekkel foglalkozni.

*Madaras Koppány*

Felhasznált források:  
<http://www.arch-bridges.cn/ccjc2011/paper/3.pdf>  
- A Sustainable Arch Made of UHFRPC  
<http://www.wild.raum.at/>  
<http://www.zimmermann-consult.at/>

# A Hídépítők Egyesületének 2013. évi életműdíjasa Zsigmondi András

**A 2013. év végi Garázsbuli során, immár harmadik alkalommal került átadásra az Egyesület által alapított Életműdíj.**

**Az elismerést 2013-ban Zsigmondi András kollégáknak ítélte oda az Egyesület vezetése. A díjazott bemutatását – szintén az Egyesület elhatározása alapján – mindig a megelőző év díjazottjának kell megtartania.**

A díj nyilvános átadására sajnos nem kerülhetett sor, mivel Zsigmondi András betegsége miatt orvosai nem javasolták nagyobb társaságban a részvételét. De nem maradt el a személyes találkozás. Az Egyesület elnöke, Apáthy Endre úr szervezésében meglátogattuk Zsigmondi Andrást, és az Elnök Úr személyesen adta át az Életműdíjat, egyben gyógyulást, jó egészséget kívánva a kitüntetettnek.

Sokan már nem ismerik Őt, jogosan megkérdezik, hogy ki is az a Zsigmondi András? Nekem jutott az a szerencse, hogy bemutatathatom kollégánk életútját, hiszen volt szerencsém elég hosszú ideig együtt dolgozni Vele, együtt érni el közösen sikereket, kudarcokat. A személyeskedésért elnézést kérek, de el kell mondanom, hogy a legtöbbünknek Ő csak „Zsiga”.

Zsigmondi András a pályáját 1970-ben kezdte a Hídépítő Vállalatnál. Ő is azok közé tartozik, aki a Hídépítőnél kezdte a hivatását, ott járta végig a ranglétrát, ott érte el a pálya sikereit, nevet szerzett a szakmában.

#### **Na de hogyan is volt ez?**

A Budapesti Műszaki Egyetemen szerzett építőmérnöki oklevelet 1970-ben.

A Hídépítőnél végzett tevékenységét két alapvető szakaszra oszthatom. Az első rész a Vállalatnál töltött időre vonatkozna, a második rész 1992-től kezdődően az általános vezérigazgató-helyettesi beosztása idejére, azaz kis csúszással már a Részvénytársaság idejére esett.

#### **Az első időszak:**

**1970-1972** között Dél-Magyarországon, Makó térségében különböző hídépítési munkákon vett részt kezdő mérnökneként.

**1973-1974** között a Kunszentmártoni híd építésében már mint építésvezető-helyettes munkálkodott. Itt volt Magyarországon a szabadon szerelt hídépítési technológia első bevezetése, alkalmazása.

**1974-től** mint építésvezető – szintén a térségben dolgozott – különböző hídépítési munkákon vett részt, többek között a Makó Maros hidat adta át. A térségben folytatódta a szabadon szerelt építési technológiával történő hidak kivitelezése. **1975-1979** között Köröstarcsa, majd Körösladány fémjelzi tevékenységét. A Dobozi híd építésénél már csoport-építésvezető. Látható, hogy a szabadon szerelt építési technológiában jelentős szakmai ismeretekre, gyakorlatra tett szert. Ebben a technológiában nagyon sok

új elem szerepelt, a ragasztás, feszítés, szerelési feszültség, lehajlás állapotok stb. mellett.

A sorozatos hídépítési tapasztalatok eredményezték, hogy **1980-ban** felkérték a budapesti Marx-téri felüljáró (a fiatalabbaknak ma Nyugati téri felüljáró) építésénél szakértői és tanácsadói tevékenység ellátására. Itt kezdődött fővárosi tevékenysége. A Marx-téri felüljáró építése a maga idejében egy szakmai-politikai skandalum volt, amit a városi legendárium ma is őriz. Zsiga a helyreállítási munkákat ma is az egyik legizgalmasabb szakmai bravúrnak tartja. Következett a Metrós időszak. **1981-1984** között a Metró III./A szakaszán és a Váci úti felüljáró építésén mint csoport-építésvezető tevékenykedett. Majd ez folytatódott egészen Újpestig.

**1988-ban** kinevezték a Technológiai Főmérnökség vezetőjévé. Így a metró építése mellé új feladatok, új technológiák társultak. Vert és fűrt cölöpök, szádfalazás, víztelenítés, feszítés, munkagödör körülzárás. Ez igazi mélyépítési kihívás volt! A legszebb az volt benne, hogy ez idő tájt Magyarországon egyedül a Hídépítő foglalkozott CFA cölöpökkel és jet-groutinggal, itt készültek az első kísérleti vizsgálatok és alapozások. Igazi felfedező munka volt.





### A második időszakasz:

A Hídépítő Vállalat 1992-ben felsővezetői változáson ment keresztül. Ettől az időszaktól kezdve Zsigmondi András általános vezérigazgató-helyettes munkakört látott el. Nem változott ez 1993-tól sem, amikor a Vállalat átalakult Részvénytársasággá, új, francia tulajdonossal. Azért nevezem ezt második időszaknak Zsigmondi András életében, mert innen már nehezen lehet egy-egy projektet az Ő kizárólagos tevékenységéhez kötni.

Szinte egészen biztos, hogy az Ő idejében nehéz lenne olyan létesítményt találni, amihez valamilyen formában nem volt köze. Azt hiszem, hogy nem volt kollégánk, akinek valamilyen formában nem volt kapcsolata személyével. Ezt azért mondom, mert mikkel (is) foglalkozott? Munkaszervezés, lobbizás, kapcsolatépítés, beleszólás a tenderezésbe, ajánlatadásba, a megvalósításba, mindenbe és mindenbe amivel megkeresték.

A Zsigmondi András által betöltött időszak nagyon szerencsésnek minősíthető. A sok gyönyörű létesítmény közül, melyek ebben az időben jöttek létre nehezen emelhető ki néhány. Anélkül, hogy bármelyiket hátrébb sorolnám néhányat megemlítek.

A Jugoszláv események következményeként a horvátországi sérült vasúti hidak helyreállításában a Hídépítőnek jelentős szerep jutott. Ez köszönhető Zsigmondi Andrásnak a műszaki érdeklődésén túl az IFOR-ral kialakított jó kapcsolatának. Ugyanitt kell megemlíteni a Mostari

híd helyreállításában a Hídépítő szerepét, mely mögött ugyancsak Zsigmondi András állt.

Ezen időszakban a jelentős hídépítésekben sem volt hiány. Csak úgy futtában: Bp-Északi vasúti híd, MO Északi Duna híd, Köröshegy, Dunaújváros, Nagyrákos, hogy csak a legjelentősebbeket említsem. Mindegyik híd más-más műszaki megoldással, problémákkal. Sikeresen lettek a feladatok megoldva!

Magyarországon is jelentkeztek új feladatok, olyanok, melyek korábban a Hídépítő életében nem fordultak elő. Zsigmondi szívesen foglalkozott ezekkel is (csatornázás, szennyvíztisztítás, magasépítés stb.), hiszen hídépítés iránt elkötelezett mérnökök amúgy bőségesen voltak a cégnél.

A Fővárosi Vízműveknek Csepelen ivóvízkezelő létesítményt építettünk. Nemzetközi tenderen, erős konkurencia mellett sikerült a munkát elnyerni. Nem maradt el a folytatás sem. A kialakult külföldi partnerkapcsolattal elnyertük és megvalósítottuk a Dél-Pesti Szennyvíztisztító Telep bővítését, a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telepet. Ezen projektek elnyerésében, a megvalósításban Zsigmondi Andrásnak elvülhetetlen szerepe volt.

De voltak Metró ügyek is. A 4. sz. Metró első tenderét 1992-ben adtuk be. Nemzetközi tender volt, két évig tárgyaltuk az illetékesekkel, majd számunkra kedvező pozícióban megszüntették a tendert. A fő-tárgyalónk itt is Zsigmondi András volt. A 4. sz. Metró megvalósulása érdekében

a Hídépítő tovább lobbizott. Nem eredménytelenül, hiszen az újabb tenderkiírás során az alagútfúrásban, továbbá három állomás építésében is részt vettünk.

A létesítmények mind magukért beszélnek, a Hídépítőt, annak munkatársait, vezetőit minősítik. Az előzőeket számba véve kijelenthetjük, hogy a Hídépítő sokat kapott Zsigmondi Andrástól.

De azt is kijelenthetjük, hogy Zsigmondi András is sokat kapott a Hídépítőtől. A sok feladat eredményes megoldása mind sikerélményt adott számára. A munkatársakkal való jó kapcsolatok, a külső partnerekkel való hatékony együttműködés egy eredményes szakmai út sikerét jelenti. Azt hiszem, hogy az Életműdíj ezt is tükrözi.

### De hol is hagytuk abba?

A francia tulajdonosokkal történt „afférok” eredményeként Te 2008-ban hagytad el a hajónkat. De a szakmát továbbra sem. Úgy tudom, hogy a Margit híd „Mérnökeként” továbbra is hasznosítottad tapasztalataidat és tanácsadói tevékenységedet is szívesen veszik szakmai körökben.

### Befejezésül kedves Zsiga!

#### Gratulálunk!

**Úgy készülj, hogy jövőre a Garázsbulin Neked kell a következő életműdíjast köszöntened, az életútját ismertetned.**

**Baráti öleléssel kívánok jó egészséget!**

*Kiss Dezső*

# A Szabadság híd **elemeivel** bővült **Hídkertünk**

**2013 végén újabb elemcsoporttal gazdagodott a Hídépítők Egyesületének Hídkertje**

Ezúttal a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjteménnyel együttműködve – természetesen köszönettel támaszkodva az Egyesület tagjaira, különösképpen az A-HÍD Zrt., a Híd Transz Kft. és a Hídtechnika Kft., valamint a kollégák segítőkész, önfeláldozó munkájára – sikerült konzerválás után felállítani a felújított, sok elemében átépített Ferencz József (Szabadság) híd egy kandeláberét és két korlátmezőjét.

A Szabadság híd kibontott elemei





A felállított együttes 2013. decemberében

Mint tudjuk, az 1896-ban átadott, majd 1945-ben felrobbantott híd szegecselt technológiával, „folytvasból” épült. Az újjáépítés alkalmával a régi szerkezet nagy része felhasználható volt, azonban a kiegészítésként beépített (hozzáépített) elemek anyagukban eltértek az eredetitől. Emellett – feltehetően az újjáépítés sűrűsége miatt is – sok helyen hegesztett kapcsolatokat alkalmaztak, amit az eredeti anyagtípuson a ridegtörés kockázata miatt nem lett volna szabad. A legutóbbi felújítást ezért is nevezhetjük „átépítésnek”, mert az annak idején, kényszerből alkalmazott anyagokat eltávolították és

technológiai megoldásokat megszüntették. Ez azzal járt, hogy a hídból „kitermelt hulladék” igen nagy mennyiséget tett ki.

Ez a „hulladék” azonban híd- (technika-, közlekedés-) történeti szempontból jelentős dokumentum. Erre tekintettel, már a munkák folyamán figyelemmel kísérve az eseményeket, rendre (bár csak elméletben) kiválasztottam a majd begyűjtendő, múzeumba szállítandó elemeket, darabokat.

Sajnos a műszaki feltételek szervezése elhúzódott, közben a jogi keretek is alapvetően megváltoztak (a műemlékvédelem szabályozása és szervezete alapvetően

megváltozott), így az idő közben selejtezett és tűzhalálra ítélt „vashulladék” értékes részét csak az utolsó pillanatban (a bárkákra pakolás közben, 2013. január végén, február elején) tudtam megmenteni. Ekkor azonban magam már a nyugdíj előtti felmentési időmet töltöttem, így a lementett anyag már nem a Közlekedési Múzeumba, hanem a Kiskőrösi Szakgyűjteménybe került.

A most kiállított együttes az újjáépítés fázisát mutatja: az akkor beépített oszlop és korlátmező a hídtörténet „anyagszúke” korának tükré.

*Szabó László*





## Római képek

### Gyukics Péter fotóművésszel

egy évvel ezelőtt találkoztam. Mint azt akkor megtudtam róla, „hivatásszerűen” szereti a hidakat. Többek közt beszélt „A Duna hídjai – a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig” című könyvéről, mely bemutatja a Duna 342 hídját. Ez az első könyv a világon, amely úgy képből, mint szövegben mutatja a Duna összes hídját! Ilyen előzmények után nem lepődtem meg, amikor a művész úr kérte felvételét a Hídepítők Egyesülete tagjainak sorába. Szeretnék megismertetni Önökkel a fotóművész most készülő negyedik könyvéből egy rövidke részletet. Ez a részlet egy villanás, amely római élményeit, ott szerzett benyomásait, az örök város által kiváltott érzelmeit mutatja be.

*Dombóvári Éva*

2013. őszén majdnem egy hónapig Rómában fotóztam. Az épített örökség, azon belül a híd, a hídfotózás volt a cél. Természetesen Rómában nem csak egyféle témát fotóztam. (Fenn: a Palatinus-domb. 1., 4. kép: jellegzetes utcakép).

Itália fővárosa magával ragadott. Miért? Róma érdekes, nagy város. Ott az ókor, a középkor, a közelmúlt és a jelen. Romjainban is lenyűgöző épületek: szentélyek, templomok, paloták, fürdők. Pazar díszítésű templomok, bennük csodálatos festmények, szobrok a későbbi századokból. Mind-mind a korabeli matematikusok, mérnökök, építőmesterek tudását hirdetik. A múlt a belvárosban mindenütt jelen van. (5. kép: a turisták a Pantheon-ban. 6. kép: A templom lenyűgöző, 118 és 125 között, betonból épített kupolája.) A régmúltat körbeépítik, együtt élnek azzal. A híres épületek között természetesen múzeumok is vannak. Aki csak néhány napra jön azért, aki hosszabb időre az azért, de nem hagyja ki ezeket a csodás gyűjteményeket. Én az Angyalvárban, a Vatikáni Múzeumban, a Villa Giulia-ban, a Villa Borghese-ben,

a Villa Barberini-ben és a két Kapitoliumi Múzeumban (Palazzo dei Conservatori és Palazzo Nuovo) csodáltam a kiállításokat.

A Vatikáni Múzeum a világ egyik legcsodálatosabb gyűjteménye. Évszázadok alatt jött létre, pápák sora gazdagította. A gyűjteményt a művészpártoló II. Gyula pápa alapozta meg. 1503-tól 1513-ig tartó pápasága alatt épült fel a reneszánsz Róma káprázatos kincsesháza. A kor kiváló művészei Raffaello, Donato Bramante és Michelangelo is támogatást, és sok megbízást kaptak Tőle. Közülük a legismertebbek Michelangelo alkotásai. A Sixtusi-kápolna mennyezetének freskói, és a San Pietro in Vincoli templomban látható Mózes szobra. Ez a remekmű II. Gyula síremlékének része. Végül a sírhely helyett gyönyörű emlékműként maradt meg az alkotás, mert a pápát nem ott, hanem a Szent Péter bazilikában temették el. (3. kép: Appartamento Borgia, Pinturicchio: Szent Katalin és Maxentius császár vitája 1492-1495.)

A Vatikáni Múzeum gyűjteményben az ókori egyiptomi leletektől a XIX. századi remekművekig gyönyörködhetünk

az alkotásokban. Meglepetésszerűen kortárs művek is fel-feltűnnek a régiek között. Akit az etruszkok hajdani világa érdekel, annak a Villa Giulia-ba is érdemes elmennie. A terrakotta szarkofágok és a sokféle használati tárgy mellett a palota is figyelemre méltó. A Villa Borghese-t a festészet kedvelőinek többek között Raffaelo, a szobrászat rajongóinak Bernini művei miatt érdemes felkeresniük.

A Villa Barberini inkább a szakavatott műértőknek, művészettörténészeknek és hosszú időt Rómában töltnék ajánlható. Az ott látható képanyag többsége csak elmélyült tudás birtokában ad élményt a látogatóknak. Ezt a művészet elkötelezett híveként merem leírni. (7. kép: római tornyok esőben, 8. kép: a Spanyol lépcsőnél)

A Kapitoliom domb két múzeuma a Palazzo dei Conservatori és a Palazzo Nuovo rengeteg antik faragvánnyal és festménnyel várja az érdeklődőket. (2. kép: a P. d. Conservatori-ban: Vanvitelli (1653-1736): Castel St. Angelo). Az utóbbiban nagy hatást tett rá Marcus Aurelius császár híres lovas szobrának eredetije. A reneszánsz lovasszobrok



1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.



8.

mintaképe nemcsak megformálásával, hanem méretével is lenyűgöző. Egy kicsinyített másolata a két múzeum közti téren áll. Ez a mű azért is lehetett rám nagy hatással, mert egy másolatát látva magamat is meglepve tudtam kit ábrázol. Ez 2008-ban történt az ausztriai Tullnban, a Duna hidak fotózása közben. Honnan tudtam kit ábrázol a szobor? Valószínűleg a gimnáziumi művészettörténet órákon fogott meg a mű. A szobor a Duna parton, a vasúti híd felett, a kerékpárút mellett áll. A sétányon a városba indulva 30-40 lépés után balra találjuk a „Römermuseum”-ot. A város jelenlegi területe „Comagena” néven a Római Birodalom része volt. Lovassági erőd, majd haditengerészeti bázis is védte itt a birodalom határát, a limest. Marcus Aurelius császár a markomannok elleni hadjárat idején járt itt (kb. 169-179). Ezért van a tulli Duna parton a császár lovasszobra és közelében a római kor emlékeit bemutató múzeum (alsó kép).

De térjünk vissza Rómához! A műemlékekkel bőségesen ellátott város érthetően konzervatív maradt. A dicső múlthoz képest kevés kiemelkedő épület készült a XX. és XXI. században. Pier Luigi Nervi és Marcello Piacentini világhírű, kerek, vasbetonból, acélból és üvegből készült Sport Palotája 1960-as években készült. A következők ragyogó épületek a MAXXI-ra, 2010-ig kellett várni. Ez Olaszország első kortársnak szánt múzeuma: „A XXI. századi művészetek múzeuma” (MAXXI: Museo nazionale delle arti del XXI secolo). Tervezője hölgy, az iráni származású Zaha Hadid brit építész. Modern külseje, és izgalmas látványt adó kiállításai mellett azért is érdemes idelátogatni, mert – mivel a szűk belvároson kívül van – mentes a turisták sisere hadától. (9. kép)

Természetesen a hidak sem maradhatnak ki! Az általam fotózott 21 Tevere híd többsége (17) is sokszáz éves. Szerves részei a régi városnak. Boltozatos, téglából, kőből, mésztufából épültek. Többségüket részben vagy egészben márványt helyettesítő különleges mészkővel, travertinnel burkolták be.

A XX. században négy vasbeton híd épült, amelyek a hagyományt követve boltozatosak. Az elsőt 1909-től 1911-ig építették, a francia Hennebique-rendszert alkalmazva. Egy nyílású, kb. 100 hosszú szerkezet. Tervezője Giovanni Antonio

Porcheddu, a vasbeton technológia olaszországi meghonosítója volt. Az egységes Itália megteremtésének 50. évfordulója alkalmából a hidat Ponte del Risorgimento-nak nevezték el (szó szerint „újjászerveződés”). (11. kép)

Időrendben a háromnyílású feszített vasbeton Ponte Duca d'Aosta következik. Ezt a hidat Vincenzo Fasolo tervezte, és 1939 és 1942 között építették fel. Három nyílású, 2 x 3 sáv és kétoldal széles gyalogjárda van rajta. (A hidat nem a Ducéről – Mussolini –, hanem a Savoyai uralkodó-házzal nevezték el.) (12. kép)

A harmadik híd, a Ponte Flaminio építése ugyan már 1938-ban megkezdődött, de a II. világháború miatt 1943-ban az építkezés félbeszakadt. Csak 1947-ben folytatódtak a munkálatok és 1951-ben adták át ezt az átkelőt. Ez is boltozatos híd, ám „öreg” társainak egyszerűségével szemben ez a hatalom jelképeivel pöffeszkedik. A tervezésbe a Duce beleszólt, és ahogy a diktátorok, a „kedves vezető”, Ő is mindenhez értett. Bár az ártérrel együtt ott a meder széles, formájával ez az építmény nem illik a kis folyó fölé. (13., 14. kép)

A Ponte Pietro Nenni a negyedik a sorban. Metró hídnak is hívják, mert a kettő közül az egyik vonalat ezen a hídon vezetik át a Tiberis felett. A két metrósín pár mindkét oldalán két közúti sáv és gyalogos járda is van. A híd 121 m hosszú és több mint 25 m széles, 3 nyílású szerkezet. Érdekessége, hogy bár 3 év alatt elkészült, 1972. és 1980. között zárva volt. Megnyitásával ugyanis megvárták a metróvonal elkészülését. Az egyszerű átkelőnek két pillére tetőzetős kialakítású. (15., 16. kép)

Bár a Ponte della Musica csak részben illik ide, mert a mederszerkezet acél. Ám az elegáns ívek megtartásához nagyszilárdságú beton alkalmazására volt szükség. A kétféle anyag tökéletes összhangban alkotja a hidat. (10. kép)

Rómát sokszínűsége, a múlt állandó jelenléte teszi vonzóvá számomra. Benne sok helyen járva, a helyekkel együtt utazva a buszon, villamoson, metrón idegenként is ismerősnek éreztem magam.

(Római hidakról még:

<http://www.hidfotok.hu/blog> 2013 okt)

Gyukics Péter



foto/photo by Gyukics Péter



9.



10.



11.



12.



13.



14.

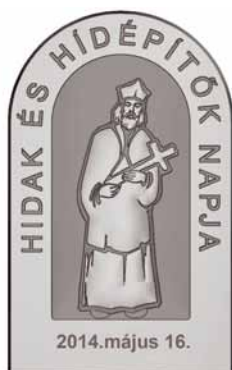


15.



16.

# Hidak és Hídépítők Napja 2014.



2013. május 16-án a Hídépítők Egyesületének kezdeményezésére első alkalommal ünnepeltük meg szakmánk, hivatásunk napját. Már akkor is érezhető volt az az igény, hogy

**Nepomuki Szent János ünnepén  
a HIDAK ÉS HÍDÉPÍTŐK NAPJÁT  
ezentúl minden évben rendezzük meg.**

A minél magasabb színvonalon, minél szélesebb körben történő megrendezés érdekében idén egy szervezőbizottságot hoztunk létre cégek, szervezetek delegáltjaiból.

**Így május 16-án 13 órai kezdettel, második alkalommal kerül megrendezésre a HIDAK ÉS HÍDÉPÍTŐK NAPJA.** A rendezvénynek a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, illetve a múzeum előtti szabadter ad otthont. A 2014-es rendezvény fővédnöke **Tarlós István főpolgármester** úr.

Az ünnepség Gyukics Péter fotóművész a „Hidak a Dunán” című kiállításának megnyitásával veszi majd kezdetét. Színesíti a megnyitót az a híd makett kiállítás is, melynek versenyfelhívását az előző évben tettük közzé, és április 30-án jár le a nevezés határideje. A győztesek itt vehetik át a díjakat.

A program összeállításakor (ügyeségi játékok) gondoltunk a gyermekekre, és a felnőtt érdeklődőkre egyaránt.

A múzeum előtti téren a délután folyamán hídépítő versenyt szervezünk, játékos kedvű kollégák, (megrendelők, üzemeltetők, hatóságok, oktatók, tervezők,

mérnökök, kivitelezők, egyetemisták) részvételével.

Két rövid idézet a tavalyi szakmai ünnepen elhangzottakból:

**Tarlós István főpolgármester úr:**

„Nagyszerű és felemelő, hogy kezdeményezik Nepomuki Szent János ünnepén, hogy legyen a jövőben ez az ünnep Hidak és Hídépítők Napja is... Kívánjuk és reméljük, hogy e nemes hagyomány szent híd legyen valami, ami összeköt bennünket a szakmát, a politikát és a Budapestieket egyaránt.”

**Dr. Völner Pál infrastruktúráért felelős államtitkár úr:**

„Nagyon nagy öröm számomra, hogy egy ilyen jó kezdeményezés mellé nemcsak a szakma képviselői, hanem a képző egyetemek, sőt az egyház is csatlakozott. Ezzel is találtunk egy olyan lehetőséget, amikor a hídépítő szakmáról szólhat egy nap ebben az évben.”

A részletes programról a HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE honlapján lehet tájékozódni.

[www.hidepitok-egyesulete.hu](http://www.hidepitok-egyesulete.hu)  
Mindenkit szeretettel várunk!

*Dombóvári Éva*



## PÁLYÁZATI KIÍRÁS

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

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

### Pályázati feltételek:

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

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

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

### Személyes leadási vagy beküldési határidő:

2014. április 30.

**Cím:** Hídépítők Egyesülete –

1138 Budapest, Karikás Frigyes utca 20.

Tel: 20/591-5171 • E-mail: [hidepitok-egyesulete@hid.hu](mailto:hidepitok-egyesulete@hid.hu)

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

**Első kategória:** Hazánk hídjai

**Második kategória:** Fantázia hidak

**A pályázat díjazása mindkét kategóriában:**

1 díj - 200.000,- Ft

2 díj - 100.000,- Ft

3 díj - 50.000,- Ft

Az elbírálásnál döntő szempont lesz a pontosság, és az esztétikum. A fantázia hidak kiírását elsősorban a jövő hídépítőinek szántuk. Új vagy újszerű elképzeléseket szívesen fogadunk. A pályázatot elbírálói szakmai zsűri 6 főből áll: egyesületi, múzeumi, tervezői, kivitelezői, egyetemi, hatósági, megrendelői képviselőkből.

### Eredményhirdetés:

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





Ha szeretnél egy jó csapat  
tagja lenni,  
ha szereted a kihívásokat,  
és nem utolsó sorban  
szívesen evezel...

Gyere le hozzánk  
**SÁRKÁNYHAJÓZNI!**

E-mail: [info@hidragon.hu](mailto:info@hidragon.hu)

Web: [www.ahidragon.hu](http://www.ahidragon.hu)



# KELL egy csapat...

Nagyon sok éve már annak, amikor újonc csapatként, egy kicsit szedett-vedetten, de annál nagyobb lelkesedéssel összeálltunk az első, ha jól emlékszem Budakalász sportcsarnokában megrendezésre kerülő tornára. Rengeteg mindent le lehetne írni mi történt a csapattal azóta azokon a tornákon, vagy spotnapokon ahol megfordultunk.

Nagyon sok változáson ment át az A-Híd csapata ez alatt a hét év alatt. Sokan jöttek sokan mentek, de büszkén írom le, már akkor olyan emberekkel játszhattam egy csapatban, mint projektvezetők, munkahelyi mérnökök, műszaki osztályvezető, műszaki vezető majd a későbbiekben gazdasági vezérigazgató-helyettessel is. Ez idő alatt sok bajnokságban, és évente legalább két-három egy napos tornán vettünk részt.

Az eredményeinket látva, és elnézve a trófeákat azt hiszem, nyugodtan kijelenthetem elég szélsőséges játékra képes bármikor a csapatunk. Fontos meccseken erős csapatokkal szemben fel tudjuk magunkat és egymást tüzelni, de egy

gyengébben játszó ellenféllel szemben képesek vagyunk teljesen leülni.

Vitathatatlanul a nyári Hídépítő sportnap az egyik olyan torna, amin nagyon szívesen veszünk részt. Nincs rajtunk akkora nyomás, mint a magyar válogatotton, az is igaz, nem is veszünk fel semmilyen honoráriumot. Amennyiben csak a sport értékét nézzük, nincs is ezzel semmi gond, mivel minél többet van lehetőségünk játszani, annál összeszokottabb a csapat.

2013 júliusában kaptunk egy nagyon előkelő felkérést az MLSZ részéről, vegyünk részt egy olyan rendezvényen ahol közel száz csapat fogja regisztráltatni magát. Kevés olyan amatőr csapat van Magyarországon, aki olyan körülmények között, és olyan nagyon jó minőségű pályán játszhatott, ahol mi ezt megtehetjük. Talán nem lesz túl nagyképű a kijelentés, hogy az előkelő, és a mi szintünknek megfelelő 25. helyen végeztünk.

Amióta az Egyesület égisze alatt van lehetőségünk sportolni, mindenki úgy érzi, hogy

vége tartozik valahová, és másnak is fontos, nyomon követi az eredményeinket, sikereinket. Jó minőségű mezekben nívós kupákon, és egy jól összeszokott csapattal tudunk folyamatosan kiállni. Többen vagyunk ezzel, hogy ez már egy kicsit szerelem a részünkről, és sokszor a háttérbe szorítva a pihenésre szánt időt, megyünk ha esik, ha fúj... Talán a családunk, párkapcsolatunk már érti, és el is fogadják ezt a rajongást a részünkről, mert egy elégedett sportoló aki fáradtan ugyan, de boldogan tér haza a családjához, másképp éli meg az apró néha jelentéktelennek tűnő dolgokat. Ez a sportban is így van, sok kicsi gól teszi naggyá egy csapat egységét, és juttatja el a csúcsra, akár a képzeletbeli dobogó legfelső fokára. Csapatunk oszlopos tagjai: Varga Balázs, Klincsek Géza, Dienes János, Uhrin Zsolt, Gyarmati Zoltán, Novák András, Kökény Zsolt, Mód András, Nagy Gergely, Stempler Ádám, Szabó Balázs. Jelentkezni lehet még a csapatunkba: [szabo.balazs@hid.hu](mailto:szabo.balazs@hid.hu)

*Szabó Balázs*

A-HÍD focicsapata



# Ötször a dobogón

## A 2013-as esztendő sikerei labdarúgásban

Visszatekintünk, elemezzük és értékeljük a mögöttünk hagyott évet. 2013-ban, mint minden évben csapatunk több bajnokságban és kupában szerepelt. Az idényt januárban kezdtük az ÚJ BUDA SE által szervezett téli kupán, mely az ELTE pályán (XI. kerület, Mérnök utca 35.), került megrendezésre. A torna **január 2-től - március 7-ig** tartott, ahol jó teljesítménnyel a második helyet szereztük meg.

**Április 18-tól** már a Fehérvári úti Aranyászok Futballarénában szerepeltünk, mivel itt rendezik a legnívósabb kispályás bajnokságot, számunkra sportszakmai szempontból ez jelenti a legnagyobb kihívást. 2012-ben bajnokok lettünk, sajnos 2013-ban nem sikerült ezt megvédeni, mivel mindenki bennünket akart megverni, így kezdtünk a maximumot kihozni magunkból, ezért az így elért második hely is nagyon szép eredmény, ez által ismét felállhattunk a dobogóra.

1. EPOX, **2. HIDÉPÍTŐK**, 3. KORONA FC, 4. JOGO MOJITÓ, 5. CAMEO, **6. A-HÍD**, 7. IKEA-AS, 8. ELITALAKULAT FC, 9. PASAREF FC, 10. MAGNA HUNGÁRIA

Jubileumhoz érkezünk: **június 15-én** immár 15. alkalommal rendeztük meg a **HIDÉPÍTŐK LABDARÚGÓ NAPJÁT**. A helyszín a XI. kerület Bártfai utcai Szabadidő park volt. Csapatunk győzelemmel ünnepelt, veretlenül végzett az első helyen, mely győzelmet így zsinórban harmadszor védte meg.

**Szeptember 7-én** HÍD a Balatonra Kulturális Fesztiválon rendezett focibajnokságon vettünk részt, ahol a Hídépítők egyesületét képviselve szép játékkal minden mérkőzést megnyerve veretlenül az első helyen végeztünk. **1. HIDÉPÍTŐK EGYESÜLETE**, 2. KÖRÖSHEGY, 3. BALATONENDRÉD, 4. RENDŐRSÉG

**Augusztus 29-től** ismét az Aranyászok Futballarénában szerepelünk az őszi-tavaszi rendszerű bajnokságban, jelenleg 9 forduló után itt is a dobogó 3. helyén állunk. A 14 csapatos bajnokságban reméljük sikerül még feljebb kapaszkodni a hátra levő mérkőzéseken, illetve a tavaszi rájátszásban. A jelenlegi állás: 1. BUNKER, 2. ALIBI, **3. HIDÉPÍTŐK**, 4. PUHÁK SE, 5. HFCB, 6. RÁKOSHEGY, 7. FC LEANTE,

8. NAPFÉNYES FOCICSAPAT, 9. BIZARRE, 10. BERIKAP FC, 11. KORONA FC, 12. ASRONA, 13. MÉLYKÚT, 14. KÓD KFT.

Novemberben már az **Újbudai Téli Kupán** szerepeltünk, amely **2013. november 24-2014. január 30-ig** tartott. Helyszín a XI. kerületi ELTE pálya volt, ahol egész éves szereplésünkre feltettük a koronát és **az első helyen végeztünk**.

### TABELLA

CSAPATOK	H	J	GY	D	V	AG	KG	PONT
HIDÉPÍTŐK	I.	8	7	-	1	28	8	21
A-HÍD	II.	8	5	2	1	33	22	17
REAL BUDAPEST	III.	8	5	-	3	30	19	15
MESSIÁSOK	IV.	8	4	1	3	24	20	13
REAL MARGIT	V.	8	4	-	4	22	27	12
DÚJBESZEDŐ	VI.	8	3	1	4	26	29	10
B.F.C	VII.	8	3	1	4	32	33	10
EDUCATIO	VIII.	8	2	-	6	28	43	6
VÖRÖSMETEOR	VIII.	8	-	1	7	13	31	1

Nagyon szép, sikerekben gazdag évet zárunk, ötször dobogón álltunk - három első és két második helyet szerevezve -, köszönhető ez a csapaton belüli egészséges versenyláznak, hogy minden mérkőzésen győzni akarunk, és mindent megteszünk, hogy a maximumot kihozzuk magunkból. Idén 18 éves lett a Hídépítők Egyesületének Focicsapata, a kötődés kötelez, élvezzük a labdarúgást, a teljesítményünkre büszkék vagyunk.

**A sikeres évért köszönet a támogatásért a Hídépítők Egyesületének és a focicsapat tagjainak.**

**A siker kovácsai:** Csepregi András, Nagy József, Polenyák András, Bonczai Zoltán, Oláh Gábor, Gálfalvi Levente, Polenyák Roland, Hattinger János, Balogh Péter, Csepregi Balázs, Szépi Szabolcs, Sztasko Zoltán, Kelemen Kálmán, Kelemen Zoltán, Fodor Pál, Jassó Csaba, Anatolij Pizranka (Tolik), Páldi Ferenc, Sárosi Zsolt, Radvánszki György, Kőszegi Gábor

**Hajrá Hídépítők!**

*Polenyák András*



Hídépítő focicsapata



## Ünnepelünk és bulizunk

**A tavalyi év utolsó munkanapját ismét a hagyományosan megtartandó Garázsbuli koronázta meg.**

Térben és időben terjeszkedve, a karácsonyi ünnep vásárának hangulatát varázsolta székházunk teljes területére. Térben is, mert az **emeletek ünnepi díszbe öltöztetése** szépséges versennyé kerekedett és időben is, mert a **süti sütő verseny** süteményeit már az előző napon készítették a szorgos kezek.

Az ünnepi köszöntő és a Hídépítők Egyesülete által alapított életműdíj átadása után a sárkányhajó szakosztályunk meglepetés produkciója következett. Igazi meglepetést persze az okozott volna, ha nem a rájuk jellemző fegyelmezettséggel és összehozhatósággal adták volna elő a rendkívüli összetartást és erőt sugárzó **csoportos táncos** előadásukat. Már az első lépéseknél, a szirtaki hangjaira nagy tapsot aratott a zsűfólásig megtelt garázsban.

Az ezután következő „varázslatos csapatjáték” egy könnyed, vidám, „semmi sem az, aminek látszik” jellegű versennyé alakult. **Ördöglakatok** szereztek a nyitogatásukat, leírhatatlan nyakatekert mondatokat alkotottak a kreatív elmék a **kívágott betűkből**. Majd a vendég művész **mentalista** műsora és a vacsora után az eredmény hirdetések okozta tapsviharok emelték a zajsíntet. A lehangulatossabb karácsonyi előtér Vándor Díját első alkalommal a negyedik





emelet csapata nyerte. A havas tájra tekintő ablak alatt hintaszékben kötögető néni a feldíszített kandalló tűzénél melegengette lábait, az ajándékokkal teli aljú karácsonyfa pedig ünnepélyes nyugalommal viselte a nyertesek által készített kézműves díszeket. Micsoda békebeli hangulat! A süti-sütő verseny süteményeit az ünneplő hídépítők serege a vacsora desszertjeként maradék nélkül, nagy élvezettel falta fel. Ez általános és sikeres szavazása

volt ennek az ízes versenynek. A zsűri által győztesnek ítélt Marlenkának, az ezüst érmes Túró Rudi széletnek és a harmadik helyezett Szivárvány tortának is csak az édes emlékét őrizhetjük. Készítők nevére is emlékezzünk édes tisztelettel: **Molnár Anitára, Husz Melindára és Hencsei Juditra.**

Különdíjas lett az a cukrász remek, ami nem csak szájunknak, hanem a szívünknek

is édes-kedves, hiszen valós hidunk kicsinyített ábrázolása volt sütiből.

A „varázslatos csapatjáték” győztese a **V-HÍD Konzordium** lett, a második helyet a hangzatos nevű **ITshOCK** csapat, a harmadikat pedig a **Csővesek** szerezték meg.

Garázsbulink ezután zenés, táncos vigadózással folytatódott...

**Bakó Ferenc**



