

HÍDÉPÍTŐK

A-HÍD ÉPÍTŐ ZRT. MAGAZINJA

M4 autópálya építése

Abony és Fegyvernek között

4. oldal

Hagyományok és megújulás

Baukongresszus 2014.

28. oldal

Üzemegészségügyi Kft.

33 éve a hídepítőik szolgálatában

38. oldal





PRÁGA, a városok királynője

4



34

ÉPÍTJÜK

- 2 „Folytatódik az 1-es villamos felújítása
- 4 M4 autópálya II. építési szakasz 109+460 – 111+800 között
- 6 Újra a Sibriken!
- 8 Mályvádi árvízi szükségtározó korszerűsítése
- 9 A jövő csomópontja Hatvanban

RÖVID HÍREK

- 12 Felkészülés a bajnokságra
- 13 AROCS-DUÓ a HÍD TRANSZNÁL HUMÁN HÍREK
- 14 Beszámoló a Hídépítő Zrt. SA 8000 szabvány szerinti megújító auditjáról
- 15 Reviczky János Állami Díjas okleveles mérnökre emlékezünk
- 16 II. Infrastruktúra Kupa és családi nap Tudósítás egy sikeres rendezvényről
- 18 IX. Építők Vitorlás Kupája Balatonfüreden

MUNKAVÉDELEM

- 20 FESZ VAN

KÖRKÉP

- 22 Különleges tulajdonságokkal rendelkező beton készült az Árpád-hídon
- 26 MIR-KIR csoport és a Munka- és tűzvédelmi osztály bemutatkozása
- 28 Hagyományok és megújulás BAUKONGRESS 2014
- 30 Esély az Újrakezdésre a Híd Transznál
- 32 Egy eltemetett híd – kutatás, részleges és időszakos feltárás – közkinccs
- 34 Prága, a városok királynője
- 37 Projektzáró – egy kicsit másképp
- 38 33 éve a hídépítők szolgálatában

HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

- 40 A híd közösséget teremt
- 42 Vogalonga 2014 A velencei vízikarneval
- 44 Hídépítők Labdarúgó Napja 2014
- 46 Felhívás

AMIKOR ÉPPEN ...

- 47 megtalálsz azt az elfoglaltságot, amiben jó vagy

 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.ahid.hu



41. ÉVFOLYAM 2014/3. szám

Szerkesztő: Dombóvári Éva

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

Korrektor: Kocsis Gabriella

Nyomdai előkészítés: Artemid Kft.

Grafikai előkészítés: Modul-Art Bt.

1 Folytatódik az 1-es villamos felújítása (2)

Legutóbbi helyzetjelentésem óta az „A” tender keretében megtörtént a Reitter Ferenc utca – Bécsi úti szakasz műszaki átadás-átvételi eljárása, ahol cégünk átépítette és akadálymentesítette a megállóhelyeket, vágányépítést végzett az Árpád hídon és környezetében, zöldfelületeket hozott létre és megújultak a szakaszon működő áramátalakítók.

Az „A” tender II. ütemére (Reitter Ferenc utca – Kerepesi út szakasz) a konzorciumon belül nekünk kevesebb munkák maradt hátra, a nagyobb részt a Városi Vasútépítő Konzorcium vezető cége, a Colas-Alterra Zrt végzi. Ez a „kevesebb” munka, nem más, mint 2 műtárgy átépítése (Kacsóh megálló és Árbóc utcai rámpa megépítése), zöldfelületi munkák, valamint egy áramátalakító felújítása.

Ennél jóval több munkánk van a „B” tender keretében, ahol az S Villamos Konzorciumnak mi vagyunk a vezetője, és a Colas-Alterra Zrt. a tag. Itt kell megjegyezni, hogy a munkák előrehaladásában mindkét projekten nagy szerepe van annak a kiváló kapcsolatnak, ami a partnereket jellemzi.

A „B” tendert két részre osztanám: a II. szakasz (Kerepesi út – Közvágóhíd között), illetve az új vonal építése III. szakasz (Közvágóhíd – Fehérvári út között).

A II. szakaszon feladatunk a 9 db peron átépítése – ebből 2 db egyedi perontetés –, illetve kisebb vágányépítési és vele

párhuzamosan áramellátási, útépítési, zöldfelületi munkák, vagyis ezen a részen nem újul meg a teljes vágányszakasz. Persze a „kisebb” az relatív, mert elég ha a Kőbányai csomópontra gondolok, ahol 2014.05.10 óta dolgozunk, és ahol ha jól számolom, már a 12. forgalmi állapot van. Bár elsősre kisebb és kevesebb feladatnak tűnik a II. szakasz, de őszintén mondom sokkal nehezebb lokálisan valamit átépíteni, azt is csak részben, és semmi sem egyforma, mint az egész vonalat elbontani és újjáépíteni. Ugyanaz az érzésem ezzel kapcsolatban, mint a műtárgyak átépítése kapcsán. Kicsinek tűnik a feladat, de annál összetettebb, nem kis fejtörést okozva ezzel nekünk.

A II. szakasz kivitelezési munkáit – nem elfelejtve az „A” tendert, illetve a III. szakaszt – a Megrendelővel egyeztetve a nyári iskolaszüneti időszakra kellett ütemezni, így kapacitásunk ezen időszakban „csúcsra volt járva.”

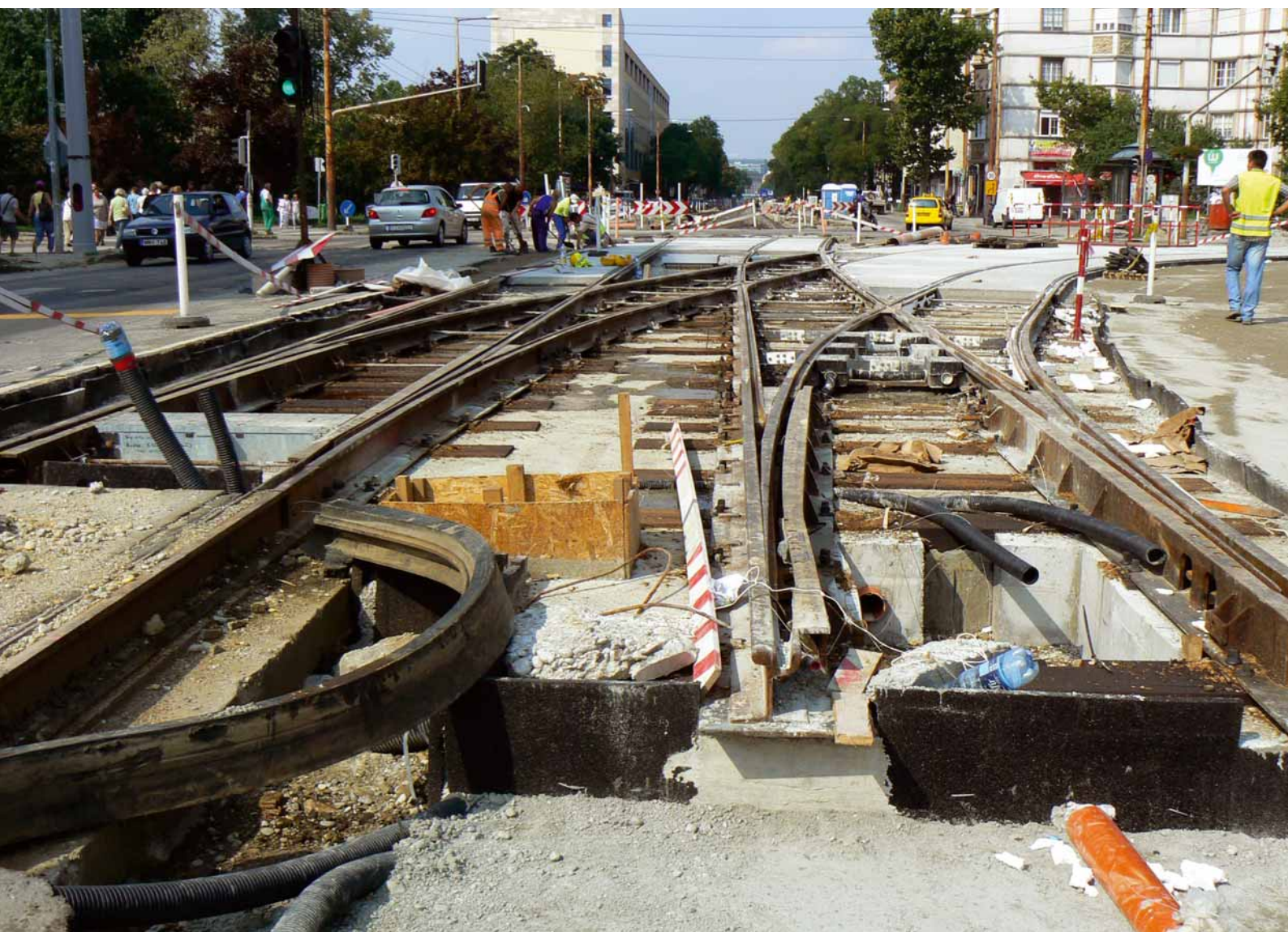
A III. szakasz az új szakasz Budán, melynek vége a Fehérvári út, ahol új üzemi kapcsolatokat építünk ki a meglévő hálózattal. Az új vonalszakasz magában foglalja a Rákóczi hídon való átvezetést magánaljakon kialakított sínvályúkon Edilon kiöntéssel, a budai oldalon a zúzott köves szakaszokat, 2 kis sugarú kétvezetősínes vágány építését GEO leerősítéssel, sínkörülöntéssel, illetve füves pálya kivitelezését a Szerémi, illetve Hengermalom úton. No meg előtte a rengeteg közműkiváltást, útépítést, áramellátást, közvilágítást stb.

Összefoglalva a kivitelezés jelenleg folyamatos, természetesen napi akadályok rendszeresen előfordulnak, próbáljuk orvosolni őket. Azért ez nem egyszerű, mégiscsak 47 szakágat kell összeorganizálni Budapest egyik legforgalmasabb útja mentén.



Zúzott köves szakasz Budán Pandrol leerősítéssel

Üzemi kapcsolat a Fehérvári úton



M4 autópálya

II. építési szakasz

109+460 - 111+800 között



A NIF Zrt. beruházásában épül az M4 autópálya Abony és Fegyvernek közötti, 29 km hosszú, Szolnokot északról elkerülő szakasza.

Az autópályaszakasz 3 részben épül, ebből a középső, a Tisza-hidat is magába foglaló szakaszra vonatkozó tendert a Közgép Zrt. és az A-HÍD Zrt. alkotta Acél-Híd Konzorcium nyerte meg.

A Konzorcium feladata a 109+460–111+800 km. szelvények között húzódó II. szakasz kivitelezési munkáinak, valamint a kiegészítő tervezési feladatainak elvégzése, különös tekintettel a Tisza-folyó jobb ártér feletti híd és a Tisza-folyó feletti híd kiviteli terveire.

A munkaterület átadására 2013 augusztusában került sor, azonban a régészeti feltárások, valamint a munkaterületre történő bejutás megoldása erősen megnehezítette a projekt tényleges indítását. A jobb parti munkaterületre 2 km-es, míg a bal partra 6,3 km-es bejáróutat épített a Konzorcium. A szakaszon 3 műtárgy épül.

● B1099 jelű **felüljáró** a Tisza jobb parti távlati árvízi meder felett, az autópálya 109+908 km szelvényében

● B1107 jelű **Tisza-híd** az autópálya 110+772 km szelvényében

● B1113 jelű **felüljáró** a Tisza bal partján található kezelőút felett

Az árvízvédelmi töltés vonalának korrekciójával, a Tisza jobb parti árterének tervezett bővítésével kialakuló távlati ártéren készül a B1099 j. ártéri híd. A híd 10 támaszú, a támaszközök rendre: 40,00+7x48,00+40,00 m. A hídszerkezet teljes hossza 417,69 m, a felszerkezet szélessége 28,23 m. A híd alapozását 1,0 m átmérőjű zagymegtámasztásos, fúrt (Soilmec) technológiával készült vasbeton cölöpök biztosítják. Augusztus közepéig az összes közbenső támasz alapozása és cölöpösszefogó gerendája elkészült. Jelenleg a főtartókat közvetlenül alátámasztó, 1,40 m átmérőjű, -6,0 m magas pilléroszlopok, valamint az oszlopokat összekötő gerendák kivitelezése zajlik. Soron következő feladat – a pillérépítéssel párhuzamosan – a hídfő háttöltés építések megkezdése.

A felszerkezetet pályánként két téglalap keresztmetszetű, keresztartókkal megerősített acél főtartó, valamint vasbeton pályalemez képezi, melynek kivitelezése a konzorciumvezető KÖZGÉP Zrt. feladata.

A hétnyílású, B1107 j. Tisza-híd a Tisza folyót a 346,0 folyókilométer szelvényben keresztezi. Támaszközei: 96,00 + 120,00 + 148,00 + 120,00 + 96,00 + 96,00 + 80,00 = 756,00 m. Mederpillér nincsen, a híd a két hídfőn, 4 ártéri pilléren és két partéلبen lévő pilléren támaszkodik és két különálló, jobb és balpálya szerkezetből áll.

A híd alapozását 1,20 m átmérőjű vasbeton cölöpök alkotják. Augusztus végéig a jobb parti közbenső támaszok cölöpözése elkészült és a bal parti szerkezeti cölöpözési

munkálatok indulnak. Az elvégzett kiegészítő CPT vizsgálatok, a triplafalú magcsővel végzett, a folyamatos magfúrással vett minta alapján pontosított talaj adatok és a próbacölöpök eredményeképpen a partéلبen lévő pilléreknél jelentős cölöphossz rövidülést sikerült elérni.

A Tisza-híd vasbeton építési munkáit tekintve a 2. j. támasz cölöpösszefogó gerendái elkészültek, jelenleg a 3. j. támasz cölöpösszefogó gerendáinak vasszerelése folyik.

Az ortotróp pályalemez, acél szekrénytartós felszerkezet tolt technológiával készül. A tolás a híd végleges magasságában történik, így az alépítményi munkálatok két ütemben zajlanak. A hídfő és pillér felmenőfalak második üteme – a felső 1 méteres része – a tolás után fog elkészülni.

A Tisza ártere NATURA2000-es terület, melynek védelmében a munkaterület a kisajátítási határ mentén 2,5 méterenként levert fa cölöpökkel került elhatárolásra, valamint a nyár folyamán sor került a nyomvonalban kinyílt több száz tő nyári tőzike áttelepítésére is.

Folyamatban van bárkahíd telepítése, a kifolyási oldalon lévő alacsonyvízi vasbeton hídfők és a hozzájuk vezető lejáró rámpák elkészültek. Soron következő feladatok az egyes hídfő háttöltés és túltöltés építése, valamint a szerkezetépítési feladatok folytatása.

A bal parton, a KU6 sz. kezelőút felett kerül kialakításra az egynyílású B1113 j. kerethíd. A 80 cm vastagságú alaplemez és a keretfalak monolitikusan készülnek. A felszerkezetet előregyártott FP híderendákkal együttdolgozó vasbeton lemez biztosítja.

A műtárgyépítés mellett feladatunk még a bal parti utas töltés építése is. Az építmény hossza 550 m, a beépítésre kerülő töltés 180.000 m³. Emellett a jobb parton a konszolidáció-gyorsítás érdekében az ártéri híd hídfőinél és a szerelőtér alatt vertikális szalagdrénezés készül.

A II. szakasz munkálatai mellett az A-Híd alvállalkozásban elnyerte az I. szakasz két műtárgyának – Zagyva-híd és a Millér csatorna feletti híd – vasbeton szerkezetépítési munkáit is, kiegészítve a felszerkezetek korrózióvédelmével és a Millér-híd vasbeton pályalemezével. A munkavégzés itt is elindult, jelenleg a szerkezeti cölöpözés zajlik mindkét műtárgynál.

Nagy Zoltán



Újra a Sibriken!

„Közhírré tétetik, Sibriken a híd újjáépítetik.

A munkán az SA Sibrik Konzorcium teper
Nem szegi kedvünket a hatalmas teher.

A-Hídas a munkát addig abba nem hagyja
Míg az újjáépített hidat határidőre át nem adja.

Ezen feladatban partnerünk a STRABAG,
akivel együtt teljes ez a csapat.”

Budapest X., Sibrik Miklós úti

– MÁV és Ferihegyi repülőtérre vezető út feletti – **közúti híd felújítása**

A felújítással kapcsolatban sokan kérdezik tőlünk, tudjuk-e egyáltalán, ki volt Sibrik Miklós. Íme, pár sor róla a Magyar Életrajzi Lexikon szerint:

Sibrik Miklós (? – Rodostó, 1735. október 7.): *dunántúli birtokos nemes, kuruc ezereskapitány, II. Rákóczi Ferenc fejedelemnek előbb főasztalnoka, majd 1708-ban viceudvarmestere. 1711 után urát a bujdosásba is elkísérte. Rodostóban a fejedelem főudvarmestere volt.*

A híd 1976-ban a FÖMTERV Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat kiviteli tervei alapján a HÍDÉPÍTŐ Zrt. kivitelezésében épült meg. Közel 40 év eltelte után cégünknek megadatott az a lehetőség, hogy az általa épített híd felújítási munkáit is elvégezhesse. Büszkék lehetünk arra is, hogy míg cégek jönnek-mennek,

a Hídepítő (kisebb-nagyobb névváltozásokkal) ÖRÖK!

A BKK Zrt. 2013.novemberében érvényes pályázatot beadó ajánlattevőként a STRABAG MML Kft. és A-HÍD Építő Zrt. párost hirdette ki a Sibrik Miklós úti felüljáró felújítására kiírt nyílt közbeszerzési pályázat győzteseként. A szerződés

2013.december 31-én került aláírásra. A konzorcium vezető tagja a STRABAG MML Kft., konzorciumi részesedési arányok: 50-50%.

A Sibrik Miklós úti felüljáró részleges alépítmény és komplett felszerkezet cserével kerül felújításra. Az új híd közel két méterrel szélesebb lesz a réginél, mindkét

oldalán a gyalogos járda mellett kerékpárút is épül. A munkát nehezíti, hogy a felüljáró a Kőbánya-Kispesti vasúti vágányok, a reptéri gyorsforgalmi út és az M3-as metró felett ível át. Az átépítés két ütemben valósul meg a közúti forgalom folyamatos fenntartása mellett.

Az első ütemben hossz tengelyében kétvágtuk a hidat és elbontásra került a Kőbánya felé vezető oldal, ez idő alatt a másik oldalon 2x1 sávban halad a forgalom. **A második ütemben** a Kispest felé vezető oldalt bontjuk el és ekkor a már megújult hídfélen haladhat 2x1 sávban a forgalom.

A felújítás nagyon sok előkészítő munkát igényelt, melynek keretein belül megtörtént az ideiglenes forgalomtechnika kiépítése, a közművek kiváltása, a régi kandeláberek, szalagkorlátok és egyéb hídtartozékok elbontása. A két hídfelület H2-es feltartóztatási fokozatú, 8 m hosszú ún. REBLOC elemekből álló védőfallal kellett elhatárolni a lezuhanás veszély csökkentésének érdekében. A félbevágott hídszerkezet stabilitásának biztosításához és a daruzási terhek biztonságos levezetéséhez minden egyes támasznál a fejgerendák alá ideiglenes csőtámaszokat; a támaszok köré pedig nehéz-és védőállványzatokat építettünk.

A szerkezet bontása a teljes burkolati rétegrend lemarásával kezdődött a terhek minimalizálása érdekében, majd a gerendavégeknél található keresztartók vésésével folytatódott. Ezzel párhuzamosan folyt a lekötő vasak és a keresztartók átvágása gyémántkötteles vágóval. A felületek változóak, dilatációnál 2,43 m², fix

támaszoknál pedig 1,91 m² voltak, melyeknek átvágása 3-4 órát vett igénybe vágásonként.

A szélső gerendákról el kellett bontani a járdákat és a szegélyeket is, melyekhez függesztett bontóállványt használtunk a híd teljes hosszában. A vasbeton pályalemez vágásait a hosszartók között tárcsás vágógéppel végeztük. A pályalemez változó vastagsága miatt a legnagyobb felhasznált tárcsa átmérője 1200 mm volt!

Amikor az egyes támaszok között minden vágás és egyéb előkészítő munka befejeződött, következhetett a felújítás egyik leglátványosabb és egyben legkockázatosabb fázisa, a tartógerendák kiemelése és elszállítása a hídról. A daruk a MÁV vágányok felett a szűkös hely miatt az alátámasztott fejgerendára és a meglévő hídra tudtak letalálni. A gerendák kiemelését teljes vágány- és hídzár mellett éjszakánként egy 100 és egy 130 tonna teherbírású autódaruval oldottuk meg szinkronemeléssel. A legnehezebb gerendák súlya meghaladta a 73 tonnát.

A Ferihegyi gyorsforgalmi út és a METRO vágányok felett egy 350 t teherbírású daru emelte ki a gerendákat, a Ferihegyi gyorsforgalmi út teljes lezárása mellett. A többi támaszok között egy nem kevésbé látványos technológiát választottunk, mint a roppantó ollós roncsolásos bontás.

A tartógerendák eltávolítása után a félbevágott fejgerendák bontása következett. A MÁV és METRO területeken lévő fejgerendákat öt, egyenként 20-25 tonnás darabra vágtuk, és ledaruzva

távolítottuk el a helyszínről. A többi fejgerenda és a hídfők hagyományos gépi véséssel kerültek lebontásra.

A bontási folyamat végeztével a fejgerendák építésével elkezdődött a híd újjaépítése. A szerkezetépítési munkákra viszonylag kevés idő áll a rendelkezésünkre, ezért azt két ütőképes szerkezetépítő cégnek adtuk ki, a munkák párhuzamosítása és a határidő tartása végett, akik nagy erővel vetették bele magukat az építésbe.

Jelenleg itt tartunk. Sokat dolgoztunk, éjszakáztunk a bontásokkal és sokat fogunk az építéssel is foglalkozni. A határidő közeleg, a feladatunk sok és embert próbáló, de a megoldás kulcsa a kezünkben van.

A projekt megvalósításában részt vevő alvállalkozók:

- Amarov Kft. • Armada Kft. • Betonacél Szerelő Kft. • Colas Út Zrt. • DIAMOND HAMMER Betonvágó és Fűrő Szolgáltató Kft. • Dir-Ép Specialtransport Kft. • Doboz és Acélszerkezet Kft. • Dunamenti Állványtechnika Kft. • Eurostrang Bt. • Fabricom Electrical-PVV Kft. • FEHÉRVILL-ÁM Villamosenergia-ipari Szerelő Kft. • FERROBETON Zrt. • Frissbeton Kft. • G-HÍD Szolgáltató Zrt. • Holc-Híd 2000 Kft. • Mobiltolett Kft. • DAT Kft. • Okto-Ép Kft. • Szeged Beton Kft • Techno-GEO Kft. • Tótok és Fiai Kft. • Treff'99 Kft. • UNITRAFFIC Forgalomtechnikai Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. • Vasút-Komplett Kft.

*Mezei Adrienn,
Tóth Szabolcs,
Végh Renáta*

A Projekt főbb paraméterei:	
Építető:	Budapesti Közlekedési Központ Zrt.
Szerződött összeg:	2.618.900.000 Ft
Mérnök:	Hodik Zoltán
Kivitelezés időtartama:	22 hónap
Kötbérterhes részhatáridő:	a szerződés aláírásától számított 13 hónap
Befejezési határidő:	2015. október 31.
Projektben dolgozó kollégák:	
Császár Csaba	projektvezető
Döme-Pethő Anett	projekt gazdasági vezető
Székely Zoltán	technológus vezető mérnök
Tóth Szabolcs	munkahelyi mérnök
Végh Renáta	munkahelyi mérnök
Mezei Adrienn	projekt adminisztrátor

Alapadatok	Felújítandó híd adatai	Felújított híd adatai
Felülvezetett keresztmetszet	2,23 m járda + 14,5 m kocsipálya + 3,43 m járda	4,035 m járda + 14,13 m kocsipálya + 4,035 m osztatlan kerékpáros és gyalogos járda
Felszerkezet szélessége	20,16 m	22,20 m
Szerkezeti magasság	172 cm	135 cm
Felszerkezet típusa	Előregyártott vb. híderendás felszerkezet együttdolgoztató vasbeton pályalemezzel	
	utófeszített	ITG előfeszített
Felszerkezet hossza	311,44 m	311,44 m
Statikai váz	kéttámaszú tartók sorozata	folytatólagos többlettámaszú tartó (2 db)
Áthidalt akadály	<ul style="list-style-type: none"> • Vaspálya utca • 10 db MÁV vágány • 3 db metró vágány • Ferihegyi gyorsforgalmi út 2X1 sáv • Szerviz út 2X1 sáv • Köki Terminál mélygarázs rámpák 	

Mályvádi

árvízi szükség^{tá}rozó korszerűsítése

A Mályvádi árvízi szükség^{tá}rozó korszerűsítése projekt keretében két (teljesen egyforma) leeresztő műtárgyat építünk alvállalkozóként a DHB Konzorcium megbízásából (vezető tag: Duna Aszfalt Kft., tagok: Hazai Építőgép Társulás Kft., Békés-Drén Kft.)



Az **A-Híd Zrt.** végzi a projekten az **Alsó vízbeeresztő műtárgy** vasbeton szerkezet építési feladatait a műtárgyhoz kapcsolódó földmunkákkal, résalapozással, míg a **Hídépítő Zrt.** a **Felső beeresztő műtárgy** szerkezet építési feladatait készíti a műtárgyhoz kapcsolódó földmunkákkal, vízépítési munkarészekkel.

Tavaly a két műtárgyhoz vezető bejáró utak kiépítése után elvégeztük a terület megtisztítását, majd a cserje- és erdőirtás elvégzése után sor került a résalapozás elkészítésére.

A műtárgyak vasbeton szerkezetépítési munkái idén indultak. Először elkészítettük a résfal összefogó fejgerendákat, utána építettük a vasbeton alaplemezeket a műtárgyak alatt. Az alaplemezek elkészülte után kezdődött a pillérek építése, a pillérekkel pedig párhuzamosan készültek a mentett oldali szárnyfalak is.

Jelenleg mindkét műtárgyon elkészültek a felmenő szerkezetek, folyamatban van az utófenék vasbeton tábláinak építése, illetve az acél elzárásokat végző társvállalkozó (Központ Zrt.) végzi az acélszerkezetek elhelyezését.

Az acél elzáró táblák elhelyezése után sor kerül ezek mozgatási és víztartási próbájára, majd következik az üzemi híd megépítése a műtárgy tetején. Terveink szerint még idén megépítjük a műtárgyakhoz csatlakozó új árvédelmi töltésszakaszokat is, és így az árvédelmi vonal áthelyezhető lesz az új nyomvonalra, ami a továbbiakban lehetőséget biztosít majd a víz oldali munkaterületen végzendő munkafolyamatok (szárnyfalak és előfenék) kivitelezéséhez.

Versegi Szabolcs

A jövő csomópontja Hatvanban



2013. november 21-én az **A-HÍD Zrt.** a **KÖZGÉP Zrt.**-vel alkotott **K-H Hatvan Konzorcium** nyerte a 3 sz. főút – 21 sz. főút csomópont, 3 sz. főút **hatvani vasúti felüljáró** és a 3. sz. főút 57+779 – 58+920 km szelvények közötti szakaszának **átépítési feladatát.**

A konzorciumban a Közgép Zrt. – mint a konzorcium vezetője – 79%-ban, az A-HÍD Zrt. – mint konzorciumi tag – 21%-ban veszi ki részesedését a kivitelezésből. Az általános tételeken kívül, az első elképzelésekkel ellentétben, mind műszakilag, mind gazdaságilag felosztásra

kerültek a feladatok. Az A-Híd Zrt. hatáskörébe összesen, 1.358.341.445 Ft értékben az alábbi feladatok kerültek:

- Általános tételek 21 %-ban
- Közművezetékek (csapadék csatornák, szennyvíz csatornák, közép és nagynyomású gázvezetékek)

- Híd és műtárgyépítés (B2A-B2B, B3 felül és aluljárók; T2-T7 támfalak)
 - Útépítés (József Attila utca)
- Eleinte Kolozsi Péter kollégával kezdtük el a ránk bízott feladat elvégzését. A csapat törzslétszámának kialakításában, a megvalósítandó műtárgyak bonyolultsága



Frigyk Árpád



Pásztor Sándor



Berkecz Zsanett



Jóhn Péter



Kolozsi Péter



Brunácki Ede



Terelőút B2 műtárgynál



600-as csapadék csatorna

következtében törekedtünk, legalább egy „rutinos” személy alkalmazására, de az élet másképp döntött. Eleinte egy fiatal mérnök kollégával, Jóhn Péter személyével bővültük. Pár hónappal később Berkecz Zsanett adminisztrátor kolléganő, illetve Frigyk Árpád és Pásztor Sándor munkahelyi mérnök kollégákkal alakult ki a végleges csapat törzslétszáma.

Az ajánlatadási időszakban a Megrendelő engedélyes terveket biztosított. A nyertes K-H Hatvan Konzorcium feladatai közé tartozott az engedélyes tervek kiviteli szintre történő emelése és jóváhagyása. A B3-as műtárgy esetében a gyalogosan és kerékpárral közlekedők védelme érdekében az építési engedélyben jóváhagyott geometriai kialakítást módosítani kellett.

A változások miatt a műtárgy kiviteli terveinek hatósági jóváhagyatását meg kellett előznie az építési engedélytől való eltérés engedélyezése. A „végleges” kiviteli tervek jóváhagyásának folyamata, 2014. augusztus 14-én a B3-as jelű műtárggyal végre lezártnak tekinthetjük. Annak ellenére, hogy a tervezéstől a jóváhagyásig elég hosszas idő telt el, szeretném és megköszöném minden közreműködő segítségét. Ezen időszak alatt, vízügyi létesítési engedélyünk is jóváhagyásra került, illetve jogerőre emelkedett.

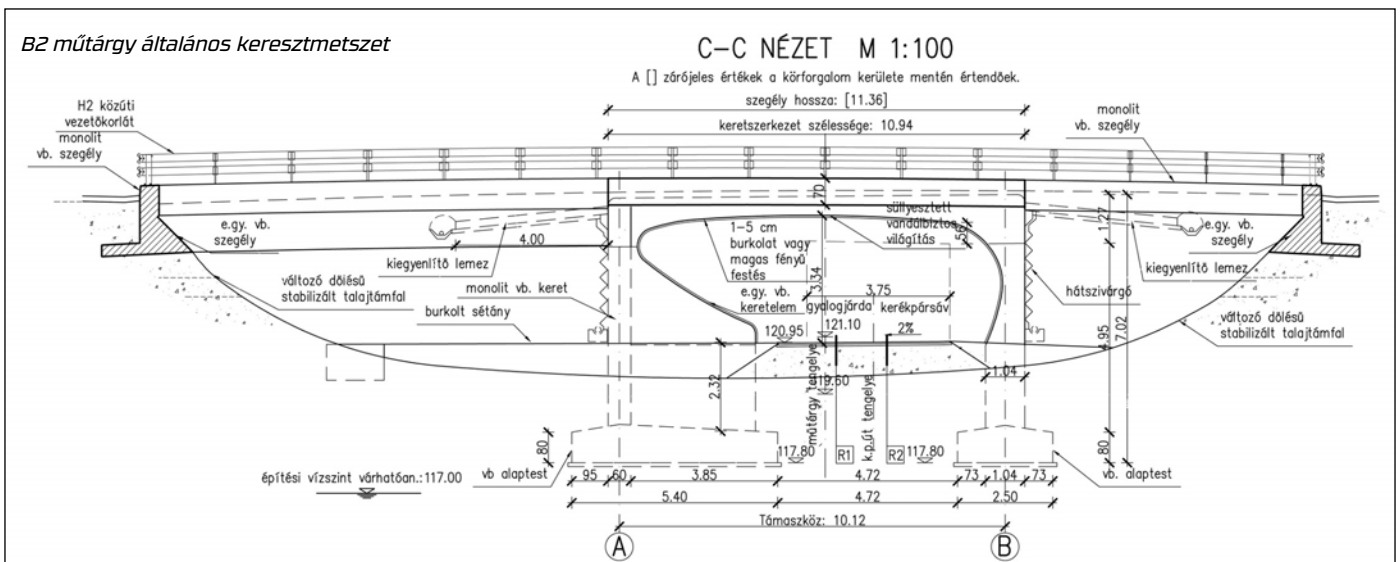
A munkaterületen belüli utak, műtárgyak, közmű kiváltások stb. kivitelezésének ütemezését, megvalósítását jelentősen befolyásoló tényező, hogy a 21. és 3. sz. főutak más útra történő terelését nem lehet

megvalósítani. Így ezen „főutak” forgalmának lebonyolítását, a munkaterületen belüli I-VI. építési fázisú ideiglenes forgalomterelés mellett tudjuk megvalósítani. Konzorcium kivitelezés első lépéseként a tereelő utak I. fázisának kiépítését készítette el. Ezt követően kezdődhetett a tisztán ránk hátruló feladatok kivitelezése.

Első lépésként a 21. számú út alatt futó csapadékcsatorna fővezeték I. ütem kiépítését végeztük el. A kiváltások fázisai időben igazodnak az ideiglenes forgalomterelési, műtárgy és útépítési feladatokhoz. A 300-600 átmérőjű vezeték, valamint a hozzá tartozó hordalékfogó műtárgy így 4 különálló ütemben épül.

Műtárgyépítési feladatok közül, elsőként a B2A-B2B kiemelt körforgalomban

B2 műtárgy általános keresztmetszet



található közúti felüljáró kivitelezését 2014. májusában tudtuk megkezdeni. A műtárgyak fesztávolsága közel 11 m, amely az északi műtárgyon 38 m-es, a déli aluljárón 19 m-es hosszal párosul. A két aluljáró betonmennyisége közel 2100 m³-t tesz ki. Az aluljárók jellegzetessége a különleges „medve” formájú keresztmetszetben és a térben hajlított felületekben rejlik. A „medve” formájú belső geometria a korai építész koncepció alapján született. Az összetett geometriai kialakításokat ötvözve a keretes és egyedi zsalutechnikát, monolit és előre gyártott betontechnológiát sikerül megvalósítani. A belső betonfelületek várhatóan üvegmozaik burkolatot kapnak, amelyet az aluljáró hossz tengelyére merőleges belső íveket követő flexibilis LED szalagok világítanak meg.

A B3-as műtárgy előkészítő munkálatai (szádfalazás, földkiemelés, vákuumos talajvízszint süllyesztés) augusztus elején tudtuk megkezdeni. A B2 műtárgyakhoz hasonlóan a geometriai bonyolultság itt is megjelenik. További nehezítő körülményt jelent a kivitelezés szinte teljes időszakát érintő magas talajvízszint. A teherbíró szerepet is betöltő, előre gyártott és monolit szerkezetek „váltakozásai”-val alakul ki a műtárgy végleges szerkezete. Az előre gyártott elemeket, az ABM rendszerre épülő, fal és földem kapcsolatát tekintve, egymáshoz száraz, csuklós kapcsolattal csatlakozó elemek kerülnek kiépítésre, míg egy-egy „kész”, komplett dolgozó elemek egymáshoz képest nedves kapcsolattal csatlakoznak.

A támfalak kivitelezései is megkezdődtek. A geometriát tekintve, itt is építész kollégák elképzelései valósulnak meg, „megkönnyítve” a kivitelező feladatát. Jelenleg a T4-es támfal 2x20 m-es szakasza készült el.

Közműkiváltás tekintetében egy 315 mm átmérőjű középnymású gázvezeték I. ütemű kiváltása is megtörtént, amely érdekessége, hogy a 21. sz főút forgalmotechnikája miatt, az 50 m hosszúságú vezeték két ütemben, egymástól -6 hónap eltérésben valósul meg. Ebből kifolyólag az első 25 méternyi vezeték megépültevel, a nála közel 2 méterrel mélyebben lévő meglévő vezetékhez ideiglenesen „S” idommal került visszakötésre.

Brunácki Ede

B2A jelű műtárgy



B3 műtárgy földkiemelése, talajvízszint süllyesztése



T4-es szögtámfal



Középnymású gázvezeték



Felkészülés a bajnokságra

A Szolnoki Dózsa-Központ és a ZF-Eger mellett az **A-Híd-OSC-Újbuda lesz a következő vízilabda bajnokság kiemelkedően erős együttese**, köszönhetően a nyár elején bekövetkező változásoknak. **Az A-Híd Zrt-nek köszönhetően** a csapat **gazdaságilag megerősödött**, így a játékos keretben is döntő változások lettek.

Klubunkhoz igazoltak: Bátorfi Bence, Bisztritsányi Dávid, Bundschuh Erik, Decker Ádám, Drasko Brguljan, Górnagy Miklós, Hegedűs Gábor, Joseph Kayes, Juhász Zsolt, Kevin Graham, Kovács Gábor, Salamon Ferenc és Vincze Márk, és a vezetőedző Vincze Balázs.

A sportigazgatót Becsey Pétert kértük egy rövid helyzetelemzésre:

„Alaposan megerősödünk, így keressük a lehetőséget a nemzetközi indulásra. A szövetséghez fordultunk. Eredetileg úgy gondoltuk, az Európa Kupában indulhatunk el, végül a Bajnokok Ligájában nyílik lehetőségünk, aminek természetesen nagyon örülünk. A magyar pólónak öt kvótája van, három a BL-ben, kettő az Európa Kupában. Az Eger BL-főtáblás, a Szolnok a második körben kapcsolódik be, mi pedig már az elsőben. Reméljük, sokáig jutunk, és három

magyar klubért lehet majd szorítani a későbbi szakaszban”

A csapat egy hétig Máltán készült az évadra, meséli tovább Vincze Balázs vezetőedző:

„A körülmények a lehető legjobbak voltak, az úszóedzéseket és a kondi edzéseket is beleértve. Sliema csapatával kétkapuztunk, majd a Marsascalea együttesével. Ott játszik Marnitz Gergő, tavaly pedig Juhász Zsolt és Hegedűs Gábor volt a klub alkalmazottja. Az edzéseken túl a szabadidős tevékenységekből sem volt hiány, ami nagyon fontos ebben a szakaszban, hiszen a játékosok nagy fizikai megterhelést kapnak.”

Ami a nemzetközi kupaindulást illeti, Vincze Balázs szakvezető örül a lehetőségnek:

„Természetesen ez egy kiváló lehetőség arra, hogy fejlődjünk, hogy a játékkunk

kialakuljon, stabilizálódjon. Új csapat vagyunk, amelynek nagy szüksége van arra, hogy erős ellenfelekkel készüljön, magas színvonalú mérkőzésekkel. Marseille-ben erre lesz lehetőségünk. Ez vélhetően a szezon későbbi részére is pozitív hatással lesz.”

BL-selejtező, első kör, szeptember 26-28.

A csoport (Marseille, Franciaország)

VK Radnicki Kragujevac (szerb)

C.N. Posillipo (olasz)

A-Híd-OSC-Újbuda (magyar)

Szpartak Volgograd (orosz)

C.N. Marseille (francia)

Ligamus Tbilisi (grúz)

Az A-Híd-OSC-Újbuda kerete:

Bátorfi Bence, Bisztritsányi Dávid, Bundschuh Erik, Decker Ádám (csapatkapitány), Drasko Brguljan, Górnagy Miklós, Hegedűs Gábor, Jávor Dániel, Joseph Kayes, Juhász Zsolt, Kevin Graham, Kovács Gábor, Salamon Ferenc, Szentesi Máté, Szentesi Ádám, Vincze Márk.

Vezetőedző: Vincze Balázs

Becsey Péter





AROCS-DUÓ a HÍD TRANSZNÁL

A Híd Transz Kft. a közelmúltban két, a gyártósorról éppen csak legördült Mercedes-Benz Arocs típusú négytengelyes tehergépjárművel bővítette flottáját. A hazai építőipari szegmensben elsőként a Híd Transz Kft. által rendszeresített, ultramodern Arocs a Mercedes legújabb építőipari fejlesztéseinek egyike. A legkülönbözőbb terepviszonyokhoz is könnyedén alkalmazkodó járművek hatékonysága már bizonyítást nyert, a tengernyi extrával felszerelt új jövevények az Óbuda-Pilisvörösvár vasútvonal rekonstrukció keretében támogatják a munkavégzést. Az Arocs invenciózus műszaki megoldásaival a mérnökök a gyakorlati alkalmazhatóságot tartották szem előtt. A lehető legnagyobb mértékű effektivitás

és erőátvitel kihasználására irányuló törekvéseket a váz-konstrukció és a futómű felfüggesztések megerősítése és összehangolása példázza kitűnően. A szerkezetet mozgásba hozó, EURO VI-os környezetvédelmi kategóriába sorolandó, Common-Rail befecskendezéssel rendelkező, nagy vonóerejű dízelmotor 12.809 cm³ hengerűrtartalmú, legnagyobb leadott teljesítménye 310 kW. Alacsony fogyasztása és költséghatékony fenntartása okán gazdaságossága kézzel fogható. A finomszemcsés, különleges acéllemezből készült, szegmentívű billenőplató végigfutó hossztartókra épül, kapacitása 20 m³, optimális nehéz, ömlesztett anyagok szállítására. A felszerkezet padlózata és oldalfalai egyaránt 6 mm vastagságúak, felső

pereme megerősített. A merevítésekkel és magas fülkevédelemmel úgyszintén ellátott puttony süllyesztett csapágyazással, valamint automatikus mechanikus zárral is büszkélkedik. Az akár 50 fokos hátrabillentésért felelős hidraulika rendszer egy munkahengert, közvetlen a mellékajtásra csatlakoztatott, 80 literes szivattyút, illetve egy ugyanilyen űrtartalmú olajtárolt foglal magába, a túlnyomás-biztos pneumatikus billentő szelep pedig a vezetőfülkéből működtethető. A minden szempontból hosszú élettartamra predesztinált konstrukció az eddigi tapasztalatok alapján egészen biztosan jó szolgálatot tesz majd cégünk jövőbeni projektjein.

Danev György

HUMÁN HÍREK

Szeretettel köszöntjük 2014. augusztus 4-ig belépett új kollégáinkat.

Cég	Munkahely/Projekt	Név	Munkakör	Belépés
A-HÍD ZRT.	3. sz. főút Hatvani vasúti felüljáró felújítás	Frigyik Árpád	munkahelyi mérnök	június 1.
		Pásztor Sándor	munkahelyi mérnök	június 11.
A-HÍD ZRT.	Szajol-Szolnok vasútvonal felújítása	Kovács Andrea	projekt adminisztrátor	június 2.
A-HÍD ZRT.	Tisza védvonal fejlesztések Tiszafüred-Rakamaz között	Szekeres Szilvia Noémi	munkahelyi mérnök	június 2.
A-HÍD ZRT.	Váci állomás átépítése	Szanyi Dénes	művezető	június 4.
A-HÍD ZRT.	Budapest 3-as villamos vonal felújítás Mexikói út-Gubacsi út	Friesenhahn Péter	művezető	június 24.
A-HÍD ZRT.	Nyírbrony-Ramocsháza csatornahálózat építés	Katona Boglárka Anna	projekt adminisztrátor	július 1.
A-HÍD ZRT.	Doboz csatorna és szennyvíztisztító kiépítés II. ütem	Vidó Barbara Erzsébet	munkahelyi mérnök	augusztus 1.
A-HÍD ZRT.	Váci állomás átépítése	Horváth Sándor	építésvezető	augusztus 1.
A-HÍD ZRT.	Belső ellenőrzés	Pergerné Szabó Julianna	vezető belső ellenőr	július 6.
A-HÍD ZRT.	Jogi támogató csoport	dr. Lakatos Anett	jogi előadó	július 1.
A-HÍD ZRT.	Műszaki osztály	Kovács Attila	tervező mérnök	július 7.
A-HÍD ZRT.	Munkavédelem	Pataki Anett	munkavédelmi asszisztens	július 14.
		Ujj Mátyás	munkavédelmi munkatárs	augusztus 1.
A-HÍD ZRT.	Gazdasági támogató csoport	Tóth Ildikó Mária	projekt gazdasági vezető	augusztus 4.
K-HÍD Kft.	Pénzügyi osztály	Csányi Balázs	penzforgalmi munkatárs	augusztus 4.

Beszámoló a Hídépítő Zrt. SA 8000 szabvány szerinti megújító auditjáról

A Hídépítő Zrt. társadalmi felelősségvállalási irányítási rendszerének egy teljes tanúsítási ciklust követően az első megújító auditjára került sor 2014. június 23-án. Az SA 8000 szabvány követelményei nagyjából megegyeznek a szélesebb körben ismert ISO 260000 szabványéval, de ez utóbbi deklaráltan nem tanúsítható rendszerszabványként került kiadásra. Az SA 8000 szabvány követelményét kielégítő rendszert az integrált irányítási Rendszere (IIR) részeként működteti a Társaság.

2014. márciusában húsz fő részvételével kétnapos, általános, irányítási rendszer belső felülvizsgáló képzésre került sor. Az új auditorok megfelelő gyakorlatának kialakítása érdekében a tavaszi IIR auditokat az új auditorok általában többedmagukkal végezték, több esetben gyakorlott felülvizsgálók bevonásával. Az auditok fesztített tempója miatt a társadalmi felelősségvállalás követelményeinek ellenőrzésére a MIR-KIR-MEBIR felügyeleti auitot követően került sor. Ez tette indokolttá, hogy a 2014. évi társadalmi felelősségvállalás vezetőségi átvizsgálást a szokásos MIR-KIR-MEBIR átvizsgálástól függetlenül, az SA 8000 szerinti belső felülvizsgálatot követően, önálló előterjesztéssel és egy későbbi időpontban tartsuk meg. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy az IIR 2014. áprilisi vezetőségi átvizsgálásán ne kerültek volna elő az SA 8000 szabvány követelményeit is tartalmazó kérdések.

A vezetőségi átvizsgálásban az Integrált Irányítási Rendszer, valamint az SA 8000 szabvány előírásainak megfelelően értékelésre kerül a Hídépítő Zrt. társadalmi felelősségvállalás irányítási rendszerének működése. Ennek során áttekintésre kerülnek az irányítási rendszerben történt változások, az elmúlt év kiértékelése, a jelenlegi helyzet bemutatása és meghatározásra kerülnek az elvégzendő feladatok. A vezetőségi átvizsgálás és annak összefoglalója alapján megállapítható volt, hogy a Hídépítő Zrt. megfelelően felkészült a megújító auditra.

Az új auditálási ciklus miatt új szerződést kellett kötni az EMT Zrt.-vel, mint tanúsító szervezettel, ezért hónappal korábban

felvettük velük a kapcsolatot a szerződéskötés előkészítésére és a tanúsítás időpontjának meghatározására. Az auditot – mint eddig minden évben – Bálint Attila NQA auditor (SC NQA Romania SRL) végezte. Mint megújító audit, idén szélesebb körben került áttekintésre a Zrt. társadalmi felelősségvállalási tevékenysége.

Az auditprogram egyeztetését követően a központi tevékenységek közül felülvizsgálatra került a Bér és TB Csoport tevékenysége, különösen a bérezéssel és a munkaidő nyilvántartással, a túlórákkal kapcsolatos nyilvántartások vezetése és szakszerűsége, a Cafeteria rendszer, valamint a jogszabályi követelmények érvényesülése.

A Technológiai Csoport a megalakulása óta először került harmadik fél általi auditálásra. Bár szervezetileg az A-Híd Zrt. alkalmazásában állnak, mégis jelentőséggel bír, hogy a kivitelezéshez kapcsolódó teljes fizikai állomány ennél a szervezeti egységnél található. Az auditor ennek megfelelően a fizikai állománnyal kapcsolatos kérdésekre összpontosított, különösen az egyéni védőeszköz és a munkaruházat ellátásra, a munkabalesetekre, valamint az általuk végzett technológiához kapcsolódó munkavédelmi kérdésekre, mint például kockázatbecslések, állványok, magasban vagy zárt térben végzett munkák.

Idén szintén új elemként lett felülvizsgálva a Zrt. szakszervezeti tevékenysége. Ennek időszerezését növelte az auditot megelőző napokban végrehajtott tisztújítás is. Az audit során áttekintésre került a cég szakszervezeti múltja, egyes üdülési és juttatási lehetőségek biztosítása, tagsági díjak, a Kollektív Szerződés megújítása, valamint a dolgozók szakszervezetbe való belépési lehetősége és a cég ehhez való viszonya.

Új terület volt az audit során a PR és Marketing tevékenysége is. Elsősorban a Hídépítő Egyesületének tevékenysége, a társadalmi szerepvállalása, a hagyományok ápolása, a dolgozók és családtagjaik részére szervezett események kerültek áttekintésre, de részletesen bemutatásra került többek között a honlap és intranet fejlesztés, a Hídkert Múzeum, a Hídépítő

című szakmai újság kiadása, az arculati kézikönyv gondozása és különféle szabadtéri programok szervezése, valamint átadási ünnepségek megszervezése és szakmai rendezvények – különösen a Hidak és Hídépítők Napja – lebonyolítása. Szintén a szervezeti egység feladata az évi két alkalommal megtartott vezetői értekezletek megszervezése is.

A Munkavédelem, mint szervezeti egység és annak tevékenysége az SA 8000 auditok rendszeres szereplője. Ennek részeként auditálásra került az elmúlt egy évben végzett munkavédelmi tevékenység, a kitűzött célok végrehajtása, az esetleges balesetek és kezelésük, valamint az oktatások. Idén részletesen is átvizsgálásra került az egyéni védőeszközökkel és a munkaruházattal kapcsolatos teljes tevékenység, a beszerzéstől a nyilvántartáson át a selejtezésig. Az audit részét képezte a vonatkozó vezérigazgatói rendelkezés áttekintése, a kockázatelemzések, a munkavédelmi helyszíni szemlék megtartása, az orvosi alkalmassági igazolások nyilvántartása és a munkavédelmi oktatások rendszere.

Délután a Hídépítő Zrt. környezetvédelmi teljesítményének és a MIR-KIR Csoport tevékenységének felülvizsgálata következett. Az idő előrehaladottságára tekintettel röviden áttekintésre került a veszélyes anyagokkal kapcsolatos tevékenység, a környezeti tényezők és hatások értékelése, a beszállítók értékelése. A társadalmi felelősségvállaláshoz kapcsolódóan az önértékelő kérdőív, a vevői értékelések, a vezetői átvizsgálás és a belső auditok kerültek sorra.

Legvégül a HR tevékenysége került átvizsgálásra. Mivel a HR viszonylag új szervezeti rend szerint működik, ezért a szokásosnál részletesebben került bemutatásra a szervezeti egység tevékenysége. Bemutatták a központi és a projektszervezetek humán-erőforrás feladatait, a toborzást, a bérezési és a megújult jutalmazási és ösztönzési rendszert. További új elemként jelent meg a Teljesítmény Értékelő Rendszer (TÉR) és annak informatikai támogatása, amely a korábbi értékelő rendszer helyébe lépett. Az emberi erőforrás

tervezéskor legnagyobb kihívást a párhuzamosan futó nagyszámú projekt jelenti, illetve ennek humán szempontú menedzselése. Itt is előkerültek a személyes adatok kezelésére és az adatvédelemre vonatkozó kérdések. Az SA 8000 szabvány tárgykörébe tartozóan a csökkent munkaképességűekre vonatkozó követelmények is megbeszélésre kerültek.

A központi szervezeti egységek szokásosnál hosszabb áttekintése miatt már nem volt lehetőség kivitelezési helyszín megtekintésére, ezért a Garanciális Csoportot

annak egyik munkájával kapcsolatban vizsgálta felül az auditor. Következő évben azonban mindenképpen egy kivitelezési helyszíni megtekintésének biztosítását kérte Bálint Attila auditor.

Az auditor a folyamatos javítást és fejlesztést pozitívan értékelte, csupán az SA 8000 szabvány követelmények alvállalkozói szerződésekbe történő átültetésének javítását említette fejlesztendő területként. Összefoglalásul megállapítható, hogy idén az auditor külön figyelmet fordított az egyes szervezeti egységek közötti

kapcsolattartásra, a kommunikációs csatornákra és az adatvédelmi kérdésekre, valamint a szervezetfejlesztésekre. Az audit a tervezettnél ugyan tovább tartott, de mindvégig közvetlen és őszinte létkörben zajlott. Mindezért Bálint Attila auditor szakszerű munkáján kívül a társadalmi felelősségvállalás szerződésének előkészítésében, a felkészülésben és az auditálásban résztvevő valamennyi szervezeti egység és személy felé köszönetemet fejezem ki.

Varga Béla

Reviczky János Állami Díjas okleveles mérnökre emlékezünk

Különleges embertől kell búcsút vennünk. Néhány hónappal kilencvenedik születésnapja előtt fejezte be földi pályafutását. Ez idő alatt, mint ember, és mint alkotó mérnök tette le névjegyét az utókor számára.

1925. év február 13. napján Esztergomban született. Családjának építője, gondozója és figyelő alapítója volt. Az utolsó napig példamutató életet élt, felesége Kornélia asszony mellett. A család építése két gyermekével kezdődött, akit ő úgy említett, hogy Jancsi és Juliska, mintha a meséből léptek volna ki. ... Azóta szép számban születtek az utódok: hat unoka és tizenhárom dédunoka gondja és öröme töltötte ki napjait. Magánéletében kiegyensúlyozott, békés ember volt. Soha, senkivel sem került összetűzésbe, talán még vitába sem.

Munkatársai mindig szívesen dolgoztak vele. Nem volt egy törtető ember. Csak egyszerűen tette a dolgát. Szorgalmasan, figyelmesen és eredményesen. Általános elismerést kapott, mint azt a pályafutása is indokolja. Egész szakmai pályafutása során egyetlen munkahelye volt. 1986-ig, nyugdíjazásáig az UVATERV-nél dolgozott. Ez után sem szakított a szakmájával a hídtervezéssel. Számos megbízással keresték meg, és ő tovább tevékenykedett a megszokott magas színvonalon. A számos jelentős műtárgy különböző terveit készítette, tervezését irányította. Ezek felsorolásával nem is próbálkozhatunk.

Széles hídtervezési és építési szakmai tevékenységéből a legjelentősebbre biztosan emlékezni fog az egész szakma.

A hatvanas évek elején alakult ki benne az a vélemény, hogy szükség lenne nagyobb nyílású feszített vasbeton hidak állványozás nélküli építésére hazánkban. Hosszú keresés után egy a fejlődés igényét is magáévá tévő minisztériumi főmérnök segítségével találtak egy erre alkalmas helyet. És megkezdődött a tervezési munka. Egy kis létszámú, talán öt fős csoport végezte a munkát. Itt mindent meg kellett oldani. A statikai számításokat,

a szerkezeti terveket és a technológiai terveket. Hazai példa nem volt. Itt kezdték először a számítógép segítségével végzett tervezési munkát. Így épült meg Kunszentmártonnál a 72 méteres középső nyílású Hármaskörös feletti híd. Ennek építésénél a helyszínen sokat segített az építésnél. Megteremtette azt a gyakorlatot, hogy a tervezés és kivitelezés együttműködése biztosítja a legjobb eredményt. Ennek az elfogadásához elengedhetetlen volt Reviczky János mérnök békés, az eredményt szorgalmával elérni szándékozó személyisége.

Nagy sikerrel vett részt országos tervpályázatokon. 1972 évben a budapesti légymányosi Duna-hídra kiírt tervpályázaton nagy meglepetést okozva kis csapatukkal első díjas tervet készítettek. Itt szerepelt nyilvánosan első ízben az előregyártott elemekkel szabadszereléssel építhető híd. Ugyanezen év végén a csongrádi Tisza-hídra kiírt országos tervpályázaton lényegében ugyanez a kis csapat egy első és egy harmadik díjat nyert. Itt az első díj egy újabb feszített-beton hídépítési technológiát, a szabadbetonozást mutatott be. Ezzel az előző pályázathoz hasonló meglepetést okoztak. Ezt követően több további hidat tervezett szabadszerelés technológia szerint (kőröstarcsai, kőrösladányi, dobozi, és békési hidak)

1978-ban egy tervező és három kivitelező társával együtt Állami Díjat kapott a kunszentmártoni híd tervezéséért és építéséért.

Ezeket a kiemelkedő szakmai sikereket szakmai tudásán kívül, a közvetlen munkatársakkal való együttműködés képessége biztosította. Később e tulajdonságok tették alkalmassá arra, hogy a legnehezebb helyzetben is hozzá forduljanak a megoldás érdekében. Ezért bízhatták meg a híres Marx téri felüljáró javítási terveinek ellenőrzésével és a végrehajtás figyelemmel kísérésével. Abban az időben okkal vagy ok nélkül egymással bizalom hiányában szót érteni nem tudó emberek és hatóságok elfogadták pozitív véleményét. Személyisége, tudása hozzájárult ahhoz, hogy minden érintett csak az eredmény elérése érdekében tevékenykedett. A befejezés sikere nem maradt el.

Ezekkel a gondolatokkal búcsúzunk tőle. Reméljük, hogy gyakorlatát az itt maradtak közül sokan követni fogják. Ezzel tartozunk neki!

Nyugodjék békében.

Wellner Péter



II. INFRASTRUKTÚRA KUPA és CSALÁDI NAP

Tudósítás egy sikeres rendezvényről

A PromoSport Kft. szeptember 20-án második alkalommal rendezte meg az Infrastruktúra Kupát és Családi Napot. Idén első alkalommal az A-Híd Zrt., mint támogató partner is részt vett a rendezvényen.

A rendezvény a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Tasó László infrastruktúráért felelős államtitkár fővédnöksége mellett szerveződött.

A Fáy utcai sportközpontban megrendezett focitornát, amelyhez hangulatos bográcsfőző verseny, gyerekprogram és a támogató partnerek részvételével megrendezett villámtorna kapcsolódott, Tasó László, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium infrastruktúráért felelős államtitkára nyitotta meg. Sportszerű játékra,

ahogy a munkahelyen, úgy a pályán is teljes odaadásra ösztönző köszöntőjében elismerését fejezte ki az eseményt tető alá hozó PromoSport Kft.-nek. Arról is beszélt, hogy az ilyesfajta szabadidős sportesemények alapvető céljukon kívül arra is jók, hogy az infrastrukturális szektor különféle ágazataiban kulcsszerepet betöltő intézmények, illetve a szabályzással és az irányítással megbízott kormányzati szervek focizni szerető munkatársait a sporteszközeivel még erősebb közösségé formálják.

Említést érdemel, hogy államtitkár úr, a rendszeres sportolással és az egészséges életmóddal kapcsolatos szavait a megnyitó után tettekre is váltotta, amikor nem sokkal később mezt öltve beállt a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium csapatába.

A II. Infrastruktúra Foci Kupa aranyérmese a GYSEV lett. A partnerek foci villámtornáját a névadó főtámogató Swietelsky Magyarország Kft. csapata nyerte, míg a második helyezett az A-Híd Zrt. csapata lett.

A nap vidám színtöltő volt a bográcsfőző verseny, melyen 11 csapat indult. Nem kis teljesítmény volt órákon keresztül a bográcsot „őrizni”, ráadásul úgy, hogy annak tartalmát egy 3 fős szakmai zsűri minősítette. Hatalmas volt az öröm az A-Híd Zrt. táborában, amikor az eredményhirdetésekor az első helyezéért járó aranyérmeket, és a vele járó okleveleket átvehette a 3 fős csapatunk.

Mindkét csapatunk teljesítményéhez ezúton is gratulálunk!

Dombóvári Éva

SZERVEZŐ:



KIEMELT FŐTÁMOGATÓ:



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

NÉVADÓ FŐTÁMOGATÓ:



TÁMOGATÓK:



EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREK:



MÉDIAPARTNEREK:



Játékra várva



Akcióban 1.



Második lett az A-HÍD focicsapata



Akcióban 2.



Államtikári gratuláció



Versenyben a 11 főzőcsapat



Előkészület



Munkában a zsűri



A győztes A-HÍD csapat



Aranyérmes öröm





IX. Építők Vitorlás Kupája Balatonfüreden

Idén került 9. alkalommal megrendezésre az Építők Vitorlás Kupája Balatonfüreden, ahol immáron másodszor sikerült beugróként csatlakoznom az A-HÍD csapatához. Kicsit álmosan indult a reggelünk, de mire Füredre értünk elkapott minket is a versenyház, a Balatonfüredi Yacht Club felújított fedett terasza alatt minden asztalnál már javában folyt a csapatmegbeszélés, a lázas készülődés. Két hajót indítottunk a délelőtti túraversenyen, az egyiket Illy István kapitány, Simon Csaba, mint tapasztalt kormányos és versenyző legénységük, Csepregi András, Csohány András és Medveczki István versenyeztek. A másik hajón a kedvtelők – közülük többen szintén tapasztalt vitorlások – mint Sal László, Nagy-Mélykúti Bence, Maklári Zoli, Szabó Szilvi, Hegedüs Csaba, Versegi Szabolcs és jómagam alkotta kis csapat indult. Akik nem fértek be a versenyhajókba, ők se maradtak le, egy harmadik vitorlásos másokkal együtt szintén kihajóztak, ott jutott idő napozásra is, mivel az idő nekünk kedvezett, a 2-es, 3-as szél mellett gyönyörű napsütés volt.

A verseny legizgalmasabb pillanata a rajt-hoz állás és az indulás: ekkor mind a versenyző és a „nem versenyző” hajók még együtt keringenek – vigyázva egymásra – a bója és a zsúri hajó közötti rajtvonal

mögött és próbálnak minél jobb helyről és persze időben indulni. Ebben segíti őket a többszöri, egymást követő 5, 4 és 1 perces dudaszó és a végső pisztolylövés. A mi hajónk olyan gondosan számolta visszafelé a perceket, hogy természetesen sikerült 1 perccel előbb elindulnunk, de aztán korrekcióval mi is a többiekkel együtt rajtolunk versenyszerűen. Az A-HÍD versenyhajója kisebb vitorlája ellenére is megelőzött minket. Ennek egyik oka az volt, hogy a nem versenyző hajókon elsősorban a biztonságra és nem a gyorsaságra törekedtek a kapitányok, így a mi kapitányunk hátszélben fel sem húzatta velünk a spinakkert, pedig a kidagadó hátszélvitorla mindennél szebb látvány a Balatonon, nem beszélve arról, hogy óriás élmény a hajókon lévőeknek is. Az A-HÍD versenyhajója tehát sebesen szelte a hullámokat és haladt a cél felé, a mi hajónkon viszont kárpótlásul volt idő lábat mártogatni a hűsítő vízbe, és lábtempóval segíteni a hajó gyorsaságát. ©

A túraversenyen az A-HÍD versenyhajója a J24-es hajóosztályban harmadikként végzett a tapasztalt legénységgel. A futam után éhségünket nagyszerű konyha csillapította, s szomjunkat balatoni olaszrizling oltotta. Mivel délutánra a szél elállt, a szervezők Optimist típusú kishajókba ültették a bevállalós

csapattagokat, és a kikötőben rövid evezős versenyzésre került sor, melyen az A-HÍD-at – vezérigazgatói döntésre és nagy büszkeségünkre – a sárkányevezősök közül, világbajnokunk Kővári Bea, valamint Maklári Zoli képviselte. Sajnos a lapát minősége miatt nem lettünk dobogósok a „ladik-evező” versenyben, de Bea, mint egyedüli nő versenyző különdíjban részesült.

Délutánra a szél teljesen elállt, így a pályaverseny sajnos elmaradt. Mi ennek dacára Illy Pistivel kihajóztunk egy naplemente túrára, ezáltal mégis összejött a kétszeri vitorlázás, kellemes társaságban. Ezúton is köszönjük Pistinek. Mire este visszaértünk, a kikötőben már javában zajlott a vacsora és a díjkiosztó, melyen annyi csillogó „arany” vitorlás szobrocska került kiosztásra, hogy az eredményhirdetés egy óráig is eltartott, a végén pedig egyből a Madarak zenekar csapott a húrok közé, így a hangulat nem hagyott alább, sőt még mi is táncrea perdültünk egy-két LGT és Hungária slágerre.

Az építők kupája idén is kellemes kikapcsolódás volt, és felkeltette azok érdeklődését is a vitorlázás iránt, akik most szálltak először hajóra. Köszönet a részvételért, a szervezésért, és a jó társaságért.

Csorba Éva



FESZ VAN

Ha feszültek, zaklatottak, stresszesek, idegesek, uram bocsá' haragosak vagyunk, akkor szervezetünk mérget bocsájt ki, mely egy speciális szondába fújással ki is mutatható. Még eljöhet az idő, amikor nem csak alkoholszondás ellenőrzéseket kell a munkahelyeken tartani, hanem haragos és gyűlölködő állapotot kimutató ellenőrzéseket is.

A harag mérgező fullánkja

Elmer Gates professzor, a washingtoni egyetem pszichológiai laboratóriumában érdekes biokémiai kísérleteket folytatott. Kimutatta, hogy az emberi szervezetben **lelki hatások, érzelmek következtében mérgek termelődnek.**

A professzor a következő kísérletet végezte el: cseppfolyós levegő elpárolgatásával -271 Celsius-fokra hűtött le kémcsöveket, s aztán különböző lelkiállapotban lévő egyének leheltek az üvegcsövekbe. Pár perc után, az egészséges és normális lelkiállapotú ember kilégzésének párája, szintelen cseppek formájában csapódott le a lehűtött üvegcső falára. De ha a kísérleti alany erős haragot érzett abban az időpontban, a lecsapódó folyadék nem szintelen, hanem barna színű lett, bánat esetén szürke, lelkiismeret-furdalásor pedig rózsaszín. A csapadéknak természetesen nemcsak a színe, hanem a kémiai összetétele is más és más volt. A kísérletek folyamán Gates professzor tengeri malacokkal is végzett kísérleteket. Amikor a barna anyagot beoltotta a kísérleti állatba, az eleinte rendkívül ingerlékeny lett, majd valóságos dührohamot kapott, fogával nekiesett a ketrec falának. A professzor megállapította, hogy tíz percig tartó erős gyűlölet elegendő mérget tartalmaz ahhoz, hogy azzal több személyt el lehessen pusztítani.

Az ember szervezete felszívja az érzelmek, gondolatok hatására képződő mérget, és így önmagát mérgezi meg vele. Ezek a mérgek éppúgy, mint a hormonok, már a legparányibb mennyiségben is igen hatásosak, és salakként gyülemlenek fel a szervezetben.

Valahányszor haragszunk vagy gyűlölködünk, a szervezetünk mérget választ ki. Ezt a mérget kétségtelenül az ellenségnek szánjuk. Azonban az ember ilyenkor önmaga is áldozat, ha nem korlátozza rosszindulatú érzéseit.

A jó hangulat nem csak a szívet gyógyítja

Az elfojtott érzelmek az immunrendszerre is hatnak, és ez allergiás reakciókhoz vezethet (por-, virágpor-, ételallergia stb.). Gates professzor kísérleteiből az is kiderült – s megállapítását már sokan igazolták –, hogy **a jó hangulat a szervezet számára rendkívül hasznos kémiai anyagokat állít elő**, például endorfinokat, amelyek morfin-szerű, fájdalomcsillapító vegyületek.

Testi-lelki környezet-védelem

Egy mondás szerint, ha valaki nem profi még valamiben, akkor az zöldfülű. A testi-lelki környezetvédelemben sokan ilyen örök zöldfülűek vagyunk, maradunk. Nekünk kell a környezettől védenünk magunkat, vagy a környezetünket kell védeni tőlünk?

Ugyanúgy szennyez a harag, mint a PET palack

Testi és lelki vonalon is, zsigereinkben kelene lennie a környezet védelmének, hisz ez élhető életünk alapja. De hát ettől még ez élhető életünk alapja. De hát ettől még messze vagyunk, pedig ha nem tartjuk ezt fontosnak, akkor mérényletet követünk el magunk, és a jövő nemzedéke ellen is. **A haraggal és gyűlölködéssel ugyanúgy szennyezzük környezetünket, mint az eldobott PET palackokkal.**

Valaki szerint akkor lesz igazi a környezetvédelem, ha nyáron a Balatonban fürödve, senki nem spórolja el az illemhelyig vezető utat. Olyan ez, mint amit egy mondás érzékeltet más területen, hogy akkor leszünk igazán illetudóak, ha vak sötétben is a szánkra tesszük a kezünket, ha ásítunk. Persze ne azért tegyünk valamit, mert valaki látja, hanem azért, mert akkor érezzük jól magunkat, ha tudjuk, mi is teszünk, tettünk környezetünk bármiféle védelméért.

Színvilág

A környezetvédők színe a zöld, nem véletlenül. Milyen szerepe lehet, netán van is életünkben a színeknek? Sőt, hangulatunkat, közérzetünket befolyásolhatják a színek? Bizony! **Létezik a színeknek bizonyos szimbolikája**, amely a világ teremtésétől egészen napjainkig végigkíséri az emberiség történetét. A színek jelentése azonban korszakonként és kultúránként eltérő



lehet. Gondoljunk csak a fehérre, amely a modern nyugati világban ünnepi szín, az ókori rómaiak, valamint a kínaiak és a japánok számára viszont a gyászt jelképezi.

A színek jótékony hatása

Érzésvilágunk, jó közérzetünk, a bennünket körülvevő színességből is fakad. Max Lüscher svájci pszichológus szerint a vörös, kék, zöld és sárga szín az emberi önértékelés négy alapvető érzésének felel meg. A **vörös önbizalmat**, a **kék elégedettséget**, a **zöld önbecsülést**, a **sárga pedig belső szabadságot** jelent.

Zöld a favorit

A színek valójában sajátos frekvenciával rendelkező elektromágneses rezgések. **A természet és az általános regenerálódás jelzője: a zöld szín.** Szemünk a természet zöld színeit ezernyi árnyalatban képes érzékelni. Ki ne élte volna át egy erdei séta jótékony, fáradságot, kimerültséget csökkentő, pezsdítő hatását. Nyugtató hatása abból következik, hogy más színekkel ellentétben, a zöld szín törés nélkül éri a retinát, ezért nem terheli meg a szemet. **A zöld fénynek gyógyító és frissítő hatást is tulajdonítanak**, egyes megfigyelések szerint, a zöld környezetben dolgozó emberek körében kevesebben szenvednek gyomorbántalmaktól. A **zöld világszerte a biztonság színe is**, lásd a 'szabad' jelzést a forgalmi lámpák esetében. Érdekes adat, hogy a londoni Blackfriars hídról kevesebb öngyilkos ugrott le, amióta egy nyugtatóbb árnyalatú zöldre festették...

Ahogy testbeszédünk és kézírásunk árulkodik jellemünkről, ugyanilyen sokat mond el rólunk kedvenc színünk is. De igazán a szín másodlagos, az a legfontosabb ami mögöttes van. **Felelősek vagyunk környezetünk védelméért, testi-lelki biztonságáért, nyugalmáért.**

Áram alatti feszültség

A lelki feszültségeknek, mint láthatjuk lelki, de bizony testi hatásai is vannak.

Az elektromos áramnak elsősorban testi hatásai, de természetesen lelki sérülései is lehetnek. Az elektromos feszültségek, áramütések ellen is lehet védekezni, de erre tudatosan kell figyelni. **Beszélünk** már mindenféle tudatosságról, többek között környezet-tudatosságról, de **biztonságtudatosságról** is. Ez egy szemlélet, melyet otthon és munkahelyünkön is mind inkább szem előtt kell tartanunk, sőt alkalmaznunk.

- **Nem nyúlók vizes kézzel kapcsolóhoz, konnektorhoz.**
- A sérült vezetékkel azonnal kicseréltetem szakemberrel, és nem szigetelő szalaggal próbálom javíttatni.
- Az égőt, ha kicsavarom a foglalatból, azonnal teszek helyette másikat, kizárva így a foglalatba nyúlás miatti áramütés kockázatát.
- Arról már nem is beszélve, hogy vízzel teli fürdőkádban, vagy mosdókagyló felett nem szárítok haját, vagy használok bármilyen elektromos készüléket. De ami az abszolút védelmet nyújthatja, az egy csodaszerekentyű.

A csodaszerekentyű: védőkapcsoló

Úgy hívják, hogy FI relé. Ismert még: érintésvédelmi relé, ÉV-relé és **életvédelmi relé**, illetve ÁVK - **áram-védőkapcsoló** - néven is. Ez egy elektromos felügyeleti eszköz, amely lekapcsolja a mögöttes lévő hálózatot, amennyiben (relatív kicsi) szivárgó áramot észlel. Ilyen eset például akkor fordulhat elő, ha véletlenül megérintjük a világítási hálózat feszültség alatt álló részeit. Működése azon a rendkívül egyszerű elven alapul, hogy - normális világítási hálózatot feltételezve - a fázisvezetékben érkező áram a fogyasztón (pl. vasaló, izzólámpa stb.) át a nulla vezetékben záródik. Amennyiben a fázisvezeték bejövő áram különbözik a nulla vezeték át záródó áramtól, akkor valahol szivárgás van, például megérintettük a vezeték vagy a feszültség alatt álló fémrészt, így az áram egy része nem a szabályos áramkörön, azaz nem a fogyasztón át halad. Amennyiben ez a relére jellemző küszöbértéket meghaladja, a beépített elektromechanikus modul bontja a hálózatot.

Lényeges különbség a normál biztosítók (olvadóbiztosító vagy kismegszakító) és az érintésvédelmi relé között az, hogy az érintésvédelmi relé a biztosító áramának 1/1000-ed részénél kisebb áram hatása is működésbe tud lépni.

Elvileg annyira biztonságos a FI relé, hogy ha a konnektorba **bedugnék két szegget, nem lenne semmi bajom**, mert a másodperc tört része alatt lekapcsolna a FI relé. Még nem próbáltam, nem is ajánlom senkinek, de jó tudni, hogy kis anyagi ráfordítással többszörösére növelhetjük biztonságunkat. Több tucat olyan áramütéses balesettel találkoztam már, ahol a FI relé mentette meg az illető életét, sőt nem is lett belőle baleset, „csak” kvázi azaz majdnem baleset.

FESZ mentesítés

FESZ VAN e cikk címe. Az építési munkahelyeken ezernyi probléma közepette rendre előfordulnak feszültségek, lelki-testi, (időkényszer, kötbérvészély, tervező-alkalmazottak problémái, áramütéses balesetek stb.), melyek jelentős része, illetve következménye higgadt kommunikációval, nagyobb szakmai körültekintéssel megelőzhető, csökkenthető. Legfőképp a problémák azonnali jelentésével, jelzésével. Ha bármilyen rendkívüli esemény, kvázi baleset vagy baleset történik, azonnal jelezni kell a munkavédelmi irodára, a projektvezetés és cégvezetés felé. Akkor lehet hatékonyan kézben tartani bármiféle ügyet is, ha az első pillanattól kezdve minden illetékes tud róla és egyeztet egymással.

Jó lenne, ha lehetne bennünk egy csodakapcsoló, melyet kikapcsolhatnánk, ha érezzük, hogy megy fel bennünk a feszültség. Vannak próbálkozások, sokaknak van saját bejáratú módszere, és nem csak véleménye másokról. De a **méregvédelmi, vagy haragvédelmi, netán bosszúvédelmi főkapcsolót még nem találták fel**. Nekünk kell megtanulnunk, kezelnünk önmagunkat, saját magunk és környezetünk védelme érdekében.

Durkó Sándor László

Különleges tulajdonságokkal rendelkező beton készült az Árpád-hídon

A Budapest 1-es villamos vonal komplex felújítása projekt részeként, **átépítésre került az Árpád-hídon áthaladó villamos pálya**. A beruházás során a síneket is magában foglaló korábban megépült vasbeton pályalemez felső egyharmada a sínvályúkkal együtt elbontásra került, és a régi tömbsínes, síncsatornás vágányrendszer helyett törpe „Phönix” síneket építettünk be. A sínvályúk között elhelyezkedő **„felbeton” réteget úgy kellett elkészíteni, hogy az a jövőben ellenálljon a téli sózás és fagyás okozta korrózióknak, csökkent zsugorodású és fokozottan vízzáró legyen.**

❶ Mielőtt hozzáláttunk volna a beton receptúra készítéséhez alaposan áttekintettük, a vasbeton pályalemez beton keverékével szemben támasztott Megrendelői és Kivitelezői igényeket:

Követelmények:

a) Ajánlatkérési dokumentáció

- A pályalemez szigetelését is szolgáló vízzáró felbeton réteg csökkentett zsugorodású legyen. Maximális zsugorodás értéke nem lehet nagyobb, mint 0,5 ezrelék 90 napos korban. A beton jele: C30/37-XF4-XC4-XV3(H)-24-F3 MSZ 4798-1:2004 csökkentett zsugorodású. (C30/37: a kockaszilárdság előírt jellemző értéke, ha a próbakockát 7 napos korig víz alatt, utána laboratóriumi levegőn szárazon tárolták 40 N/mm². XF4: nagymérvű víztelítettség jégolvasztó anyaggal. XC4: váltakozva nedves és száraz környezet. XV3(H): nagy üzemi víznyomásnak kitett, legfeljebb 300 mm vastag beton. 24: kavics legnagyobb szemnagysága a betonban 24 mm. F3: konzisztencia területtel 42-48 cm. Összetevők: homok, kavics, cement, víz, adalékszerek.)
- Alkalmazásra javasolt cementtípus a CEM II/A-S 42,5 (kohósalak portlandcement)
- Alkalmazásra javasolt adalékszerek a PCE alapú folyósító és víztartalom csökkentő adalékszerek, és folyadék formájú kimondottan a beton zsugorodására ható, zsugorodás csökkentő,

vízzárást elősegítő adalékszerek, továbbá kiegészítő anyagok (makroszálak).

b) Kiviteli terv

- 11-16 cm beépítési vastagság
- vasalás: Ø10x10x10-es hegesztett háló, tüskézés
- teljes mennyiség: 1 200 m³
- keresztelés: ~2,5%
- pályamegszakítások: 50 m-ként

c) Kivitelezés, szállítás, bedolgozás, időjárás

- rövid beépítési határidő: 2014. február - 2014. május
- szállítási idő mixerrel: ~45-60 perc
- jó pumpálhatóság
- téli, tavaszi betonozások
- Duna fölötti állandó szeles beépítési körülmények
- az utókezelés és hővédelem a szokásos fólia-filc-fólia takarás alkalmazásával nem megoldható (kivitelezés állandó gépkocsi forgalom mellett, ahol szeles időben a fólia felválása balesetveszélyes)

❷ Második lépésben megkerestük azokat a betongyárat, akik a szállítási távolság és műszaki felkészültség függvényében szóba jöhetnek, mint beszállítók. A választásunk végül egy olyan transportbeton gyártó cégre esett (Frissbeton Kft.), akik már rendelkeztek régebbi tapasztalatokkal, mind hídépítésben, mind a só- és fagyálló útburkolati, tehát légbuborékképző adalékszerrel készült betonok terén. (A víz fagyás közben

térfogatának 1/11-ed részével megnő, tehát 1000 cm³ vízből 1090 cm³ jég keletkezik. Ha ez a térfogat növekedés a betonban meg van gátolva, akkor a kialakuló kristályosodási nyomás a beton pórusait szétfeszíti, ennek következtében repedés, hámlás, feltáskásodás keletkezhet. A mesterségesen bevitt légbuborékok a hajszálcsöveket megszakítják és a kapillárisokban megfagyó víz kiterjedésének teret adnak, ezáltal javítják a beton fagyállóságát.)

❸ Harmadik lépésben a követelményeket lefordítottuk a betontechnológusok és a megvalósíthatóság nyelvére, és neki

látunk egy működőképes keverékek összeállításának (1. ábra).

❹ Miután a két receptúra nagyjából összeállt és a laborkeverések (a konzisztenciát, eltarthatóságot és szilárdságot vizsgálva) sikeresnek bizonyultak 2013. 10. 28-án elvégeztük a próbakeveréseket Mérnök jelenlétében.

Elsőként az etalon (zsugorodáscsökkentő adalékszer nélküli) betont kevertük (mely az Árpád-hídon a későbbiekben beépítésre is került), és a frissbeton vizsgálatokat a keverék 2 óráig végeztük. Itt a csökkent zsugorodást a keverék összetétele biztosította.

A vizsgálati eredmények a következőképpen alakultak:

1. ábra: Receptúra összeállítása a követelmények alapján

Követelmény		Lehetőségek	Kiválasztás/Döntés
Nyomószilárdság	C30/37	Hídépítés: CEM I. 42,5 (tisztá portlandcement) CEM II/A-S 42,5	Kezelhetőség; logisztikai biztonság;
Fagyállóság	XF4	légbuborékképző adalékszer alkalmazása	légbuborékképző adalékszer , cementtöbblet a bevitt légtartalom szilárdság csökkentő hatása miatt, min. 360 kg/m³ cement
Vízzáróság	XV3(H)	tömör repedésmentes szerkezet, max. 0,45-ös víz/cement tényező	víz/cement tényező 0,44 , hogy a szilárdság is biztosítva legyen
d _{max}	24 mm	megfelelő adalékanyag váz, esetleg zúzottkővel	homokos kavics, zúzottkő
Konzisztencia	F3	folyósító adalékszer (mely csökkenti a keverék vízigényét = jobb szilárdság és bedolgozhatóság), mely adagolásánál figyelembe kell venni, hogy a légbuborékképző adalékszer is segíti a beton mozgékonyágát	folyósító, késleltető, légbuborékképző <i>Nézzük meg (1): vajon a légbuborékképző adalékszer tényleg segíti a beton pumpálhatóságát és terülését?</i>
11-16 cm vastagság		vékony, könnyen áthúló szerkezet	d_{max}=16 mm , hővédelem/ideális (fagymentes) beépítési körülmények. <i>Nézzük meg (2): vajon ilyen karcsú szerkezetnél van-e érdemi hőfejlődés a cement kötése során, ha alulról és felülről hideg közeggel érintkezik a beton?</i>
Csökkent zsugorodás	0,5 ezrelék a beton 90 napos korában	csökkent zsugorodású keverékterv összeállítása, zsugorodás csökkentő adalékszer alkalmazása	a sikeres próbakeverést min. 90 nappal a beépítés előtt el kell végezni, és a biztonság érdekében a csökkent zsugorodású keveréket zsugorodás csökkentő adalékszerrel is el kell készíteni. <i>Nézzük meg (3): vajon van-e érdemi különbség az etalon beton és a zsugorodás csökkentő adalékszerrel készült beton zsugorodása között?</i>
Javasolt cement	CEM II/A-S 42,5	elfogadjuk	CEM II/A-S 42,5
Hálós vasalás		kis zsugorodású beton, mert a szerkezet vasalása 11-16 cm-es vastagságban hegesztett hálóval történik	<i>Nézzük meg (4): vajon a csökkent zsugorodásúra tervezett keverékből készített beton ellenállóbb a kötés után jelentkező repedéseknek?</i>
Keresztesés	2,5%	jól simítható, állékony beton	max. F3-as konzisztencia , pontos vízadagolás
Hosszú szállítási idő		folyósító és kötéseleltető adalékszer (mely késlelteti a cement kötését, így megnyújtja a beton eltarthatóságát meleg időben)	de mivel téli/tavaszi a kivitelezés, csak folyósító adalékszer
Pumpálhatóság		homokos kavics/ zúzottkő	a zúzottkő kötelező előáztatása fagypon alatt problémás, ezért homokos kavics és d _{max} =16 mm
Téli-tavaszi bedolgozás, szeles időben			párazárós utókezelés (mely párazáró filmet képez a beton felületén, így akadályozza meg a cement hidratációjához szükséges víz betonból történő kipárolgását) <i>Nézzük meg (5): vajon a légbuborékképző adalékszer tényleg csökkenti-e a beton gyors kiszáradás okozta repedésérzékenységet?</i>

2. ábra: Nyomószilárdsági eredmények átlaga

- testsűrűség (5 db mérés átlaga): 2337 kg/m³.
- konzisztencia (területtel 30 percenként mérve): 50/48 cm (keverés után) → 48/46 cm (120 perc múlva).
- levegőtartalom (30 percenként mérve): 4,4 % ↔ 5,0% (között mozgott).
- a keverék (égetéses szárítással ellenőrizve) 160 liter vizet tartalmazott.
- nyomószilárdsági átlagok (2. ábra):
- vízzáróság vizsgálat: 72 órán át ható 5 bar állandó víznyomáson a mért vízbehatolások értéke: 11 mm, 13 mm, 15 mm (XV3 esetén legfeljebb 20 mm lehet)
- távolsági tényező: 0,22 mm (XF4 esetében ≤ 0,22mm)
- fagyállóság vizsgálat (fagyhámolás 56 ciklus után 3%-os NaCl oldatban): összes

Beton kora (nap)	2	7	14	28
Nyomószilárdság (N/mm ²)	32,4	41,09	47,8	51,3

3. ábra: Megszilárdult beton próbatetek zsugorodás vizsgálati eredményei

Beton kora (nap)	2	3	7	14	21	28	56	90
Etalon keverék (mm/m)	0,05	0,06	0,14	0,18	0,19	0,22	0,24	0,27
Zsugorodás csökkentős keverék (mm/m)	0,00	0,04	0,09	0,14	0,16	0,17	0,22	0,24

tömegvesztés átlaga 250 g/m², ahol a legnagyobb egyedi érték 280 g/m² volt.

- zsugorodás vizsgálat: 90 napos korban 0,270 mm/m.

Ennek a keveréknek mind a frissbeton, mind a megszilárdult beton vizsgálati eredményei megfelelőek voltak és a keverék ránézésre is „tetszetős” volt.

Fenti vizsgálatokat az etalon betonnal azonos összetételű, de zsugorodás csökkentő adalékszerrel készített beton esetében is elvégeztük, és az eredmények szintén kielégítőek voltak, de mivel a zsugorodás vizsgálati eredmények szignifikáns különbségeket a két keverék között nem mutattak 90 napos korban (3. ábra), a kapott



4. ábra: A visszabontott pályalemez a kibontott sínvályúkkal



5. ábra: A pályalemez és a szegélyek vasalása



6. ábra: Pályalemez beton bedolgozása, lejtésképzés és simítás

adatok nem indokolták ennek a keveréknek a használatát.

5 A kiválasztott receptúra első beépítésére az összes vizsgálat elvégzése és a vizsgálati eredmények kiértékelése után került sor. A kivitelezők a kibontott sínvályúk (4. ábra) felbetonozása során ismerkedhettek meg az „új” hídépítéseknel korábban nem alkalmazott összetételű keverékkel, a légbuborékos betonnal.

A vasszerelés elkészülte után (5. ábra) a pályalemez első szakaszának betonozására 2014. 02. 06-án került sor teljes laborkontroll mellett (6-7. ábra)

6 Amire kíváncsiak voltunk, és megtudtunk (vagyis a korábban feltett „nézzük meg” kérdéseinkre kapott válaszok):

- **Nézzük meg (1):** vajon a légbuborék-képző adalékszer tényleg segíti a beton pumpálhatóságát és terülését?

- Igen. Hiszen a mesterségesen bevitt apró légbuborékok a golyóscsapágy elv alapján segítik a mozgékonyt. Finomrészt pótolnak.

- **Nézzük meg (2):** vajon ilyen karcsú szerkezetnél van-e érdemi hőfejlődés a cement kötése során, ha alulról és felülről is hideg közeggel érintkezik a beton?

- Ilyen karcsú szerkezetek esetében nem számolhatunk a cement kötése során fejlődő hővel. A beépített hőmérsékletmérő szondák a bedolgozást követő egy órában, már csak a kiérkezési hőmérséklet felét mutatták, és a betonok hőmérséklete három óra elteltével már megegyezett a levegő hőmérsékletével és azt lekövetve változott. (A szerkezetépítés határidőre történő befejezéséhez nagy részben hozzájárult az időjárás számunkra kedvező alakulása.)

- **Nézzük meg (3):** vajon van-e érdemi különbség az etalon beton és a zsugorodás csökkentő adalékszerrel készült beton zsugorodása között?

- Esetünkben nem volt jelentős különbség a két betonkeverékből készített próbatestek zsugorodásának átlagában 90 napos korban. Az előírt követelményt mindkét keverék nagy biztonsággal teljesítette.

- **Nézzük meg (4):** vajon a csökkent zsugorodására tervezett keverékből készített

beton ellenállóbb a kötés után jelentkező repedéseknek?

- A válaszom határozottan: Igen. Pályám során még soha nem találkoztam olyan pályalemezzel, melyen közel 1000 m hosszúságban egyetlen repedés sem volt látható. (9. ábra)

- *Nézzük meg (5): vajon a légbuborék-képző adalékszer tényleg csökkenti-e a beton gyors kiszáradás okozta repedésérzékenységet?*

- Igen. A betonon sem a kötés ideje alatt, sem azután nem jelentkeztek repedések. Persze a repedésmentes (vízáró) betonok elkészítéséhez nagyban hozzájárult a beton felületének párazáró szerrel történő utókezelése, mely minden esetben késlekedés nélkül fölkerült a frissen készült szakaszokra. (8. ábra)

7 Amit ezen a projekten újra megéltünk, megtapasztaltunk és megtanultunk

Tisztában vagyok vele, hogy az előbbi mondataim közül néhány hihetetlenül hangzik szakmai berkekben, főleg annak tükrében, hogy a „felbeton” vasalását 11-16 cm-es beépítési vastagságban csak 10x10-es háló biztosította és hogy, a szerkezeti részek a Duna vonalában található szélcsatornát keresztelve készültek. De állíthatom, hogy igazak: a vasbeton pályalemez repedésmentes.

Tehát ha egy projekt indítása előtt hagyatkozva korábbi tapasztalatainkra rászánjuk az időt, hogy alaposan át gondoljuk és hozzá értő szakemberekkel megvitassuk a követelmények függvényében a megvalósítandó feladatot, és olyan felkészült projektvezetést, beszállítót és alvállalkozókat alkalmazunk, akik pontosan tisztában vannak a feladat nagyságával és kockázataival, készíthetünk olyan szerkezeteket, melyekre korábban esetleg még nem volt példa.

(Ezúton szeretnék köszönetet mondani a keverék összeállításában részt vevő betontechnológus kollégáimnak, akik hasznos tanácsokkal és korábbi tapasztalataikkal segítették a munkámat: Neszter Róbert – TPA HU Kft., Tóth László és Németh Ferdinánd – Sika Hungária Kft., Kocsis Ildikó – A-Híd Építő Zrt.)

Török Zsuzsanna



7. ábra: Levegőtartalom, konzisztencia és testsűrűség ellenőrzése beépítés előtt



8. ábra: Beton utókezelése párazáró szer felhordással



9. ábra: Az elkészült pályalemez és szegélyek a dilatáció környezetében

MIR-KIR csoport

A csoport, mint központi szervezeti egység, támogató szervezetként működik az A-Híd Zrt. projekt alapon működő, mátrix szervezeti rendszerében. **Szervezetileg a Műszaki Igazgatósághoz tartozik.** A jelenlegi létszám két fő, ezen belül a vezetői feladatokat a műszaki igazgató látja el.

A MIR-KIR csoport egyéb tevékenységei mellett alapvetően a minőségügyhöz és a környezetvédelemhez kapcsolódó munkakört látja el, ezen belül is az Integrált Irányítási Rendszer dokumentációjának karbantartását és a törzspéldányok kezelését, valamint cégcsoport szinten irányítja az Integrált Irányítási Rendszerrel kapcsolatos feladatokat (pl. belső és külső felülvizsgálatok, valamint tanúsító auditok megszervezése és lebonyolítása).

E csoport látja el cég szinten a környezetvédelmi nyilvántartások összeállítását és az adatszolgáltatások és a jelentések benyújtását a környezetvédelmi hatóságok felé. A minőség- és környezetirányítási vezetői feladatkört – mivel a vonatkozó szabványok alapján e szerepkört csak a felső

vezetőség egy tagja láthatja el – szintén a műszaki igazgató tölti be.

Ezen felül közreműködik a feladatkörébe tartozó Cégcsoport-tagok irányítási rendszerének működtetésében, auditra felkészítésében. Részükre szakmai segítségnyújtást biztosít ebben a témakörben, illetve környezetvédelmi – például levegő, emisszió, hulladék nyilvántartás, engedélyeztetés – kötelezettségeiknek jogszabályok szerinti teljesítését szakmailag segíti. Az alábbi irányítási rendszerszabványokkal kapcsolatos feladatokat látja el a Csoport: • EN ISO 9001:2008, • EN ISO 14001:2009 • ATO AQAP 2110 (3. kiadás, 2009. december), • SA 8000:2008, • SZ EN ISO/IEC 17025:2005 • MSZ 28001:2008 (OHSAS 18001:2007) – csak mint irányítási rendszer szabvány szerinti feladatok • VMR v4.0 2011 vevői követelmény (jelenleg, mint követelményt, felfüggesztette a MÁV)

A MIR-KIR Csoport más szervezeti egységekkel is folyamatosan kapcsolatban áll.

A Munkavédelemmel szorosan együttműködve működteti az Integrált Irányítási Rendszert, valamint közösen tartott helyszíni szemlézéseken vesz részt. Ezeket

az alkalmakat a Csoport a projektek szakmai támogatása mellett azok környezetvédelmi kötelezettségeinek áttekintésére, az alvállalkozók tevékenységének ellenőrzésére, és személyes tanácsadásra is felhasználja.

A képzésekhez kapcsolódó munkákban részt vesz a HR osztállyal közösen, mint például képzések szervezése, oktatás anyagok összeállítása, éves képzések megtartása, új belépők minőségügyi és környezetvédelmi oktatása.

A Vállalkozás részére, igény esetén, a tenderkiírások minőségügyi és környezetvédelmi fejezeteihez minőség- és környezetvédelmi terve állít össze, illetve ezekhez kapcsolódó támogatást biztosít.

A Minőségbiztosítás felkérésére alkalmanként minőségügyi vagy környezetvédelmi témájú segítséget biztosít a Csoport, leggyakrabban a technológiai utasításokhoz vagy a mintavételi és minősítési tervekhez kapcsolódóan.

Felkérésre a projektek minőség- és környezetvédelmi terveit, vészhelyzeti/havária terveit aktualizálja vagy készíti el, valamint véleményezi a környezetvédelmi szolgáltatókkal kötendő

Munka- és tűzvédelmi

Az elmúlt időszakban osztályunk személyi állománya és ezzel a székház 223-as szobájának legénysége jelentős változásokon ment keresztül. Jőmagam, **Debreczeni-Mór István** vezetésével jelenleg **Molnár Anita**, **Ujj Mátyás** munkavédelmi munkatársak és **Pataki Anett** munkavédelmi asszisztens erősítjük cégünk e csapatát!

Feladatunk, hogy a vállalat munkaterületein a koordinátorokkal karöltve munkavédelmi képviselőket biztosítsunk. Gondoskodnunk kell arról, hogy minden általunk jegyzett építkezésen dolgozó munkavállaló – legyen akár alvállalkozó vagy

saját munkaerő – a szabályoknak megfelelően, biztonságban végezhesse, végezze munkáját. Ezzel képviseljük a cégek és dolgozók érdekeit, akkor is, ha ezt az adott pillanatban nehéz belátni.

Tudtunk és felügyeletünk nélkül nem kezdődhet munkavégzés új területen! A dolgozóknak részesülniük kell a megfelelő munkavédelmi oktatásban és rendelkezniük kell az előírt védőeszközökkel – ezekért szintén mi felelünk. Időről időre bejárást tartunk minden futó projekten és ellenőrizzük a felelősségteljes munkavégzést papíron és a gyakorlatban egyaránt.

A legtöbb projekten, ha megjelenünk: a munkatársak a hátuk közepére se kívánnak minket. Szeretnénk, ha mielőbb minden kolléga, kollegina belátná, hogy valójában mindenki közös érdekét szolgáljuk. Értetek és veletek vagyunk!

Célunk, hogy hosszú távon szoros együttműködésben és kölcsönös tiszteletben, egymás munkáját segítve működjünk együtt mindannyitokkal.

Bármilyen kérdés merül fel, keressetek minket bizalommal!

Debreczeni-Mór István

szerződés-tervezeteket. Ha igény mutatkozik rá, természetesen javaslatot is ad környezetvédelmi szolgáltatók kiválasztásához.

Az M-Híd Zrt-t többek között Laboratóriumnak ISO 17025 szerinti negyedéves belső felülvizsgálatával, vezetőségi átvizsgálásában való közreműködéssel, az akkreditációs auditjára való felkészítésével, magán az akkreditáción való részvétellel segíti.

A K-HÍD Kft. felé a környezetvédelmi témájú bevallásokhoz szükséges adatszolgáltatást rendszeresen megküldi.

A felsoroltakon kívül szinte az összes szervezeti egységgel napi szintű kapcsolat alakult ki. Ezekkel a szervezetek építenek a Csoport szakmai segítségére, de támogatást is nyújtanak annak működéséhez.

A MIR-KIR csoport személyzete:

- **Töreki Krisztina** környezetirányítási mérnök. Feladata az A-Híd Zrt. és más cégcsoport-tagok környezetvédelmi kötelezettségeinek ellátása, az Irányítási Rendszer környezetvédelmi témájú szabályzatainak naprakészen tartása és az ahhoz kapcsolódó tervek/kimutatók elkészítése, szaktanácsadás környezetvédelmi ügyekben, adatok gyűjtése és jelentések összeállítása az illetékes környezetvédelmi hatóságok részére, valamint környezetvédelmi oktatások megtartása.



Töreki Krisztina



Varga Béla

- **Varga Béla** minőség- és környezetirányítási mérnök. Feladata az Integrált Irányítási Rendszer napi szintű működtetése, dokumentációjának naprakészé tétele, a belső és külső auditok megszervezése és a lebonyolításában való közreműködés, az Irányítási Rendszerhez fűződő előterjesztések és jelentések összeállítása, minőségmenedzsment tervek készítése, támogatás környezetvédelmi kérdésekben a környezetirányítási mérnök részére, valamint az esélyegyenlőségi munkakörhöz tartozó feladatok ellátása az SA 8000 szabványnak megfelelően.

A Csoport tevékenységének ismertetéséhez fontos megemlíteni **Magyar János**

műszaki igazgatót is, mint a MIR-KIR csoport minőségirányítási vezetőjét, hiszen a szervezeti egység irányítását, napi ügymenetét végzi. Feladata a MIR-KIR csoport vezetése, az irányítási rendszerszabványok irányítási vezetői munkakörének ellátása, vezetőségi átvizsgálások előkészítése és lefolytatása. A Csoport tevékenységét továbbá **Baranyi Réka** igazgatói asszisztens segíti.

A fentiekből látható, hogy alapvetően irodai tevékenységet végez a MIR-KIR csoport, de igyekszünk minél több időt szakítani a projektekhez kapcsolódó feladataink ellátásához és a projektek gyakorlati segítéséhez.

Varga Béla

osztály

Debreczeni-Mór István



Molnár Anita



Ujj Mátyás



Pataki Anett



Hagyományok és megújulás

BAUKONGRESS 2014

Cégünk képzési programjának fő célkitűzése, hogy dolgozóinak lehetőséget biztosítson a munkakörüknek megfelelő szakmai továbbképzésre, illetve szakirányú ismereteinek bővítését célzó rendezvényeken való részvételre. Ennek a programnak köszönhetően – Magyar János, cégünk Műszaki Igazgatója, Török Zsuzsanna osztályvezetővel egyetértésben, illetve javaslatára – ez alkalommal a Minőségbiztosítási Osztály két képviselőjét, Papp Juditot és Kuloványi Ottót delegálta erre, a kapuit idén is Bécsben megnyitó, jeles szakmai találkozóra.

A 2014. április 3–4. dátummal megrendezésre kerülő konferenciát a címben foglalt kettősség jellemezte. Az egykori Osztrák Betonszövetség (ÖVBB) immáron megújult néven, mint Österreichische Bautechnik Vereinigung (ÖBV) a tradícióknak megfelelően ezúttal is, mint minden páros év tavaszán, a Kaisermühlen városnegyedben található Austria Center Vienna épületében tartotta meg e rangos szakmai találkozót. A Baukongress névre keresztelt (leánykori nevén: Betontag) rendezvény több is, mint egyszerű konferencia. A rangos előadásokon, tájékoztatókon, programokon túl – még szintén a hagyományokhoz hűen – az előadótermek előtti közösségi terek az építőipari szakma egy reprezentatív,

széles palettájának képviselői számára céges profiljuk, szakmai tevékenységük, valamint termékeik bemutatásához teret adó kiállítással is büszkélkedhet.

Ami viszont a rendezvény formaiságán kívül tapasztalható tartalmi változtatásokat illeti, egyaránt találunk köztük pozitív és negatív példát is. Sajnálatos, hogy az elmúlt évek nyitóprogramjaként szereplő (és emiatt a programsorozatot 3 napos rendezvénnyé bővítő), az adott időszakban éppen kivitelezés alatt álló projekt(ek) külső helyszíneinek egy szakmai kirándulás keretében történő meglátogatása – idén első alkalommal – elmaradt. Viszont, talán épp ezt ellensúlyozandó, ugyancsak idén elsőként Bécsben, a jelen rendezvény

keretein belül került megrendezésre, illetve átadásra az Európai Betonépítési Díj (ECSN Award 2014 founded by The European Concrete Societies Network) is. Ez a szakmai elismerés egy szakemberekből álló zsűri döntése alapján két fő kategóriában (magasépítési és mérnöki létesítmények) került átadásra, az adott területen díjra jelölt projektek közül (az előbbi 19, míg az utóbbi 15 jelölttel versenybe szállva) az arra leginkább érdemesnek ítélt, kiemagasló jelentőségű építmények alkotói (építetők, tervezők és kivitelezők, mind építészeti, mind pedig mérnöki, statikus oldalon egyaránt) részére.

Az „Épület” kategória első helyezettje a Norvégiában található Trollstigen Plateau





(szabad fordításban a Troll Rózsa Fennsíkja) elnevezésű épületkomplexum lett, amely egyfajta turisztikai központként szolgál a téli sportok szerelmesei számára, és nem csak síszezonban. A főként beton és acél felhasználásával készült, egyfajta pihenő-, illetve látogatóközpontként üzemelő épületegyüttes elsődleges funkcióján túl rendelkezik éttermekkel, fürdőekkel, kilátókkal, sétányokkal és galériákkal, mindezt a gleccserek szabdalta fenséges táj felett. A zsűri indoklása szerint a meglehetősen zord és szélsőséges időjárási körülmények között, valamint a rendkívül mostoha domborzati viszonyok és organizációs nehézségek ellenére megvalósított projektje végeredményeként a kemény és hosszan elnyúló kivitelezési munkálatok ellenére egy mégis egyszerűnek, de ugyanakkor elegánsnak mutatkozó, a természetes környezetébe finoman beilleszkedő építményt alkotott. A „Mérnöki létesítmények” kategória nyertese az osztrákok jelöltjeként a díjért ringbe szálló Lehen Riverbed Sill Power Plant (a Salzburg közelében található Sill folyó völgyében épített vízerőmű) alkotógárdája lett. A nyerteseken kívül mindkét kategóriában további 2-2

különdíjazott részesült szakmai teljesítményének eme ünnepélyes keretek közötti elismerésében.

Bár a díjátadó nyertesei és jelöltjei a területi eloszlás tekintetében ugyanúgy, mint az előadók nemzeti sokszínűsége (Skandinávia nemzeteitől a Benelux-államokon át Olaszországig, valamint Francia hontól a házigazda osztrákokon keresztül a csehekkel bezárólag) az egész rendezvény európaiságát hangsúlyozta, de a mintegy 4000 főt számláló meghívottak listáját áttekintve ez a törekvés már közel sem látszott ilyen tisztán. A hallgatóság köreiből inkább a német nyelvterület képviselői domináltak, érthető módon elsősorban az osztrák kollégák. Az viszont a rendezőség körültekintését, a szervezés profizmusát dicséri, hogy az előadások szövegét az előadók anyanyelvén kívül szinkrontolmácsolás közreműködésével – a regisztrációs pultoknál kiosztott ún. 'audioguide' eszközök segítségével – akár német, akár pedig angol nyelven is meghallgathattuk. Az viszont talán már szintén a válság, s főleg annak az építőiparra gyakorolt hatásának volt elsődlegesen betudható, hogy az egyes kiállítók és szervezők standjain elhelyezett szakmai anyagok, prospektusok, katalógusok kizárólag német nyelven voltak elérhetők. (Pedig ezen cégek közt nem egy olyan is akadt, aki – bár az anyavállalat német/osztrák alapítású, de egyéb nyelvterületen is kiterjedt – nemzetközi hálózattal rendelkezik, mint pl. a STRABAG, a PORR vagy épp a SWIETELSKY.)

A konferencia az ünnepélyes megnyitót követően a már fent ismertetett díjátadóval folytatódott. Majd ezt követően, a program tematikáját tekintve a rendelkezésre álló két előadóteremben elkülönítve hallgathattunk meg különböző projektek megvalósításával szemléltetve építészeti,

mérnöki és infrastrukturális létesítményeken át a tervezés, illetve kivitelezés oldalát taglaló, sőt a legújabb kori fejlesztéseket, vívmányokat is felvonultató előadásokat. Ezek során kitérve olyan területekre is, mint például a zöld építészet, vagy akár a megújuló energia építőipari alkalmazásának témaköre.

A kétnapos rendezvény félidejében, a díjátadó estéjén – még mindig a protokolláris részt erősítve – a szintén már hagyományosnak tekinthető díszvacsora jelentette, képletesen szólva, a konferencia tortáján a habot, mely ezúttal a polgármester meghívására az éppen külső tatarozás alatt álló bécsi Városházán (Wiener Stadthalle) került megrendezésre. Az épület dísztermében megtartott fogadás alkalmával a kulináris élvezetek mellé a szervezőbizottság, az est fényét emelendő, egy komplett zenés-táncos programot is varázsolt az összegyűlt vendégsereg számára. Köztük olyan fellépőkkel, mint a város szülöttjeként a helyiek körében nagy népszerűségnek örvendő, nemes egyszerűséggel csak a bécsi Fred Astaireként aposztrofált énekes-táncos előadóművész, Michael Seida.

Az talán pedig csak a mi szemszögünk-ből tekintve fájó pont kissé, hogy kicsiny hazánk sem a kiállításokon, de még csak az előadások egyikén sem képviseltette magát. Azt meg már csak halkán merem megjegyezni, hogy milyen büszkeséggel töltötte volna el szívünket, ha a szakmai díjra jelöltek közt, vagy pláne, valamely kategória győzteseként láthattuk volna egy (vagy több) honfitársunkat/kollégánkat, netán egy arra érdemes hazai építményt a szakma által az idei év egyik legjobbjának ítélve! ...



30

KÖRKÉP

Esély

az
újrakezdésre

a **Híd**

Transznál

Sokat hallani a leszakadó régiók és rétegek felzárkóztatására irányuló társadalmi erőfeszítésekről, a mindennapi életben azonban inkább indirekt a mélyszegénységgel, a hajléktalan sorssal, a kirekesztettséggel való szembesülés.

A politikai, gazdasági és demográfiai okokra, illetve regionális sajátosságokra visszavezetett statisztikák azonban nagyon is létező állapotokat modelleznek. A felmérések szerint a mai magyar lakosság jelentős része, mintegy 8 százaléka perifériára szorult, és olyan életet él, melyben a szegénység, a súlyos nélkülözés minden aspektusa megtalálható. Számukra meglehetősen nehéz elképzelni, hogy a lejtőn való visszakapaszkodás lehetősége nem csupán jól csengő illúziókeltés, a szalmaszálba való kapaszkodás hiú ábrándja, hanem valós opció. A lehetőségek mára ugyanis egyértelműen megteremtődtek – mind az esélyt adni akarók, mind az azt megragadni kívánók számára.

A Híd Transz Kft. vezetése által felkért munkacsoport hosszú tervezési időszakot követően találta meg a közelmúltban azon platformokat, melyek segítségével a társaság erősítheti társadalmi szerepvállalását. A humán erőforrására szociális érzékenységgel tekintő cég kapcsolatot létesített több olyan szervezettel, mint a BFKH IX. kerületi II. Munkaügyi Kirendeltsége, a Baptista Szeretetszolgálat, a Közép-Magyarországi Regionális Munkaügyi Központ, a Magyar Vöröskereszt Hajléktalan Szállói, a Hajléktalanokért Közalapítvány, az Üdvhadsereg Rákócscsabai Gyülekezete, illetve az Étel az Életért Közhasznú Alapítvány, melyek profiljuknak megfelelően, közvetítői szerepet játszhatnak a nehéz helyzetben lévő munkát kereső és a leendő munkáltató között.

Az együttműködés létjogosultsága és működőképessége megkérdőjelezhetetlen, hiszen a kapcsolatfelvételt követően rövid időn belül érdeklődés mutatkozott a Híd Transz Kft. által e formában kínált állások egyikére. Huszár József gépkocsi-vezetőnek jelentkezett, és a munkakört azóta is betölti, egy négytengelyes teherautó pilótájaként, ő az M85-ös autópálya kivitelezési feladataiban vesz részt. A hatvanadik életévét taposó férfi története hűen reflektál a hazánkban jelenleg

uralkodó viszonyokra. Mint mondja, Borsodnádasdon saját ingatlanal rendelkezik, ám a körülményei ennek – illetve önmaga – fenntartását nem tették lehetővé. *„Amikor a közeli gyárat bezárták, más lehetőség után kellett nézmem. A munkaügyi központ által Miskolcon elvégeztem egy biztonsági őr tanfolyamot, majd Budapesten helyezkedtem el. 8-10 évig dolgoztam a szakmában, a lehetőségek azonban egyre inkább beszűkültek, ráadásul időközben kiiregedtem. Megszűnt az állásom, jövedelem hiányában pedig nem tudtam tovább fizetni az itteni albérltet. Egyéb lehetőség nem lévén, ekkor jelentkeztem a hajléktalanszállón...”*

Huszár úr a reménytelennek tűnő szituáció ellenére mindvégig törekedett a kilábalásra: *„A létező összes lehetőségnek utánajártam. Még fejevadász cégekhez is befizettem az 5000 forintot, aminek fejében kaptam egy listát telefonszámokkal. Persze, ezek 90 százaléka olyan álláshirdetés volt, amiket időközben már betöltöttek... Csalódás csalódást követett, majd közhasznú munkához jutottam a hajléktalanszállón keresztül. 50 ezer forintért, érettségivel sepertem az utcát.”*

A reménykedésre okot adó fordulat akkor állt be, amikor József meglátta a Híd Transz hirdetését az Üdvhadsereg által üzemeltetett Új Reménység Házában. *„Négy évvel a nyugdíj előtt túl sok jóra már nem számíhattam, éppen ezért, aki nek csak lehet, igyekszem megköszönni ezt az Isten áldotta esélyt. Ilyen megbecsüléssel még soha, sehol nem találkoztam.”*

Nyilvánvaló, hogy Huszár úr és a Híd Transz egymásra találásának története egyedi eset – egyelőre, mondjuk némi idealizmustól sem mentes optimizmussal. A cég hosszú távú stratégiája szempontjából a kezdeményezés továbbra is releváns, mely követendő példa lehet a versenyszféra további szereplői számára.

Egy eltemetett híd – kutatás, részleges és időszakos feltárás – **közkincs**



Salgótarján, pontosabban Somlyóbánya és – szakmai oldalról közelítve – a szénbányászat, valamint a vasbetonhíd-építés korai történetének kiemelkedő, egyedi emléke a Teréz-táróból a Zagyva rakodóhoz vezető csillepálya-rendszert szolgáló híd- és alagútsor.

Ennek kívánt méltó emléket állítani Pócsa Sándor, helybéli vállalkozó szellemű ember. Gyermekkorát itt töltötte, a bányakolónián élt szüleivel. A hídrendszer feltárására vonatkozó kezdeményezésére nem kapott választ. Elhatározta, hogy – legalább „próbaújságként” – feltárja a II. számú híd egy szakaszát és egyúttal elkészíti ennek

az M=1:45 méretarányú (4,6 m hosszúságú) modelljét.

A bánya szállítórendszerének építését az 1910-ben készült kiírás kezdeményezte. A főtáratól 670 m vízszintes felszíni csillepálya vezetett, benne egy 50 m nyílású vasbeton híddal (III. jelű) és egy törésponttal, ahol eredetileg a csillepályát vonszoló drótkötélrendszer villamos hajtása üzemelt. Ezt követte egy 1012,3 m hosszúságú, már lejtős pályaszakasz benne a 200 m összníylású, II. számú vasbeton híddal. A pálya itt a 650 m hosszúságú alagútban folytatódott. Majd következett az I. jelű, 40 m nyílású vasbeton híd. Ez alatt még egy, 241,1 m hosszúságú alagút vezetett a rakodóhoz.

A Közlekedési Múzeum Zielinsky-különgyűjteményében fellelhető a kiírás rajzi része és a II. számú híd ajánlati terve, néhány levél kíséretében. Az iroda csak erre a szerkezetre adott javaslatot. Igen merészet: a 200 m összníylást 4 vasbeton ívpárral kötötték volna össze.

1911-12-ben megépült a híd, de – ismeretlen okok miatt – nem a Zielinsky-féle javaslat szerint. A tervezők Grünwald Gyula és Mitis István voltak. A kivitelező a Nicholson Gépgyár – a Salgótarjáni Levéltár dokumentumai szerint. A szerkezet elvben azonos a Zielinsky-javaslattal, de nem olyan „merész”: 4 helyett 7 ívből álló nyílás-sorral hidalja át a II. számú völgyet. A korabeli ábrázolásokból és az ez évi feltáráskor látottakból az derül ki, hogy a kosárfül-szerűen egymás felé dőlő íveket, valamint a síkjukban álló oszlopokat és hossz-tartókat csak keresztirányú gerendák támasztották egymáshoz, zárt pályalemeznek



Az üzemelő pálya

A bérőbbantott alagút, 2007



Feltárás, az ívtartók tetőpontjai, 2014.



Feltárás, az ívről leszakadt kezelőjárda, 2014.

sehol nem látszott nyoma. Az ez évi, ív-tetőnél végzett feltárás alkalmával csak egy oldalon (az alagút felé nézve a bal oldalon) találtunk (ismeretlen ok miatt leszakadt) kezelőjárdát.

A bányá termelése 1929-ben átmenetileg leállt, majd az 50-es években újra indult, majd a 60-as években végképp megszűnt. A kitermelt szén és a meddő, végül valószínűleg már csak a meddő kiszállítását szolgáló három híd (ezek közül a legnagyobb figyelmet a II. számú, 7 nyílású, leg-hosszabb kapta) az 1950-es évek végére teljesen eltűnt a mellé és az alá ürített haszontalan kőzet alatt. Ezt az anyagot – egy korabeli kép alapján következtethetünk erre – az egyik, majd a másik oldalról döntötték a kötélvontatású csillékból a pálya mellé, majd (valószínűleg) fokozatosan visszabontva a vágányokat, a két domb között is kitöltötték.

Érdekes az a folyamat, amit a természet „művel”, midőn „visszaveszi, ami az övé”. 2007-ben gyakorlatilag minden nehézség nélkül el lehetett jutni a berobbantott alagút szájáig. A 2012-es bejárás alkalmával ez már – a gazdag és igen sűrű növényzet miatt nem sikerült (csak bozótirtás árán sikerülhetett volna). Idén pedig már alig tudtunk a feltárás helyszínétől 100 m-re eltávolodni. Azt korábban és most is meg tudtuk állapítani, hogy

a növényzet sűrűsége összefüggést mutat a híd tengelyével.

A korábbi bejárások alkalmával – még tudatos feltárás nélkül – is látszott több helyen, hogy a bizonytalan tömörségű, talajjal fedett meddő teherbírása nem egyenletes, sokszor a saját tömege alatt is spontán roskad. E helyeken – ahogy az idei feltárás helyszínén is – a vasbeton ívek és a keresztgerendák megroppanását, repedését láthattuk. Ezek az egyébként nagyon rokonszenves és szakmailag is indokolt gondolatrendszernek: a híd teljes, vagy részleges feltárásának és látogathatóvá tételének igen erős akadályai (sajnos!!). Természetesen ez a híd, a maga szerkezeti kuriozitásával, méreteivel, nagyszerűségével – bár a tervezők nem merték megközelíteni a Zielinsky által javasolt 4 nyílású változatot – fontos eleme a magyarországi hídépítés történetének, benne a vasbetonszerkezet-építés hőskorának.

Azt azonban figyelembe kell vennünk, hogy a híd eleve nem a közforgalom számára készült, kizárólag a kezelő személyzet használhatta, pályalemeze sem volt, csak keskeny kezelőjárda kötélkorláttal. Ráadásul a korábban látott és az idei feltáráskor előkerült szakaszok állapota sem megnyugtató. Ha láthatóvá és látogathatóvá szeretnénk tenni, már a meddő elszállítása és lerakása óriási költségeket

emésztene fel – nem is beszélve a völgy növényzeti rekultivációjáról. A látogatók biztonsága elkerülhetetlenné tenné a feltárandó szakaszok felújítását, esetleg kiegészítését. Ha a teljes rendszerben gondolkodnánk (3 híd, 3 alagút, felszíni szakaszok), az alagutakat is rendbe kellene hozni: kibontani a berobbantott szakaszokat, újra építeni a dűcolást, a vasúti pályát stb.).

Mindenesetre meg kell állapítanunk: Pócsa Sándor urat kiemelkedő tisztelet illeti meg, a hídmodell elkészítéséért, kiállításáért, személyes erőfeszítéséért, a részleges feltárás, majd a visszatemetés sajátkezü végrehajtásáért – mindezzel a híd történetnek, a bányatechnológia-történetnek, a salgótarjáni bányászat történetének méltó emléket állított még akkor is, ha a híd – sajnos – továbbra is rejtve marad a közönség előtt.

Szabó László

- Tóth Ernő Dr. et al.: *Hidak Nógrád megyében; a 48. Hídmérnöki Konferencia tanulmánykötete, Salgótarján-Eger, 2007;*
- *A Salgótarjáni Levéltár Kézirattára;*
- Tamóczi László: *Makettkampány indult a somlyóbányai viadukt feltárásáért; Internet-közlemény, 2014. 03. 09.;*
- Szabó László: *Egy elrejtett híd Nógrádban; in: Hídpítők, 2007/5., pp. 29-30.;*
- Szabó László: *A Salgótarjáni Kőszénbánya R. T. viaduktjának tervezése – a Közlekedési Múzeumban őrzött Zielinsky-hagyaték alapján*



Feltárás, repedések az íveken, 2014.



A feltárt szakasz visszatemetése, Pócsa Sándorral, 2014.

PRÁGA, a városok királynője

**Mi, magyarok, hajlamosak vagyunk büszkén kijelenteni,
hogy Budapest a világ legszebb városa.**

**Aztán elmegyünk Prágába, és visszatérvén azt mondjuk: Budapest a világ
egyik legszebb városa, de már alig várjuk, hogy visszatérhessünk Csehország lelkébe.**



A második világháborút szinte teljesen sértetlenül átvészelő Prága ugyanis lenyűgöző látványt nyújt minden évszakban és bármely napszakban. A 400 éves Habsburg uralom keze nyomát építészeti szempontból erőteljesen magán viselő, 100 tornyúnak is előszeretettel nevezett város barokk épületei meghatározóak az 1992 óta a Világörökség részét képező történelmi belváros képének egységessé

tételét illetően. A Moldva jobb partján elterülő Óváros, azaz a Staré Město labirintust alkotó kacskaringós utcáival és keskeny átjáróival, barátságos vendéglőivel és világhírű műemlékeivel utánozhatatlan hangulatot áraszt. Az 1,29 négyzetkilométeres terület központja a barokk, gótikus, reneszánsz és rokokó stílusú épületek által körülvett Staroměstské náměstí, az Óvárosi tér, mely koronázásoknak és

kivégzéseknek egyaránt helyet adott a századok alatt. A 9000 négyzetméteres szabálytalan négyszög alakot 1230 körül határozta meg I. Vencel cseh király. Itt található a Nemzeti Galéria, a lenyűgöző Týn-templom, a szintúgy impozáns Szent Miklós-templom, illetve a tér déli sarkában a városháza tornyába épített grandiózus óramű, a legendákkal övezett Orloj, mely 1410 óta működik. Az egységet és



következetességet sugárzó Prága sajtós érzésvilága a tornyokkal alaposan megtűzdelt épületeknek is köszönhető, melyek közül számos négy csúccsal rendelkezik. Az egykoron jezsuita nevelőintézetként működő Klementinum ugyancsak a negyedben helyezkedik el, mely Prága második legnagyobb épület-együttese a Hradzsín után.

Az Óvárosi tértől nem messze áll az egykori védvonal utolsó hímondója, a Lőportorony, ettől néhány száz méterre, délre pedig a történelmi jelentőségű események örökös színtereként is aposztrofálható Vencel tér, délkeleti végében a Nemzeti Múzeummal, mely az Újváros, azaz a Nové Město - valamint egész Prága - egyik leg híresebb része. Az architektúrális szempontból másfajta értéket közvetítő Táncoló ház a folyóparton Prága modern, bohém oldalát villantja fel.

A várost egykoron létrehozó másik két közigazgatási egység, a folyó túloldalán található Kisoldal (Malá Strana), illetve Hradzsín (Hradčany) nevezetességek tekintetében könnyedén állja a sarat. Előbbi Prága legzöldebb területe, a prágai kultúra melegágya, Kafka szülőhelye, mely magába foglalja a síklóval egy vonaljegy fejében bárki által meghódítható, 327 méter magas Petřín, annak északkeleti lankái és a Hradzsín déli lejtői által körülhatárolt, csodálatos kilátást adó és fantasztikus energiákat felszabadító fás ligetet, illetve a folyóparton elterülő Kampát. E városrész polgári házai kereskedő és kézművesek hajlékai voltak egykoron, míg elegáns nemesi palotái manapság minisztériumoknak és nagykövetségeknek adnak otthont. Kissé zavarba ejtő,

hogy ezen oldalon is találni egy Szent Miklós-templomot, a látvány azonban hamar feledteti mindezt, hiszen a barokk építészeti valódi ékköve, akárcsak a Wallenstein palota és annak kertje.

A Hradzsín, tehát a várnegyed a Kisoldal felett helyezkedik el, arculatát az U-alakban elhelyezkedő, 18. századi rokokó paloták, a Hradzsín teret szegélyező Schwarzenberg palota, a Toszkánai palota, az érseki palota, és a Szent Benedek-templom, illetve a félelmetesen tornyosuló Szent Vítus katedrális határozzák meg. A 14. században épült székesegyház tekintélyt parancsoló, komor gótikus formái szinte megbabonázzák az embert. Az uralkodók temetkezési helyeként is szolgált háromhajós, kereszthajós templomhoz 21 oldalkápolna tartozik,

szélessége 124 méter, főtornyának magassága 100 méter, roppant méretei okán egyszerre nyomasztó és csodálatra méltó. A Moldva fővárosi szakaszán nem kevesebb, mint 13 hídszerkezet ível át, közülük a leginkább jelentőségteljesek a belvárosban kötik össze a két oldalt. A vízlépcsőkkel kisebb-nagyobb sikerrel szabályozott Moldva egyébként meglehetősen szelíd képet fest Prágában, legszélesebb részén is mindössze 300 méter, mélysége pedig a 3 métert is alig éri el, szinte csak sétahajókázásra alkalmas. A folyó leghíresebb átkelő természetesen a Karlův most, a Károly-híd. Elődjét még Judit-hídnak nevezték, mely a 12. század második felében épült, és I. Vladislav király felesége után kereszt-



telték el. A szerkezetet az 1342-es jeges ár söpörte el a föld színéről. Utódját 1357-ben IV. Károly rendelkezése nyomán kezdték építeni, ám érdekes módon, mai nevét csak 1870 óta viseli. A király megbízását mindössze 27 évesen elnyerő Petr Parlér építésznek több szempontot is szem előtt kellett tartania a tervezés időszakában: a Hradzsín építésénél már bizonyított mesternek elsődlegesen biztosítania kellett a megfelelő átkelést az Óváros és a Hradzsín között, illetve stratégiai fontosságú védelmi állásokat kellett a két hídfőnél létrehoznia, ugyanakkor arra is szükség volt, hogy a híd a királyság előkelő jellegét is reprezentálja. Az 516 méter hosszú, 10 méter széles, 16 fehér mészkőből készült pilléren álló szerkezet építése

1402-ben fejeződött be. A legenda szerint a munkálatok idején az építők tejet és tojást csorgattak a kötőanyagba a lehető legnagyobb szilárdság elérése reményében. A középkorban vásároknak adott helyet, lovagi tornákat rendeztek rajta, de csaták színhelyeül is szolgált, a 30 éves háború végén például a svédek innen támadták a Habsburgok állásait. Az egyszerűnek tűnő, ám pompázatos alkotás pályaszintjét 30 különböző időben született szobor szegélyezi. Elsőként a hidak és utak védőszentjét, Nepomuki Szent Jánost ábrázoló alkotás kapott helyet rajta a 15. században, akit állítólag IV. Vencel parancsára fojtottak a Moldvába. A szobrok zöme a Barokk időkben, a 17. század végén

került a hídra, az utolsó pedig 1928-ban foglalta el helyét. A Kisoldal hídfője két toronnyal büszkélkedik. A kisebbik román kori csúcsíves építmény, a Judit-híd erődítményének maradványa, míg a máig befejezetlen magasabb egy reneszánsz stílusban megalkotott torony, az Óvárosi torony képmása. A két részt egy gótikus átjáró köti össze, az együttes pedig iskolapéldája Prága eklektikus koherenciájának, bármennyire is paradox e kifejezés. A szerkezetben hatalmas károkat okozott a Moldva 1891-es áradása, amit a csehek nemzeti tragédiaként éltek meg, ennek azonban már nyomát sem találni.

Prága építészete és kultúrája mellett feltűnő infrastrukturális fejlettsége is. Úthálózata jó állapotú, közösségi közlekedése modern, jól szervezett, és nem utolsósorban olcsó. Bár az autóval történő parkolás a belváros környékén viszonylag egyszerűen megoldható, érdemes a három metróvonal és a villamosvonal-hálózat használatát preferálni, a leírtaknál alaposabb felfedezések érdekében. Eme írás ugyanis mindössze személyes élmények kivonata és tükröződése, nyilvánvalóan nem versenyezhet az útikönyvek és filmek részletekbe menő alaposágával, a saját szemmel történő tapasztalatszerzéssel pedig végképp nem. De nem is ez a cél, hanem inkább a figyelem felkeltése egy páratlanul gazdag, pezsgő kultúra irányába, mely felejtethetetlen látványosságokkal - no meg rengeteg cseh sörrrel, knédlivel, és egyéb autentikus finomságokkal - ajándékozza meg az ide látogatót, bármennyire patetikusan és érzélgősen hangzik ez.

Danev György

Fotók: Molnár Annamária

Projektzáró – egy kicsit másképp

A Pest megyei Tárnokon EU-s támogatással készült el a teljes települési csatornahálózat, amelynek kivitelezője az A-HÍD Zrt. és az OMS Kft. alkotta A-H-O Konzorcium volt. Az építők és a helybeliek közösen „szenvedték meg” az elhúzódó engedélyezési eljárásokat – hisz' hét évbe telt, mire sikerült az utolsó gerincvezeték-szakaszt, köztéri átemelőt is megépíteni. Volt tehát ok az ünneplésre.

A helyi önkormányzat úgy gondolta, ezt az örömet nem fejezi ki egy az EU-s projekteknel szokásos formális projektzáró rendezvény – inkább valami mindenkinek szóló vidám délutánt-estét szerettek volna. S ha már lúd, legyen kövér – építők és megrendelők úgy döntöttek, a helyi újsággal közösen a tárnoki családok számára nyereményjátékot is hirdetnek,

melynek fődjia egy egyhetes balatoni nyaralás.

Három témakörben – a nyertesek elmondása szerint – jó nehéz totót állítottunk össze, amely a helyi Tárnokhír című újságban jelent meg, s olvasóiktól érkeztek is szép számban megfejtések. Időközben az egyik helyi környezetvédő civil szervezet, a Benta-kör is felajánlott egy úgynevezett zöld termékekből összeállított ajándéksomagot az egyik nyertes számára. S milyen a sors – két hibátlan megfejtés érkezett, így a helyszínen „szétlövésse!” kellett eldöntenünk, ki utazik, és ki nyer komposztálót, szelektív kukát és más hasznos holmikat.

De ne vágjunk a dolgok elébe! 2014. június 14-én délután ötkor a gyerekeket várta a Bóbita Zenekar. Fergetegeset játszottak kicsik és nagyok, a fél közönség a színpadon táncolt, majd bejárták ez egész Egészség ház előtti teret. Ezután következett a hivatalos projektzáró. A házigazda Tárnok képviselőjében Szolnoki Gábor polgármester megköszönte mind az építők munkáját, mind a lakosság türelmét és hangsúlyozta, hogy teljesült a tárnokiak több évtizedes vágya, és a csatornának

köszönhetően tisztább, élhetőbb lett a település – jobbá tették életüket. Az A-H-O Konzorciumot Kántor Ervin az A-HÍD projektvezetője, Szabó Gergely Csanád az OMS cégvezetője és Fail Tamás a tárnoki projekt vezetőhelyettese képviselték. Beszédeikben hangsúlyozták a csatornázás fontosságát az élővizek védelmében és azt, hogy cégeik büszkék arra, hogy ilyen beruházásban dolgozhattak.

A köszöntők után kihirdették a játék eredményét. A két nyertes család közül az a család nyerte a balatoni nyaralást, amelyik hamarabb kapcsolt és a helyszínen osztogatott szórólapról megmondta, hány kilométer nyomott gerincvezeték épült Tárnokon. A nyaralást így Balla Edit Mónika és családja nyerte, aki a legnagyobb közösségi portálon megköszönte az ajándékot az A-HÍD Zrt-nek és a Tárnokhírnek egyaránt. A Benta-kör ajándékát pedig Tánczosné Németh Gyöngyi és családja vihette haza.

Ezzel véget is ért a délutáni hivatalos része. A buli azonban folytatódott – a Ladánybene 27 zenekar gondoskodott a laza, nyári jó hangulatról.

Halmos B. Ágnes





ÜZEMEGÉSZSÉGÜGYI KFT.

1113 Bp. Bartók Béla út 152/c
Levelezési cím: 1138 Bp., Karikás Frigyes u. 20.
Tel.: 465-2376 Fax: 465-2380 E-mail: uzemeg@mail.datanet.hu

33 éve

a hídépítők szolgálatában

Az 1. sz. Üzemegészségügyi Kft. 1990-ben alakult az ország első foglalkozás-egészségügyi vállalkozásaként. Jelenleg 231 munkáltató mintegy 11 000 munkavállalójának ellátását biztosítjuk.

1981 óta végezzük a Hídépítő (akkor még Hídépítő Vállalat) üzemorvosi ellátását. A Karikás Frigyes utcai központi rendelők a Hídépítő Székházban 1997-től, az épület átadása óta működik.

Szolgáltatásaink tartalma megfelel a hatályos jogszabályi előírásoknak (1993. évi XCIII. Törvény a munkavédelemről, a foglalkozás-egészségügyi szolgálatról szóló 89/1995 Kormányrendelet, a foglalkozás-egészségügyi szolgáltatásról szóló, többször módosított 27/1995 NM., a munkaköri alkalmasság orvosi elbírálásáról szóló 33/1998 EüM. rendelet).

Foglalkozás-egészségügyi alapszolgáltatás:

- Teljes körű foglalkozás-egészségügyi ellátás valamennyi munkavállaló számára (előzetes, időszakos és soron kívüli munkaköri alkalmassági vizsgálatok).
- A munkakörnyezet folyamatos monitorozása, a munkahelyi kockázatértékelésben foglalt kóros tényezők ellenőrzése – szükség esetén évente több alkalommal is.
- Munkahigiénés jegyzőkönyvek készítése.
- Tanácsadás a munkáltató részére a munkaegészségügyet érintő kérdésekben.
- Kérésre segítségnyújtás a munkáltatót terhelő munkaegészségügyi dokumentációk, statisztikák, jelentések elkészítéséhez.

Társaságunk 2002 októbere óta működtet külső minőségtanúsítási rendszert (ISO 9001:2000, majd 9001:2008). Tevékenységünk végzéséhez rendelkezünk az



összes szükséges hatósági engedéllyel, valamint az előírt személyi és tárgyi minimum feltételekkel, illetve azt több ponton is meghaladjuk.

Az 1. sz. Üzemegészségügyi Kft. által ellátott munkáltatók képviselik a nemzetgazdaság számos területét, így a közigazgatáson túl a kereskedelem, az ipar (szolgáltatóipar, építőipar), az oktatás és az egészségügy reprezentánsai is jelen vannak közöttük. Főbb partnereink: Hídépítő csoport (Hídépítő Zrt., A-Híd Zrt., I-Híd Zrt., K-Híd Kft., M-Híd Kft.), HBM Kft., Hídépítő Speciál Kft., Hídtechnika Kft., Földművelésügyi Minisztérium, Nemzeti Élelmiszerlánc Biztonság Hivatal, SPAR Magyarország Kft., TOTAL Hungária Kft., ALPINE Európai Elektronikai Ipari Kft., SKF Svéd Golyóscsapágy Kft., Hír TV Zrt., ARGUS Security Vagyonvédelmi Kft.

2007-től 2010-ig vettünk részt a budapesti 4-es METRO építési, kivitelezési munkálatainak foglalkozás-egészségügyi

biztosításában a BAMCO KKT. és alvállalkozói, valamint a Strabag Rt. és a Hídépítő Rt. foglalkozás-egészségügyi szolgálataként. Valamennyi orvosunk rendelkezik orvosi felelősségbiztosítással.

Budapesten két foglalkozás-egészségügyi központtal rendelkezünk – Pesten a XIII. Karikás Frigyes utca 20. (Hídépítő Székház), Budán a XI. Bartók B. út 152/C. szám alatt. Mindkét rendelők minden szükséges alapfelszereléssel ellátott (orvosi rendelők, kényelmes váróhelyiségek, EKG, látás vizsgálat, hallás vizsgálat, rutin laboratórium). Rendelőinkben összesen 7 szakorvos, 2 fő diplomás ápoló és 5 üzemi szakápoló dolgozik.

A hét minden munkanapján nyitva tartunk. A rendelési idő alkalmazkodik a partnerek igényeihez. A Karikás Frigyes utcai központi rendelők hétfőtől-csütörtökig 8-16 óráig, pénteken 8-15 óráig tart nyitva.

Partnereink telephelyein az ország bármely részén biztosítjuk a munkavállalók

teljes körű foglalkozás-egészségügyi el-
látását. Jelenleg az ország 58 települé-
sén rendelkezünk érvényes engedélyekkel
rendelkező, szakmailag kompetens üzem-
orvos kollégákkal, akik a vidéki telephe-
lyekkel rendelkező partnereink részére
nyújtanak magas színvonalú ellátást.
Kapcsolatrendszerünk révén - szükség
esetén - bármely szakterületen segítünk
elismert szakembert ajánlani.

Az Aura Group Kft-vel megkötött együtt-
működési megállapodásunk kereté-
ben szakmailag kompetens, európai
színvonalú, teljes körű munka-, tűz- és
környezetvédelmi szolgáltatást nyújtunk.
A jogszabályban meghatározott munka-
védelmi előírások teljes körét (kockáza-
tértékelés, tűzvédelmi szabályzat, egyéni
védőeszközök és védőitalok juttatásá-
nak rendje, munkaköri alkalmassági orvosi
vizsgálatok rendje, munkavédelmi oktatás
és tematika a munkavállalók részére, stb.)
biztosítjuk - kedvező áron.
Társaságunk vezető orvosai - a Sem-
melweis Egyetem felkérésére - évek óta
vesznek részt a foglalkozás-egészség-
ügyi szakorvos-jelöltek elméleti és gyakor-
lati képzésében. Rendelőink a Semmelweis
Egyetem Munka- és Környezetegészség-
ügyi Tanszékének akkreditált képzőhelyei,
ahol folyamatos az orvos rezidensek és
szakorvos-jelöltek képzése.

A foglalkozás-egészségügyi alap- szolgáltatás mellett kiegészítő szolgáltatások sorát nyújtjuk - igen kedvező feltételekkel:

- hatósági engedélyek egészségügyi alkal-
masságának hosszabbítása (gépjárműve-
zetői, lőfegyver viselési, hajózásai, bűvár
alkalmassági és gépkezelői engedélyek)
- menedzserszűrés • cardiometabolikus
szűrővizsgálat • terheléses EKG (kerékpár
ergometria) kardiológus irányítása mellett
- prosztata rákszűrő vizsgálat vérből • la-
borvizsgálatok igény szerint (teljes körű
vér és vizeletvizsgálat) • betegút mene-
dzselés • életmód tanácsadás • betegség
megelőző tevékenység • homeopátiás és
hagyományos gyógymódok • krónikus be-
tegek gondozása • fertőző betegségekkel
kapcsolatos tanácsadás • védőoltásokkal
kapcsolatos tanácsadás, oltások beszer-
zése és beadása

Fenti vizsgálatok előzetes időpont egyez-
tetést követően, várakozás nélkül vehetők
igénybe.

Munkatársaink, akikkel rendelőink- ben találkozhatnak:

Dr. Hazay Balázs *főorvos, üzemor-
vostan és reumatológus szakorvos,
kesztorvos, ügyvezető igazgató*

1974 óta dolgozik az üzemegészségügy,
később foglalkozás-egészségügy területén.
A KÉV-METRÓ és a Hídépítő Vállalat üzemi
főorvosaként Indiában fél évig kesztorvosi
tanácsadóként tevékenykedett a calcul-
tai metró építésénél. Az 1. sz. Üzemegész-
ségügyi Kft-t 1990-ben alapította, mint
az ország első üzemorvosi vállalkozását.
Ugyancsak 1990-ben megszervezte a Ma-
gyar Orvosi Kamara Foglalkozás-egészség-
ügyi Szekcióját, melynek azóta is elnöke.
A Nemzeti Erőforrás Miniszter 3 fős szak-
mai tanácsadó testületének, a Foglalkozás-
orvostani Szakmai Kollégiumnak tagja.

Dr. Kővágó István *üzemorvostan
szakorvos, minőségirányítási vezető*

1991-ben szerzett általános orvosi diplo-
mát a budapesti Semmelweis Orvostu-
dományi Egyetemen. 1990-ben az 1. sz.
Üzemegészségügyi Kft. alapító tagja. Az
egyetemet követően a budapesti KÉV-
METRÓ üzemorvosi rendelőjében dolgo-
zott, majd az 1. sz. Üzemegészségügyi
Kft. kötelékén belül főállású üzemi szakor-
vos. 2002-ben - minőségirányítási vezető-
ként - részt vett a társaság minőségügyi
rendszerének kidolgozásában, majd mű-
ködtetésében. A Semmelweis Egye-
tem felkérésére tutorként és meghívott
előadóként is rendszeresen részt vesz
az orvos rezidensek és szakorvos-jelöl-
tek szakvizsgára való felkészítésében és
a foglalkozás-egészségügyi szakorvosok
posztgraduális képzésében. Németül és
angolul beszél.

Dr. Solymosi Zoltán *foglalkozás-
orvostan és házirosvostan szakorvos*

1998-ban szerzett általános orvosi dip-
lomát a Semmelweis Orvostudományi
Egyetemen. 2003-ban házirosvostanból,
2007-ben foglalkozás-orvostanból tett
sikeres szakvizsgát. 2004-től főállású
foglalkozás-egészségügyi orvos, majd
szakorvos jelenlegi munkahelyén. Máso-
dállásban jelenleg is családorvosként tev-
kenykedik. Angolul beszél.

Dr. Irsay Zsuzsa *foglalkozás-orvos-
tan szakorvos*

1995-ben szerzett általános orvosi diplomát
a Semmelweis Orvostudományi Egyetemen.
2008-tól dolgozik foglalkozás-egészségügyi

orvosként, 2013-ban tett sikeres szakvizs-
gát. Érdeklődési területe a homeopátiás or-
voslás. Angolul beszél.

Dr. Dolinay Beáta *infektológus és
foglalkozás-orvostan szakorvos*

1996-ban szerzett orvosi diplomát az Ung-
vári Állami Egyetem Orvostudományi
Karán. 2001-ben honosította diplomáját
a Szegedi Orvostudományi Egyetemen.
7 évig a Dunaújvárosi Szent Pantaleon
Kórház Infektológiai Osztályán dolgozott.
2007-ben infektológiából, 2011-ben foglal-
kozás-orvostanból tett sikeres szakvizs-
gát. Oroszul és angolul beszél.

Dr. Járy Krisztina *belgyógyász és
foglalkozás-orvostan szakorvos*

1999-ben szerzett orvosi diplomát a Sem-
melweis Orvostudományi Egyetemen.
2006-ban tett sikeres szakvizsgát bel-
gyógyászatból. Gyakorlatát az Uzsoki utcai
Kórház Kardiológiai Osztályán töltötte. Ér-
deklődésének fókuszában a kardiológia és
a diabetológia állnak. Tevékenysége első-
sorban a szív- és érrendszeri megbetege-
dések, anyagcsere zavarak és az elhízás
következményei megelőzésére irányul.
Rendszeresen végez kardiometabolikus
szűrővizsgálatokat. Foglalkozás-orvostan-
ból 2014-ben szakvizsgázott. Angolul és
németül beszél.

Dr. Pánczél Tímea *foglalkozás-orvostan szakorvos*

2009-ben szerezte általános orvosi dip-
lomáját a budapesti Semmelweis Egye-
temen. Ezt követően rezidensként, majd
2013-ban tett sikeres szakvizsgáját köve-
tően, szakorvosként tevékenykedik. Ango-
lul és németül beszél.

Gulyásné Gráczer Tímea *vezető asszisztens*

Alapítása óta a társaság vezető munka-
társa. Foglalkozás-egészségügyi szak-
asszisztens, OKJ-s ápoló, diplomás
személyügyi szervező. Angolul alapfokon
kommunikál.

Diplomás, illetve üzemi szakápolóink és állomáshelyeik

Józsa Lászlóné Marika (ALPINE Európai
Elektronikai Ipari Kft., Biatorbágy), **Kriston-
Bodnár Boglárka** és **Balogh Erzsébet** (Bar-
tók Béla úti rendelő), **Hlatky-Birkás Diána** és
Kerekes Anikó (Hídépítő Székház), **Gyursó
Gyöngyi** (Földművelésügyi Minisztérium).

Dr. Kővágó István

A híd közösséget teremt

Évek óta megrendezik Kőröshegyen a falunapot. Három évvel ezelőtt, az 5 éves völgyhíd születésnapja alkalmából mi is csatlakoztunk a rendezvényhez, mely a „Híd a Balatonra” fesztivál nevet viseli. Mint hajdani hídépítők azóta is részesei vagyunk az ünnepnek, s lehetőségeinkhez mérten támogatjuk is.

Megújult, illetve kibővült a faluház, de egy impozáns szabadtéri színpaddal is gazdagabb lett az esemény színhelye. Évről-évre egyre változatosabb a program (hídlátogatás, egészséges életmód program, báb-színház, néptánc, különböző versenyek, utcabál stb.)

A Hídépítő focicsapata eddig minden évben szerepelt ezen a napon megrendezésre kerülő labdarúgó kupán. Idén is sikerült

elhozni az első helyezést, valamint a gólkirály címet is.

Az idén a Hídépítők Egyesület tombola díját, egy Philips tv-t, Kovács Gyöngyi Kőröshegyi lakos nyerte. Ő az egyik alapító tagja a lángossütő csapatnak a „KÖTYE”-nek is. A délelőtti munkavégzés közben biztos nem gondolta, hogy Ő lesz a nyertes. Ezúton is gratulálunk a nyereményhez! A hagyománynak számító süti-sütő versenyre 26 féle sütemény érkezett. Az idén a hídépítők zsűriztek. A következő eredmény született:

Édes kategória:

1. Tóth Viktória: Málnás-joghurtos szelet
2. Kadlicskó Lászlóné: Almás krémes
3. Mecseki Henrietta: Juliska néni meggyes kockája

Sós kategória:

1. Mészáros Tímea: Sajtos csúcs
2. Szabó Dániel és Szabó Péter: Krumplis pogácsa
3. Barna Ágnes: Kapros-túrós pogácsa

Ismét csak gratulálni tudunk a szervezőknek azzal a megjegyzéssel, ha jövőre is meghívunk, mi ott leszünk.

A hídépítők rendszeresen visszajárnak a rendezvényre. Idén egy 15 fős baráti közösséggel érkezett Simon Hunor aki a híd építésekor még nem volt cégünk dolgozója, és először vett részt a fesztiválon. Őt kértük meg, hogy ossza meg velünk élményeit.

Dombóvári Éva

Kőröshegyi Völgyhíd nézőben

„Borongós időre ébredtünk, és bár szombat lévén időben kellett indulnunk, hogy Kőröshegyre érjünk, a körülmények senkinek sem szegték kedvét. 15 fős kis csapatunk úgy indult, mint valami osztálykirándulásra: szendvicsekkel, hátizsákkal, esőkabátal felszerelve.

A helyszínre érve kellemes meglepetésként ért minket, hogy egy igazi, jó értelemben vett falusi búcsúba csöppentünk. Javában főtt a pörkölt és a lecsó; végre élőben is megmutathattuk a gyerekeknek, hogy mi is az a „mágikus csengésű” gulyás ágyú... Mivel a hídlátogatásig még bőven volt időnk, bejártuk a környéket, kecskéket simogattunk és természetesen a tűzoltó autóból is „kötelező” volt beülni. Ráadásul egy kellemes felkérésnek is eleget tettünk: a süti sütő verseny zsűrijeként 26 különböző süteményt kóstoltunk és pontoztunk végig „nagy duzzogva”.

Végre elérkezett a hídlátogatás ideje: kis városnéző vonattal lehetett az egyébként forgalomtól elzárt területig eljutni,

a Kőröshegyi Völgyhíd hídmesteri telepére. Rövid kisfilmet tekintettünk meg a híd tervezéséről és kivitelezéséről, majd kiosztották a narancssárga kobakokat és következhetett az igazi kaland: a híd belseje. Lenyűgöző volt a híd belsejében sétálni, majd a pilon tetejéről madártávlatból megcsodálni az alattunk elterülő völgyet és a Balatont a Tihanyi-félszigettel. A gyerekek a létrákon való közlekedést is kihívásként élték meg, illetve eleinte félénken lépdeltek a ráccspadlón, melynek résein keresztül le lehetett látni egészen a pilon aljáig.

A fesztivál helyszínére visszaérkezve megebédeltünk - választékból nem volt hiány, és minden résztvevő készségesen kínálta főztjét. Kicsit még belehallgattunk a fellépők előadásába, vetünk vásárfiát, aztán mindenki hazaindult. Remek családi program volt, élményekkel és helyi kosztal megtelve tértünk haza. Egy-egy kirándulás után a hazaúton mindig átbeszéljük, hogy kinek mi tetszett a legjobban. Vince a pilon belsejében lévő lépcső és létra rendszert élvezte nagyon, Sári szerint a hídlátogatáson kívül a bábelőadás is nagyon vicces volt, Ábel szerint a pilonból a kilátás volt a jó, mert látta maga felett a kamionokat.”

Kisfaludy Zsuzsanna és Simon Hunor

Díjátadásra várva



A megszüpült tér



A tv nyertese: Kovács Gyöngyi



Készül az ebéd



Indulás a hídhoz



Munkában a zsűri



A híd belsejében



Simon Vince, Ábel és Sári



V
o
g
a
i
o
n
g
a

2014



A velencei VÍZIKARNEVÁL

Itt a verseny szezon a sárkányhajós evezős csapat számára. A kemény felkészülés és a komoly versenyek között időszerű egy kis csapatépítő lazítás, együtt. A lazítás szó mögött jelen esetben kb. 25 km evezésre kell gondolni, de ami a szépsége a dolognak, hogy mindezt csodálatos környezetben, mintegy 2500 hajó társaságában, tengeren, hamisítatlan mediterrán fesztivál hangulatban. Ez a VOGALONGA velencei 40. jubileumi versenye.

Néhány lelkes, szervezőképességgel megáldott evezős társunk áldozatos munkájának köszönhetően, sikerült megszervezni a hajóink leszállítását, a csapattagok és barátok szállását Velencétől nem messze egy kempingben, mobilházakban. A leutazás estéjén a táborban a másik magyar csapattal (győriek) összeülve, megbeszéltük a szombati és a vasárnapi versenynap programját.

Szombaton a kikötőből – ahová a hajókat leszállították – átteveztünk Velencébe kb. 8 km. Mikor beértünk a Grand Canal főcsatornára, megdöbbenő élményként egy másik arcát ismerhettük meg Velencének a vízről. Kis mellék utakba/mellékvizekbe beeevezve, teljes közlekedési káoszt teremtettünk percekben belül a természetes sárkányhajókkal. A helyi közlekedési beidegződésekhez szokott, turistákat hurcolászó gondolások mérhetetlen türelemmel viselték amint szembe a forgalommal egy derékszögű szűk keresztveződésben próbáltunk forgolódni, hol máshol. Azért az olaszok türelme is elfogyhatott, mert dallamos kiabálások és heves mutogatások közepette igyekeztek valamit tudtukra adni, miközben kerülgettek bennünket. Minket cseppet sem zavart a kialakult szituáció, élveztük a sikátorok varázsát. Vízről tényleg nagyon más Velence. Bejárva a város „zegét-zúgát” (ahová befértünk, és ahová nem), találtunk egy templom előtti kis teret, ahová a sárkányhajót kitehettük szárazra és ott hagyhattuk éjszakára. Megérkezett a győri

csapat is, így hajóink szárazra emelésében tudtunk segíteni egymásnak. Kis közös fényképezés és jött a szabad program, kisebb csapatokban, evezővel a vállunkon, „elegáns” vizes pólóban és rövidnadrágban várost néztünk a szárazon. Beültünk helyi hangulatos éttermek teraszaira, jól éreztük magunkat a verőfényes mediterrán délutánban. Este a kimerültségtől és a másnapi korai ébredés tudatától, s nem utolsó sorban a versenyre való készülés miatt a csapat hangulata nem hágott a tetőfokára. Viszonylag korán lefeküdtünk.

Vasárnap korán reggel a helyi kis buszmegállóban 30-40 hátizsákos, evezős várta a buszt, ami átvitt bennünket Velencébe. A hajóba beülés a nap első meglepetése volt, a súlyelosztás nem volt a legsikeresebb. Ennek köszönhetően a jobb oldal minimum 10 cm-rel lesüllyedt, ami a baloldalon evezők számára igen kényelmetlen, derékpróbáló evezést jelentett. A verseny a Szent Márk térről indult, megkerülve Burano szigetét a Grand Canal-on végig vissza a térre hozzávetőleg 22 km távolságban zajlott.

A résztvevők szinte minden földrész minden nációjából érkeztek, furábbnál furább úszó alkalmatossággal. A rajtot 9 órakor egy hatalmas ágyúdörgés jelezte. Ekkor előttünk is és mögöttünk is kilométerekre hömpölygött a tömeg a vízen. Éppen mellettünk egy vidám, németajkú csapat tízfős hajóval igyekezett elkapni a rajtot, kicsit másképpen. Az első 2 helyen trombitával és kottával próbálták a fesztiváli hangulatot fokozni. Ez a verseny is jól tükrözi az olasz lezser mentalitást. Nem annyira a versenyszellem, hanem a bulizás lehetősége az, ami miatt olyan népszerű ez odaát. A szárazon ember tömegek ujongva, koktélokkal és egyéb alkoholos italokkal a kezükben bátorítottak és ünnepeltek minden indulót. A rajtot követő tömegnyomor-kanyarok után kiértünk a nyitottabb tengerre, ahol a mezőny szétszórt. Az első óra tempós evezésével

mindannyian nagyon élveztük. Ezután kezdett kényelmetlen lenni az a vékony deszka lécs amin ültünk. A kényelmetlenségünket feledtette a partról bedobált banán és üdítő, amik elfogyasztásának idejére pihenhettünk pár percet. Aztán újra neki-vágtunk. Fájdó derékkel és hátsóval értük el újra – közel 3 órás evezés után – Velencét, ahol világsztárokhoz méltó fogadtatásban volt része minden versenyzőnek, aki eddig elérkezett. Ez a városon át végig tartott, mindenhol vakuk villogtak és éljenző tömeg üdvözölt bennünket. Szinte mindenhol hallottunk magyarokat is a partról. Majd egy média csónak kamerával és egy csinos olasz riporternővel közeledett hozzánk, aki ékes olaszszóval érdeklődött a véleményünk iránt és a versenyről általában, mi válaszul a RIA-RIA-Hungária üvöltéssel elintéztük a Kazinczy-díj gyanús interjút és haladtunk tovább. Nagy segítségére nem voltunk a riport összeállítójának.

Megérkezve a Szent Márk térre, a célba, hangosbemondóban beénekeltek bennünket a rajtszámunkkal és a nemzetiségünkkel és bedobtak egy nylon zacskó érmet és oklevelet. Kimerülten, fáradtan kimásztunk egy fagyizóhoz, valahol a város egyik kevésbé zsúfolt részén, megünnepelni a befutásunkat és csillapítani a hőség okozta fáradtságunkat, majd következett még 8 km evezés a kikötőbe, visszavinni a hajónkat. Ez már nagyon nehezünkre esett, de megcsináltuk. Valaki GPS segítségével követte egész hétvégés evezésünket, ami 56 km körül volt összesen. De a legnehezebb az utolsó 8 km volt! Visszaérve a kempingbe, a medence melletti söröző tűnt az egyetlen elviselhető helynek abban a 30 fok melegben. Estére sok km evezéssel a vállunkban és több korsó sörrel a pocakunkban dalos kedvre derült a csapat egy része. Felejthetetlen élményekkel tért haza az A-HíDragon csapat Pünkösdi hétfőjén a 40. jubileumi Vogalongáról.



Hídépítők Labdarúgó Napja 2014

2014. június 14-én ismét egy izgalommal teli nap köszöntött ránk, immár **16. alkalommal** rendeztük meg a Hídépítők Labdarúgó Napját.

Az időjárás kegyes volt hozzánk, nem kellett megküzdenünk sem az esővel, sem az erős napsugarakkal, minden adva volt egy nagyszerű sportnap eltöltéséhez.

Hiába kezdődött el a brazíliai foci világbajnokság, a Hídcsoport tagjai a tv képernyők helyett az egészséges testmozgást választották. A helyszín ezúttal az Újbudai Sportcentrum (Bikás park) volt, ahol 2 db műfüves pálya állt rendelkezésünkre.

Egymás után érkeztek az elszánt vidám játékosok. Elsőnek érkeztek a HSP játékosai: Kovács Rezső, Ádám László, Kiss Zsolt, Molnár Sándor, Kállai Zoltán, Gyutai István, Játkó Péter. Korábban úgy tűnt idén nem tudnak jönni, mivel nehéz volt összeegyeztetni a munkájukat az időponttal, de hogy mégis itt voltak külön köszönet érte Kovács Rezsőnek és Hlatky Rékának.

Frissek voltak az Árgus Security Kft játékosai is. László György vezetésével érkezett az ifj. László György, László Tibor, Kaló Sándor, Gergelyfi Zsolt csapat. Nem mellékesen innentől kezdve megnyugodhattunk, hiszen biztonságban érezhettük magunkat a rendezvény alatt. Szépen sorban a többi csapat is megérkezett végül: HÍDÉPÍTŐ Zrt., HBM Kft., A-HÍD Zrt., MINARIK SE BODROGOLASZI, G-HÍDTRANSZ.

A Hídépítők Egyesülete nevében Dombóvári Éva főtitkár köszöntötte a jelenlévőket.

Eredményes, sportszerű játékot kívánt a sportolóknak. Külön köszöntötte **Varga Endre** volt NB-I-es játékost, aki a sportnap díszvendége volt. Polenyák András ismertette a játékszabályokat, majd vendégünk kezdőrugósával indult a játék.

A mérkőzések közötti szünetekben Varga Endre szívesen beszélgetett, és válaszolt a játékosok és szurkolók kérdéseire. Megtudhattuk, hogy öt éves korától futballozott a Fradiban, 15 évesen igazolt az Újpesthez, 16 évesen a BLSZ-I. osztályú Malév felnőtt csapatához került, mellyel bajnokságot nyert. Következő idényében a szintén BLSZ-I-es Sörgyár csapatához ment, akikkel ismét bajnokságot nyert. Ennek köszönhetően az NB-II-es BKV Előréhez hívták, itt együtt játszott Bücs Zsolt későbbi válogatott játékosal. Az őszi szezont az első helyen zárták. Játékára felfigyelt a Rába ETO, és azonnal leigazolták. Itt Fehér Miklóssal, Ferenczi Istvánnal, Korsós György válogatott játékosokkal futballozhatott és lett NB-I-es játékos. Közben végig korosztályos válogatott volt. Posztja támadó középpályás. Győrből a szintén NB-I-es Stadler FC-hez igazolt. Ott többek között Niczenkóval és Jeremével futballozott együtt. Ezután a szintén NB-I-es Diósgyőrré igazolt, ahol remek csapat jött össze, hiszen hat

válogatott játékos szerepelt az együttesben. Ilyen volt Egresi Gábor, Kúttor Attila, az edző Tornyi Barnabás volt. A csapat bajnok esélyes volt, de a klub anyagi problémákkal küszködött, és nem tudta fizetni az edzőt és a játékosokat. Miután szabadon igazolhatóvá váltak, végül az NB-I-es Pécshez került, ahol Kardossal, és a ma is válogatott Gera Zoltánnal futballozott. Pécssett az év játékosának választották. Jó formájának köszönhetően 23 évesen több profi ajánlatot kapott Németországból, végül a Chemnitzer FC Bundesliga II. osztályú csapatához szerződött és 8 évig Németországban profiskodott. Hazatérve levezetesként 4-évig az NB-II-es BKV Előréhez focizott. Játékos pályafutását befejezve a Vasas ügyvezető igazgatója lett, és igyekezett külföldi tapasztalatait hasznosítani. Feladata volt, hogy gazdaságilag megmentse, és sport szakmailag felépítse a csapatot. Ez sikerült is, hiszen az NB-II-ben az alsóházban levő kieséstől fenyegetett csapatból, az NB-I-es feljutásra esélyes együttest hozott össze. Az, hogy ma még van Vasas, és hamarosan feljut az NB-I-be neki köszönhető. Jelenleg Bundesliga I. osztályú együttesek megbízásából játékos megfigyelőként dolgozik. Személyében egy nagyon intelligens, nyelveket beszélő, a labdarúgást napi szinten ismerő volt NB-I-es futballistát ismerhettünk meg.

A kezdő sípszót követően a csapatok mindent beleadta, keresztbe verték egymást. Több meglepetés is született, így minden csapatnak azon túl, hogy volt sikerélménye, még valamennyien esélyesek is voltak a dobogóra.

Nagy csatát hozott a G-Hídtransz-Árgus mérkőzés. Az Árgus a megszokott férfias kemény játékát produkálta, míg a G-Hídtransz közös csapat a szép taktikus játékkal 2:1-re győzött. Az alsónémedieket a jól játszó Apáty Zoltán, Schlotter András, Zomborcsevics Milanon túl egy rutinos kapus, Pócs Kálmán erősítette. Hasonlóan nagy rangadó volt a HBM-Minarik SE találkozó. A négy közé jutásért a HBM-nek elég volt a döntetlen, a Minarik SE-nek pedig győzni kellett. A sportszerű mérkőzésen nem bírt egymással a két csapat, 1:1 lett az eredmény. A HBM jutott tovább, sorraiban Ily István, Mateidesz Gábor, Varsányi Tamás, Nagy Attila, Szepesházi Attila, Tarr Imre, Tamás Mihály játékosokkal. A két meghívott nagyon erős, egységes, labdával jól bánó csapat volt. A két csapatkapitány Tóth István (Patya) Bodrogolaszi és Varga Zoltán Zsolt Minarik SE nagyon taktikusan játszatta játékosait.

A legjobb négy közé a HÍDÉPÍTŐ, HBM, A-HÍD és Bodrogolaszi jutott be. A harmadik helyért az A-HÍD HBM közötti mérkőzésre került sor. A Szabó Balázs, Uhrin Zsolt vezette A-HÍD állhatott fel végül a dobogó harmadik fokára. A HÍDÉPÍTŐ Zrt. csapatából nagyon hiányzott a Csepregi család. Ők rendszeres résztvevői az évente rendezendő labdarúgó napnak. András egy sárkányhajós versenyen volt, két fia, Dániel és Balázs pedig sérültek voltak. A csapat végül a döntőig veretlenül menetelt, majd 3:2 arányban győzte le a Bodrogolaszi csapatát.

Végeredmény:

1. HÍDÉPÍTŐ Zrt. - 2. BODROGOLASZI -
3. A-HÍD Zrt. - 4. HBM Kft.

A helyezésekért járó kupákat, érmeket, és okleveleket Varga Endre, László György az Árgus Security Kft. ügyvezető igazgatója, és Bernárd János az Újbuda SE elnöke adta át.

Varga Endre felajánlott 2 db dragon mezt a legjobb mezőnyjátékosnak és kapusnak.

Legjobb mezőny játékos:

Sztaskó Zoltán (Picur) HÍDÉPÍTŐ

Legjobb Kapus:

Gyana Gergő Bodrogolaszi

A díjátadás után izletes babgulyás, sütemény, üdítő valamint sör várta a résztvevőket a pályák melletti étteremben.

A sportesemény elérte célját. A Hídépítő Labdarúgó Napok alkalmat adnak arra, hogy kicsit jobban megismerjük egymást. Itt mindenki egyforma, mindegy hogy hány éves, honnan jött, ki mivel foglalkozik: igazgató, gépkezelő, építészvezető vagy biztonsági őr. A sport összehozza az embereket,

közösséget formál minden szinten és minden életkorban. A rendszeres testmozgás a test-lelki egészség megőrzése miatt is elengedhetetlen. Büszkék vagyunk arra, hogy ezért már 16. alkalommal tettünk is valamit.

Polenyák András



Kedves HÍD Csoport tagjainál dolgozó, labdarúgást szerető, fiatal sporttársak!

A HÍDÉPÍTŐ Zrt. focicsapata - mint a Hídépítők Egyesületének tagja - szeretné ha minél többen csatlakoznátok hozzánk, ahol a foci mellett kikapcsolódásra és szórakozásra is van lehetőség.

Az elmúlt 19 év alatt nagyon sok bajnokságot, kupát és tornát nyertünk, csapatunknak nem csak múltja, de jelene és jövője is van.

**Ha érdekel egy eredményes és még sokra hivatott csapat,
akkor köztünk a helyed.**

**Keressük azokat a sporttársakat, akik egy egyeneset bele tudnak
rúgni a labdába és úgyesen is bánnak vele.**

Szükséges: hogy a Hídépítők Egyesületének tagja legyél.

Éves tagdíj 1.200,- Ft, jelentkezési lap nálam is beszerezhető.

Amit nyugodtan ígérhetünk: szép eredmények és jó csapatszellem.

Elérhetőségem:

Polenyák András

Mobil: +36- 30-661-8161



***megtalálod** azt az elfoglaltságot, amiben jó vagy*

Elkap a gépszíj és addig küzdesz, amíg el nem éred a kitűzött céljaidat. 2006-ban kezdődött egy kocsmában. Hol máshol? Néha napján odaálltunk az asztalhoz, majd a fülünkbe jutott, hogy van egy amatőr páros verseny. Életem első versenye: második hely. Akkor döntöttem el, hogy öt éven belül én világbajnok akarok lenni. Mindegy milyen számban. De a vörös szőnyegen akarok állni és több száz ember előtt játszani.

2009. Ausztria – Tulln.

Amúgy magyar módra kezdődött. Minden komolyabb előkészület és ráhangolódás, no meg főleg anyagi háttér nélkül. Csoda, hogy egyáltalán összeállt egy csapat. Nem a legerősebb, de talán a leglelkesebb. Aztán egyszer csak az ausztriai csocsó-világbajnokság dobogójának tetején találtuk magunkat. Íme a száraz tények: a magyar válogatott 10 fős gárdája győztesen tért haza a csocsó – vagy más néven: asztali foci – világbajnokságról. A versenynek Tulln adott otthont, ahol tucatnyi ország legjobbjai vetélkedtek a sportág legrangosabb trófeájáért. A négynapos küzdelemsorozat során három férfi páros, ugyanennyi férfi egyéni, valamint egy-egy női páros és egyéni viadal döntött a helyezésekről. A laikus többség számára mindebből valószínűleg az a kép rajzolódik ki, hogy a nemzeti színű mezben a magyar zászlót lobogtatva nagy csinnadratta közepette felvonulunk egy csarnokban, majd elkezdődnek a küzdelmek. Nekifeszülve harcolunk a minél jobb eredményekért, a mérkőzések szüneteiben pedig kényelmes szállodai szobában teljes ellátás mellett relaxálunk. Ahogy a világbajnokokhoz illik. Aztán a mindent eldöntő meccs után az eredményhirdetésnél jön az újabb felhajtás, majd itthon hetekig



tart az ünneplés. Jutalmak, elismerések, fogadások sorjáznak, támogatók keresik a sikerkovács sportolók kegyeit. Ám mindez illúzió.

Merő kapkodás volt az egész, még az utolsó pillanatban is kérdéses volt: saját zsebből össze tudjuk-e kaparni az utazás, az ott-tartózkodás és a nevezési díjak költségeit. Az aktuális szövetségi kapitányunk mintha egy baráti társaságot rántott volna össze egy bulira. Nem a legjobbabból, inkább a leglelkesebb fiatalokból, akiknek nem számít más csak a lehetőség és ezért minden áldozatot hajlandóak voltak megtenni. Hajlandóak voltunk megtenni.

Végül sikerült, de külön felkészülésre már nem maradt időnk. Pedig ránk fért volna, hiszen ebből az asztaltípusból alig néhány található itthon. Aki másfajtan gyakorol, annak át kell állnia, hogy sikerrel vegye az akadályokat. Ezt a hátrányt úgy egyensúlyoztuk, hogy a helyszínre érve napokig szüntelenül, még a pihenőidőnk rovására is gyakoroltunk. Az állóképesség fejlesztését szolgáló futás és konditerem hiányát azonban nem lehet ilyen könnyen ellensúlyozni. A világbajnokság egy-egy versenynapja ugyanis általában reggel kilenc órától éjfélig tart, egész rövid szünetek közbeiktatásával. A döntőt például hajnali kettőkor játszottuk.

Ehhez képest az már csak hab a tortán, hogy a magyar válogatott mintha egy iskola kirándulócsoporthoz volt, konzervkoszton élünk négy napig és egy közeli campingben húztuk meg magunkat. Rövid pihenőidőnk nagy részét azzal töltöttük, hogy ide-oda pakolásztuk átnedvesedett holminkat a folyamatos esőzések miatt beázott sátrainkban. Merthogy ennyire futotta. Holott egy millió forint támogatásból az esemény színvonalához méltó körülményeket tudtunk volna magunknak teremteni. A szövetségi kapitányunk akkor érezte magát „szegény rokonnak”, amikor a Eurosport tévécsatorna felvételéről nézők millióinak közvetítette, ahogy MI a sok nemzeti színű mezbe öltözött versenyző között egyszerű fehér pólóban felálltunk a dobogó legfelső fokára, hogy



átvegyük a világbajnoki trófeát. A csocsóasztal mellett azonban ennek nem volt jelentősége. A tartalék versenyzőkkel együtt tízen voltunk. Erőn felül kitettünk magunkért. A legnagyobb csocsónemzetek (Svájc, Németország, Lengyelország, Ausztria) fiához és lányaihoz képest szinte esélytelenül indultunk a megmérettetésen, amelyről végül a csapat világbajnoki cím mellett két arany-, két ezüst- és két bronzérem is besöpörtünk a tucatnyinál több versenyszámban. És ez csak a 2009-es vb volt. Azóta külön választották a férfi és női válogatotat, mint versenyszám: a fiúk az elmúlt öt évben 3 nemzetek kupáját nyertek meg, mi pedig egy második és egy harmadik helyelyel büszkélkedhetünk. Egyéni számokban pedig nem egy olyan játékosunk van, aki hat-hét-nyolc vb címet viselhet. (Jómagam hattal rendelkezem.) Hogy mégis mi a titkunk? Mitől vagyunk képesek ilyen hátrányból indulva is magunk mögé utasítani a világ agyontámogatott és profi szintű lehetőségekkel rendelkező legjobbait?

A válasz a kérdésre ugyanaz, mint ami a tudomány és a sport terén eddig elért számtalan magyar sikertörténet zömére magyarázatot szolgál. Jelesül, hogy ahol csak lehet, a magyar ember nem kizárólag testi adottságait, hanem a fejét is használja. Az asztali foci magyar megszállottjai ezt az észjátékot mára nemzetközileg elismert stílusirányzattá fejlesztették. Árgus szemmel figyelik ellenfelük személyiségét és építenek a hibáira. Gondolkodnak, és amit kiagyalnak azt rendkívüli precizitással, vilámgyors reflexekkel és tökélyre fejlesztett technikai tudással valósítják meg az asztal mellett. És hogy mindez működik, arra nem kell fényesebb bizonyíték, mint az eredményeink...

