

HÍDÉPÍTŐK

A-HÍD ÉPÍTŐ ZRT. MAGAZINJA

Táblaavatás

Budapesten és Londonban

38. oldal

Dunakanyar

csatornázása

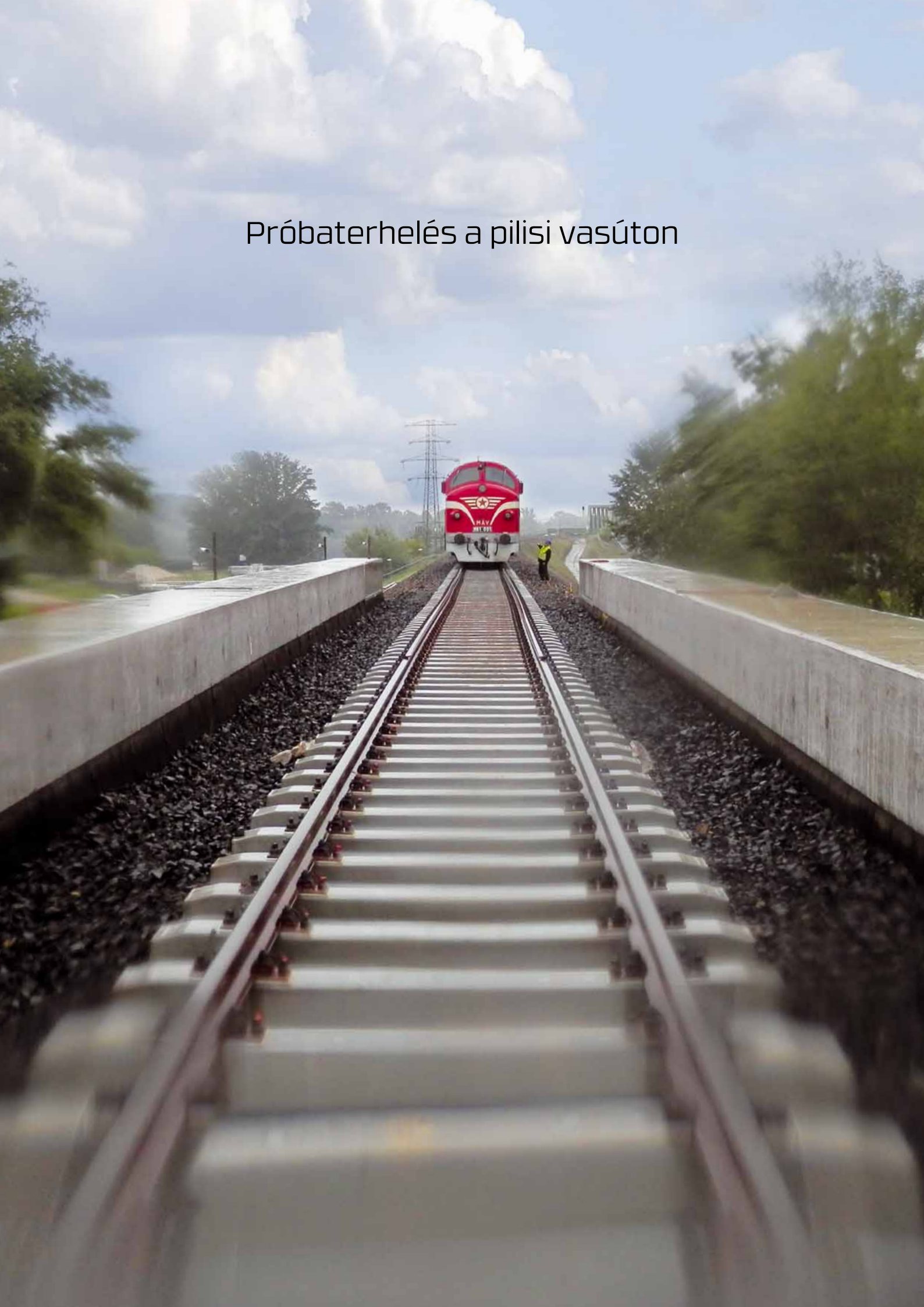
11. oldal

II. Hidak és Hídépítők

Napja

30. oldal

Próbaterhelés a pilisi vasúton





6

ÉPÍTJÜK

- 2 „Idegen pályán döntetlenre állunk.”
- 6 M85 Győr-Enese szakasz 0+000-6+800 kmsz között
- 8 Próbaterhelések a pillisi vasúton
- 11 Dunakanyar csatornázása
- 12 Szennyvízcsatorna projektek „nem” különleges helyzete

RÖVID HÍREK

- 14 Az Elektronikus Építési Napló alkalmazási kötelezettsége
- 15 HUMÁN HÍREK Győr-Likócs közúti híd
- 16 „Vízi környezet 2014” játékos vetélkedő
- 17 Bemutatkozik az „A-híd OSC Újbuda” vízilabda csapata

MUNKAVÉDELEM

- 18 Minden NAP-nak a maga baja

KÖRKÉP

- 20 Gyorsaság, biztonság, kényelem...

22 HATVAN
gyalogos- és kerékpárhíd építése

23 HR Osztály
bemutatkozása

24 Hidász tervezők,
szakértők konferenciája

25 Sikeres MIR-KIR-MEBIR
felügyeleti audit

26 Firenze hídjai,
és sok minden más

HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

30 II. Hidak és Hídépítők Napja

34 Hídmakettek értékelése

35 Képes összefoglalók

38 Táblaavatás Budapesten és Londonban

40 Egy sárkány délután

42 RECCS 2014
Térsztahid Építő Világbajnokság

AMIKOR ÉPPEN ...

43 ... barkácsolunk

 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 2014/2. 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.

„Idegen pályán

döntetlenre állunk.”

A Budapest, **3**-as villamos vonal felújítása félidejéhez közelít a **Mexikói út és Gubacsi út** között (KÖZOP-5.5.0-09-2010-0025) vállalkozási szerződés keretében.

Tavaly év júniusában az A-Híd Építő Zrt. önálló ajánlattevőként érvényes pályázatot adott be a Budapest, 3-as villamos vonal felújítására, mellyel a bontás után az első helyen állt (a második helyezett pályázó egy konzorcium volt kb. 15%-kal magasabb áron).

A BKK Zrt. mérésékeltlen hosszú ügymeneti eljárást követően 2013. augusztusában kihirdette cégünket győztesként, és 2013. szeptember 6-án aláírásra került a szerződés.

A projekt főbb paraméterei:

Építető: BKK Zrt.
 Szerződött összeg: 10.980.124.928,- forint
 Mérnök: Budapest 1-3 Villamos Konzorcium (Eco-Tec, Transinvest)
 Kivitelezésre rendelkezésre álló időtartam: 510 nap (-16,5 hónap)
 Befejezési határidő: 2015. január 29.





	Felépítmény típus	Összesen (vm)
1.	49E1 sínes zúzottköves felépítmény -SKL-14 leerősítés, LMP-FE vb. alj	2 225
2.	59R2 sínes CDM gumiprofilos beton hosszgerendás fűves vágány	1 082
3.	59R2 sínes CDM rendszerű leerősítés, vb. pályalemezzel	4 450
4.	49E1 (59R2) sínes Icosit KC-330 alóntéses vb. pályalemezes felépítmény	470
5.	59R2 sínes bebetonozott talpfás felépítmény	690
6.	59R2 sínes Edilon rendszerű felépítmény helyszínen készített vb. lemezzel	140
7.	49E1 sínes Edilon felépítmény előregyártott vb. panelekkel	190
8.	59R2 sínes RAFS vágány vb. pályalemezre	134



A 13,5 km hosszú villamos vonal korszerűsítése során átépítésre kerül 9.168 m vasúti pálya. Az építendő felépítményi rendszerek a Budapesten megtalálható teljes pályarendszeri választékot magukba foglalják, kitérőkkel, átszelésekkel, a felhagyott vágányszakaszok elbontásával.

Az átépítésre nem kerülő pályaszakaszok jó része szabályozásra kerül.

Átépítésre kerülnek a teljes vonalon a peronok: peronberendezések, peronok energiaellátása, utastájékoztató létesítményei. Peronok esetében is széles a paletta, a már monumentálisnak mondható -40-es fesztávolságú perontetőktől, az előregyártott vb. szerkezetűeken keresztül a megszokott üvegkalitkákig.

A projekt keretében megvalósulnak még az alábbi munkarészek:

- Felsővezeték átépítés részlegesen, építési szakaszonként változó számú oszlopcserével;
- Áramvissavezetés;
- Végállomási jelzőberendezések építése;
- Áramátalakító állomások technológiai korszerűsítése és részleges építészeti felújítása;
- Közvilágítás átalakítás;
- Zöldterületrendezés;
- valamint a szükséges közműkiváltások, közműépítések.

A műszaki betekintést követően nézzük, hogy a felsorolt munkák elvégzését milyen ütemezésben kell (lehet) elvégezni.

A teljes villamosvonal korszerűsítése a tender alaporganizációját alapul véve 6 építési ütemben valósítható meg.

A kivitelezéshez szükséges tervek elkészítésére a BKK Zrt. az Uvaterv Zrt., Főmterv Zrt., Közlekedés Kft. konzorciummal kötött korábban szerződést.

A 3-as villamos vonal négy tervezési szakaszból áll:

I. szakasz: Mexikói út – Erzsébet királyné útja (0+34.90-1+04.80)

II. szakasz: Nagy Lajos király útja – Fehér út, Gyakorló köz (11+04.80-49+15.30)

III. szakasz: Fehér út, Gyakorló köz – Bihari út, Fertő utca (49+15.30-84+40.00)

IV. szakasz: Bihari út, Fertő utca – Gubacsi út végállomás (84+40.00-109+37.00, 14+33.32-33+80.00)

A tervezett építési sorrend az építési helyszínek sorszámozásától eltérően az alábbiak szerint alakul:

I. ütemben (5 alütemben) átépül az Örs vezér tér (Gyakorló köz) – Éles sarok – Mázsa tér közötti szakasz. Ideiglenes forgalomba helyezési határidő: 2014. 07. 13.

II. ütemben épül a Mázsa tér – Üllői út közötti szakasz. Ideiglenes forgalomba helyezési határidő: 2014. 08. 22.

III. ütemben épül a Mexikói út – Nagy Lajos király útja Thököly útig terjedő szakasza. Ideiglenes forgalomba helyezési határidő: 2014. 11. 10.

IV. ütemben épül a Nagy Lajos király útja Thököly út – Örs vezér tér (Gyakorló köz) közötti szakasz. Ideiglenes forgalomba helyezési határidő: 2014. 10. 31.

V. ütemben épül az Üllői út – Nagykőrösi út közötti szakasz. Ideiglenes forgalomba helyezési határidő: 2014. 10. 31.

VI. ütemben épül a Nagykőrösi út – Gubacsi út közötti szakasz. Ideiglenes forgalomba helyezési határidő: 2014. 11. 30.

A munkák jelenlegi készültsége igazodik a közelgő I. építési ütem határidejéhez: A pályaeépítési munkák az Éles sarok és a Kápolna utca térsége kivételével elkészültek.

Az I. építési ütem hajrája mellett időközben belekezdünk a II. és III. építési ütem kivitelezésébe is. Ezekben a szakaszokban a vágányzárat nem igénylő közműkiváltásokat végezzük.

A II. építési ütemben a víz-, gázvezetékek, hírközlő kábelek kiváltása, vontatási földkábel fektetése készül.

A III. építési ütemben víz- és gázvezetékek kiváltásával párhuzamosan az időközben felmerült FŐGÁZ Kft. saját hatáskörben kiváltandó vezetékek munkáihoz is területet biztosítottunk – eleget téve a Vállalkozó szerződés szerinti együttműködési kötelezettségének.

A Budapest, 3-as villamos kivitelezését végző csapatunk tagjai:

Bolechlav Krisztina, Rofrics Alíz, Horváth Roland, Ivanics Pál, Kéri Erzsébet, Kovács Szabolcs, Molnár Dávid, Nagy Balázs, Veres László, Vedres Zsuzsa, Feldmárné Petrács Erika, Kovács Attila, Molnár Mihályné, Vidáné Vörös Márta, Nagy Gábor.

Projekt stáb tagjainak szakmai múltjában – két kivételtől eltekintve – nem szerepelnek vasútépítési munkák, a megvalósítás során – az újszerűség varázsa mellett – rengeteg energiát igényel az új ismeretanyag elsajátítása, a „rutin” megszerzése. Bár az I. építési ütem a projekt legösszetettebb szakasza, az előttünk álló építési ütemek feladatai és azok (tender szerinti) időbeni összesűrűsödése még jelentős kihívásokat tartogat számunkra, de az eddig elvégzett feladatokra – mind mennyiségi, mind összetettségüket tekintve – alapozva a projekt jelenlegi helyzetét a következő képen látom:

A projekt félidejében döntetlen állás mellett győzelmi eséllyel vághatunk neki a második félideinek. (Csak a két félide közti szünet hiányzik nagyon!!!)

A projekt megvalósításában közreműködő jelentősebb alvállalkozók a Siemens Zrt., Normálnyomtáv Kft., WIS Zrt., VIV Zrt., G-Híd Zrt., Treff '99 Kft., Trimán Kft., Strabag Kft., Hajdú és Tsa Kft., Sovimpex Kft.

Medveczki István



Kápolna utcai kiágazás-kitérők és átszelések betonozás előtt a leszigetelt aluljáró földemen.



Épül a Liget tér.



Körösi Csoma Sándor úti füves pályaszakasz humuszterítés előtt...



... az öntöző hálózat fektetését követően a felső humuszrétegre már a gyepszőnyeg terítése következik.



Befejezéshez közel az Éles sarok 3-as, 28-as, 37-es villamosok kitérő és átszelés komplexuma.



Fehér úti zúzottköves pályaszakaszon már csak a peronépítés és felsővezeteki munkák vannak hátra.

M85 Győr-Enese szakasz 0+000-6+800 kmsz között

A CC M85 I. Konzorcium (Colas Út Zrt., Colas Hungária Zrt.) kivitelezésében 2013 nyarán kezdődött meg az M85 Győr-Enese közötti szakasz építése. Szeptember hónapban alvállalkozóként kapcsolódtunk be a munkálatokba, a műtárgyak, a 85. sz. főút 3. korrekció, a párhuzamos földutak, a forgalomtechnika, a közműkiváltások, illetve a növénytelepítés kivitelezőjeként.

A szakaszon 4 db műtárgy épül.

- A főpálya 3+151 kmsz-ben épülő B031. j. **felüljáró** az Ikrényi bekötőút felett.
- A főpálya 4+928 kmsz-ben a B049 j. **felüljáró** a Kepés-Lesvári csatorna felett.
- Közvetlenül mellette épül a B049/1 j. 3. sz. párhuzamos földút **felüljárója** a csatorna felett.
- A B056 j. **aluljáró** az 5+577 kmsz-ben, mely a 85. sz. főutat viszi át az autópálya felett.

A B031 j. **felüljáró** 3 nyílású, támaszközei rendre 12,04 + 17,30 + 12,04 m. Az előre gyártott vb tartókkal készülő felszerkezet teljes hossza 42,31 m. A tervezett út pályaszintje a keresztelésben a 118,28 mBf szintre kerül, míg a bekötő út pályaszintje lényegében a jelenlegi terepen, a 111,64 mBf szinten lesz kialakítva. A kb. 28 m széles hídhoz az M85 j. gyorsforgalmi út 7,1-7,4 m magas töltésen csatlakozik.

A híd alapozását 60 cm átmérőjű CFA technológiával készült cölöpök biztosítják. A próbacölöpözés, illetve cölöpözés a HBM Kft. közreműködésével készült. A „C” illetve a „D” támaszok között egy kiváltandó gázvezeték húzódik úgy, hogy a „C” támasz szélső pillére a vezeték védőtávolságába kerülne. A kiváltás engedély hiányában nem készülhetett el, így ideiglenes korrekció kialakítása után tudtuk a cölöpözést



megkezdeni. További nehézséget okozott, hogy az Ikrény-Lesvári csatorna mederkorrekció forgalomtechnikai okok miatt csak későbbi időpontban készül el, ezért az ideiglenes meder közelsége miatt, mind a „B” mind pedig a „C” támasz cölöpösszefogó építése során jelentős vízbetöréssel kellett számolni. Jelenleg az „A” hídfő készül a Szeged Beton Kft. alvállalkozásában. Az előre gyártott feszített vasbeton gerendák beemelése várhatóan 2014. június első felében végezhető.

A B049 j. felüljáró 1 nyílású, az előre gyártott tartókkal készülő szerkezet támaszköze 17,90 m. A tervezett út pályaszintje a keresztezésben a 114,31 mBf szintre kerül, míg a csatorna folyásfenék szintje 108,9 mBf. A -27,4 m szélességű hídhoz az M85 j. gyorsforgalmi út -3,0 m magas töltéssel csatlakozik. **A 049/1 j. felüljáró** 1 nyílású, az előre gyártott tartókkal készülő szerkezet támaszköze 17,9 m. A tervezett földút pályaszintje a keresztezésben a 113,75 mBf szintre kerül, míg a csatorna folyásfenék szintje 108,9 mBf. A kb. 7,6 m szélességű hídhoz a földút 1,7-3,0 m magas töltéssel csatlakozik. A műtárgyak „B” támaszai a Kepés-Lesvári csatorna megszüntetésre kerülő medrének helyén épül, így itt meg kellett várunk a meder elterelését. Jelenleg a hídfők épülnek. Ennél a műtárgynál a meder kialakítása, illetve az előregyártott beton lapburkolat készítése körül körvonalazódnak kockázatok. A csatorna a környező mezőgazdasági területek talajvíz elvezetését biztosítja. A mederkorrekció, illetve

a lap burkolat kialakításához szükséges víztelenítést a homokos altalaj állékony-ságának biztosítása érdekében vákuumkutas szivattyúzással lehet megoldani. Ezt a nem várt költséget az A-Híd Zrt. illetve a Hazai Kft. együttesen viselik.

A B056 j. aluljáró két nyílású, támaszközei egyaránt 25,04 m-esek. Az előre gyártott tartókkal vb készülő felszerkezet teljes hossza 51,1 m. A tervezett M85 j. út pályaszintje a keresztezésben a 114,37 mBf szintre kerül, míg a felette átvezetendő 85 sz. út korrekciójának pályaszintje 120,93 mBf szinten lesz kialakítva. A majdnem 14 m széles hídhoz a 85 j. főút korrekciója 9,5-9,7 m magas töltésen csatlakozik. A műtárgy építése feszített tempóban halad, mert a főpálya építése csak a 85. sz. főút korrekcióra való terelése után folytatható ezen a szakaszon. A híd próbacölöpözése során nem várt problémába ütköztünk. A próbacölöp helyének egy olyan területet sikerült kiválasztani, ami a környező területektől nagymértékben eltér kedvezőtlen irányba. Ennek eredménye, hogy a cölöp a várt teherbírás felénél nagymértékű elmozdulást szenvedett, mind vízszintes mind magassági értelemben, valamint a cölöp műtárggyal ellentétes oldalán, a talajfelszínen egy markáns repedés jelent meg. A későbbi újabb CPT szondák, illetve verő szondák alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy a szerkezeti cölöpök környezetében a korábban feltételezett kedvező talajviszonyok biztosítottak, így a műtárgy a tervezett cölöpök alkalmazásával megvalósítható. A híd

gerendáit 2014. május 6-7-én beemeltük, jelenleg a pályalemez vasszerelése zajlik.

A műtárgyak építése mellett a legnagyobb feladatunk a 3. korrekció építése, ami a 85. sz. főút keresztezése az autópályán. Az építmény hossza 1.500 m, a beépítésre kerülő töltés megközelítőleg 100.000 m³. Feladatunk a teljes megvalósítás a pályaszerkezet és a szalagkorlát kivételével. A földmunkát a Híd Transz Kft. végzi. Az eddig elkészült töltés ~35.000 m³. A munkák kezdetekor kiválasztásra került ún. Rábapatonai bánya a korrekció 0+100 kmsz-től kb. 50 m-re található, ami ideális az építkezés szempontjából. A bánya hivatott kiszolgálni a Győr-Enese szakasz főpálya építést, illetve az Enese-Csorna szakasz földmű építést is. Jelenleg az látszik, hogy a bánya kapacitása messze elmarad a szükséges mennyiségtől. Az ütemterv alapján - 3 korrekció forgalomterelése 2014. szeptemberében - az A-Híd Zrt. részére ~1000-1200 m³/nap a Hazai Kft. részére 5000-5200 m³/nap anyagbeszállítás lenne szükséges, ezzel szemben a bánya napi kibocsátása csak 3000-3500 m³/nap. Folyik az új bánya kiválasztása, ami azonban a szállítási távolság jelentős növekedése miatt költségöbbséget okozhat.

A kivitelezésünkben megvalósuló közműkiváltások kivitelezői kiválasztásra kerültek, azonban a tervek engedélyezésének elhúzódása miatt jelentős késéssel indulhatnak a munkák.

Balassa Tamás



Próbaterhelések a **pilisi** vasúton



Izgalmas szakaszához érkezett a pilisi vasúti projekt. Elkezdődtek a vasúti műtárgyak próbaterhelései. Az **Északi Vasúti Duna-híd – Pilisvörösvár** vonalszakasz első két kilométere különösen jelentős, mivel ezen a rövid szakaszon számos híd típus található, ahol próbaterheléseket kell végrehajtani.

Jelenleg négy hídszerkezet próbaterhelései folynak

- 30+06 hmsz-ben lévő Nánási úti 20,58 m ny. szegélybordás vasbeton gerendahíd
- 33+44 hmsz-ben lévő Jégtörő utcai egy-nyílású rácsos alsópályás acélszerkezetű híd
- 37+78 hmsz-ben lévő Szentendrei úti kétnyílású ferde gerinclemezes acélszerkezetű híd
- 46+13 hmsz-ben lévő Aranyhegyi patak 10,00/12,69 m ny. tartóbetétes vasbeton lemez híd

A próbaterhelések előtt a hidakat a terv szerinti építési terheken kívül terhelni nem szabad. Az építési teher legnagyobb értéke a hasznos teher értékének fele lehet. Ha a vasúti forgalom ennek eleget tesz, a Kivitelező saját felelősségére a próbaterhelés előtt átközlekedhet a hídon, ehhez azonban mind a pálya, mind a hidak vonatkozásában a Mérnök engedélyét kell kérni.

A vasúti hidak forgalomba helyezése előtt a Vasúti Hídszabályzat IX. fejezete szerint, valamint az építési engedélyek szerint az elkészült hidakon III. fokú hídvizsgálatot és próbaterhelési vizsgálatot kell végezni.

A próbaterhelésekről hidanként külön-külön próbaterhelési tervet kell készíteni, amit a MÁV Zrt-hez, valamint a Nemzeti Közlekedési Hatósághoz be kell nyújtani jóváhagyásra. A vizsgálatokat a jóváhagyások birtokában, és a Mérnök engedélye után lehet elkezdni.

A próbaterhelések két nagy csoportját különböztetjük meg:

- Statikus próbaterhelés
- Dinamikus próbaterhelés

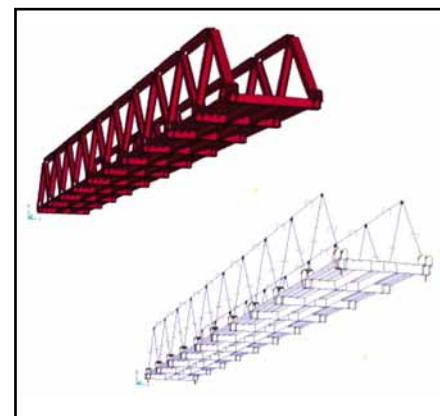
A két próbaterhelés jellemzően vasúti hidaknál időben elkülönül, mivel a próbaterhelések pontos időpontját az építés alatt álló vasúti pálya készültsége, kiszabályozottsága határozza meg. Míg a statikus próbaterheléshez elégséges, ha a pálya állapota 5 km/h közlekedést tesz lehetővé, ezzel szemben a dinamikus próbaterhelés elvégzéséhez ennek az értéknek minél jobban meg kell közelítenie a tervezett sebesség értékét. A gyakorlat szerint a 40 km/h érték elegendő lehet a terhelés megfelelő elvégzéséhez. A vasúti pálya készültségének jelenlegi állása alapján egyelőre csak a statikus terheléseket lehet elvégezni.

A próbaterhelés során vizsgálni kell a szerkezet viselkedését, mérni kell a méretezési terhet megközelítő vasúti jármű hatását (lehajlás-mérések és maradó alakváltozások meghatározása a statikai számításban megadott keresztmetszetben).

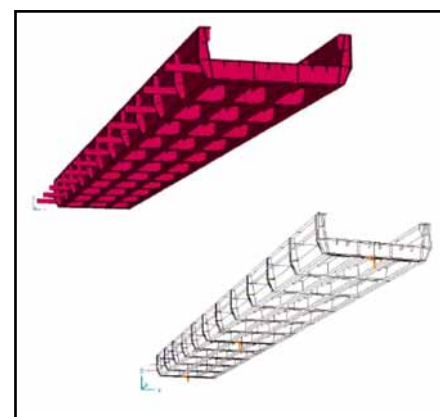
A próbaterhelés során a következő paramétereket kell mérni:

- Felszerkezet alakfelvétel mérése.
- Saruk mérése.
- Alépítmények (hídfők) süllyedésmérése.
- Felszerkezet lehajlás mérése.
- Oldaligás mérés.
- A híd szerkezete függvényében egyéb paraméterek mérése (dilatációs mozgások mérése).

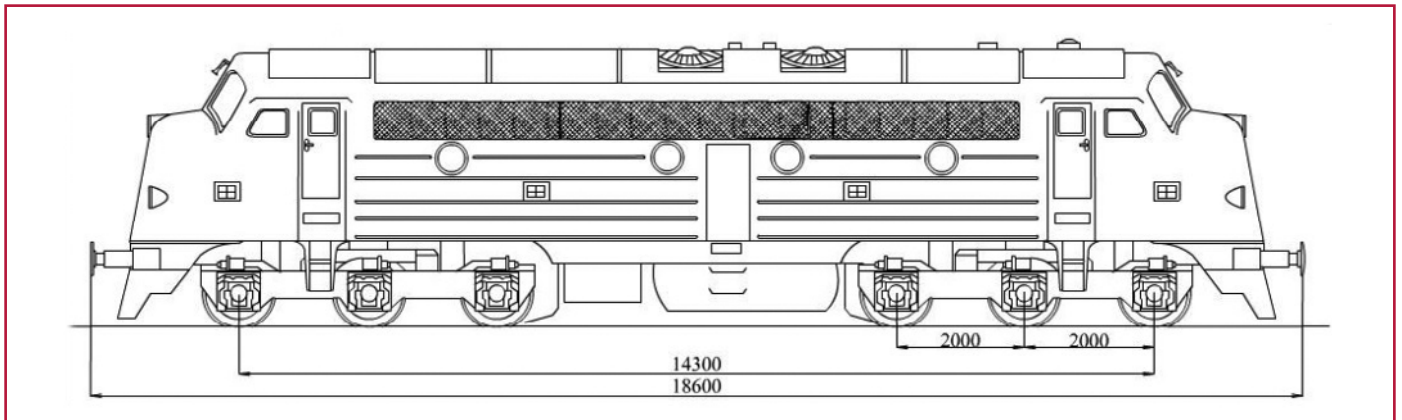
A vizsgálathoz külön statikai számítás készült, melynek statikai váza (modellje) és kiinduló feltételei a kiviteli terv statikai számításával megegyezik. A mérési eredményeket (felszerkezet mért lehajlás és elmozdulás értékeit) a próbaterheléshez készített statikai számítás eredményeivel kell összevetni. Az eredményeket még a próbaterhelés során értékelni kell.



Jégtörő utcai alsópályás rácsos acélhíd statikai váza



Szentendrei úti ferde gerinclemezes alsópályás acélhíd statikai váza



A próbaterhelésnél alkalmazott járművek

Ma Magyarországon általában két mozdonytípussal szokták a vasúti próbaterheléseket végezni

- M61-es mozdony (NOHAB)
- M62-es mozdony (SZERGEJ)

A projekt keretén belüli próbaterheléseknél M61-es mozdonyok kerültek alkalmazásra, aminek a szolgálati tömege 109 t. A terhelő járművek számát a hidak mérete és a szükséges teherállások száma határozza meg. Ezek alapján a vizsgált négy híd közül egynél egy, háromnál két mozdonyt kellett alkalmazni. Fontos feltétel, hogy a próbaterhelések során alkalmazott próbaterhelő járművet hivatalos vasúti mérleggel mérlegelni kell. Amennyiben a számítás elkészítése során figyelembe vett járműtíperthől a mérlegelést követő adatok alapján

a próbaterhelő jármű tömege eltér, a számított lehajlás értékeket korrigálni kell.

A mozdonyok a közelben lévő Vasúttörténeti parkból érkeztek. A típusból a MÁV Zrt. ma már csak öt darabbal rendelkezik a korábban szolgálatban lévő húsz darabbal szemben. Ez a mozdony típus a vasút-rajongók körében nagyon kedvelt, amit mi sem bizonyít jobban, mint hogy a próbaterhelés nagy számú érdeklődőt vonzott a lakosság köréből. Szintén a mozdony kultuszát mutatja, hogy a Közlekedési Múzeum bejáratát is egy ilyen jármű őrzi. Különlegességnek számít, hogy a vizsgálatokhoz használt járművek közül az egyik az egyes, a másik a húszas sorozatszám-mal ellátott mozdony volt.

A próbaterhelések helyszíni adottságai

A négy műtárgy közül a Szentendrei úti híd támasztotta a legnagyobb kihívást

a próbaterhelés elvégzéséhez. Mivel a Szentendrei út jelentős forgalmat bonyolít mind bejövő, mind kimenő irányban, ezért a szükséges forgalomtechnikai korlátozások miatt a BKK Zrt. csak éjszakai munkavégzés (22:00-05:00) keretében járult hozzá a vizsgálatok elvégzéséhez. Az építés során alkalmazott sávkorlátozások itt nem voltak megfelelőek, külön forgalomkorlátozási tervet kellett készíteni, és azt jóváhagyatni a BKK Zrt-vel. A vizsgálatok elvégzése után egyértelműen kiderült, hogy a tervezők és a kivitelező is kitűnő munkát végzett, mivel egyik mért érték sem haladta meg a számított határértékeket. Elmondhatjuk, hogy ismét nagy lépést tettünk annak érdekében, hogy a lakosság minél előbb igénybe vehesse a vasútvonalat.

Varga Zoltán



DUNAKANYAR

csatornázása



Budapest és környékének a Dunakanyarban elhelyezkedő vízbázisainak védelmére tett jelentős lépésként megkezdődött Szentendre, Leányfalu, Tahitótfalu („A” projekt), valamint Szigetmonostor és Pócsmegyer („B” projekt) szennyvízhálózatának bővítése.

A „Szentendrei szennyvíz-agglomerációhoz tartozó települések szennyvízcsatornázási rendszereinek fejlesztése” „A”, és „B” projektek (KEOP -1.2.0/B-10-2010-0061) megvalósítására 2013. 11. 20-án kötött szerződést a megrendelő Dunakanyari Csatornázási Társulással a Dunakanyar Konzorcium. A konzorcium vezetője az A-Híd Építő Zrt., konzorciumi partnerünk a Penta Általános Építőipari Kft. A projektek megvalósítási időtartama 24 hónap, garanciális időszaka 60 hónap. A Mérnök az UTIBER-EURODUT-KÖMI Konzorcium, a csatornahálózat leendő üzemeltetője az „A” projekt esetében a DMRV Zrt., míg a „B” projekt esetében a Fővárosi Vízművek Zrt.

A két projekt keretében mindösszesen épül 51,8 km gravitációs szennyvíz gerincvezeték, 13,2 km szennyvíz gerinc nyomóvezeték, 3.840 db házibekötés, 425 db házi szennyvízbeemelő, és 45 db közterületi szennyvízátemelő. A gravitációs gerincvezetékek kőagyg csőből épülnek. Tartalékkerettel az „A” projekt szerződéses ára 1,37 milliárd Ft, míg a „B” projekt szerződéses ára 2,036 milliárd Ft.

A szerződések „FIDIC Sárga könyv” rendszerűek, azaz a Vállalkozó feladata a kivitelezéshez szükséges engedélyes tervek elkészítése, az engedélyek beszerzése,

valamint a kiviteli tervek elkészítése és a kivitelezés végrehajtása.

A projektirodát Tahitótfaluban rendeztük be, míg a Mérnök részére Pócsmegyeren, illetve Szentendrén biztosítottunk irodákat. A hagyományos projektindító alapcső letélteli rendezvényt 2014. április 2-án Pócsmegyeren tartottuk.

A tervezési és engedélyezési folyamatban az első feladatunk a környezetvédelmi engedély beszerzése, majd az öt település szennyvízcsatorna hálózatának vízjogi létesítési engedélyeinek beszerzése következik. Az engedélyezési tervek elkészültek, az engedélyezési eljárások

folyamatban vannak, a környezetvédelmi engedélyt ez év májusában megkaptuk, majd ezt követően várjuk (és sürgetjük) a vízjogi létesítési engedélyek kiadását. Az engedélyek birtokában ez év nyarán kezdődnek meg a kivitelezési munkák. A kivitelezést változatos körülmények között kell végrehajtanunk: a Szentendrei-szigeten („B” projekt) viszonylag sík terepen, homoktalajban kell dolgoznunk a Duna vízjárásának, áradásának kitéve, míg a szentendrei „parti” településekre („A” projekt) a szűk meredek utcák, és agyagos, sziklás talaj a jellemző.

Kántor Ervin

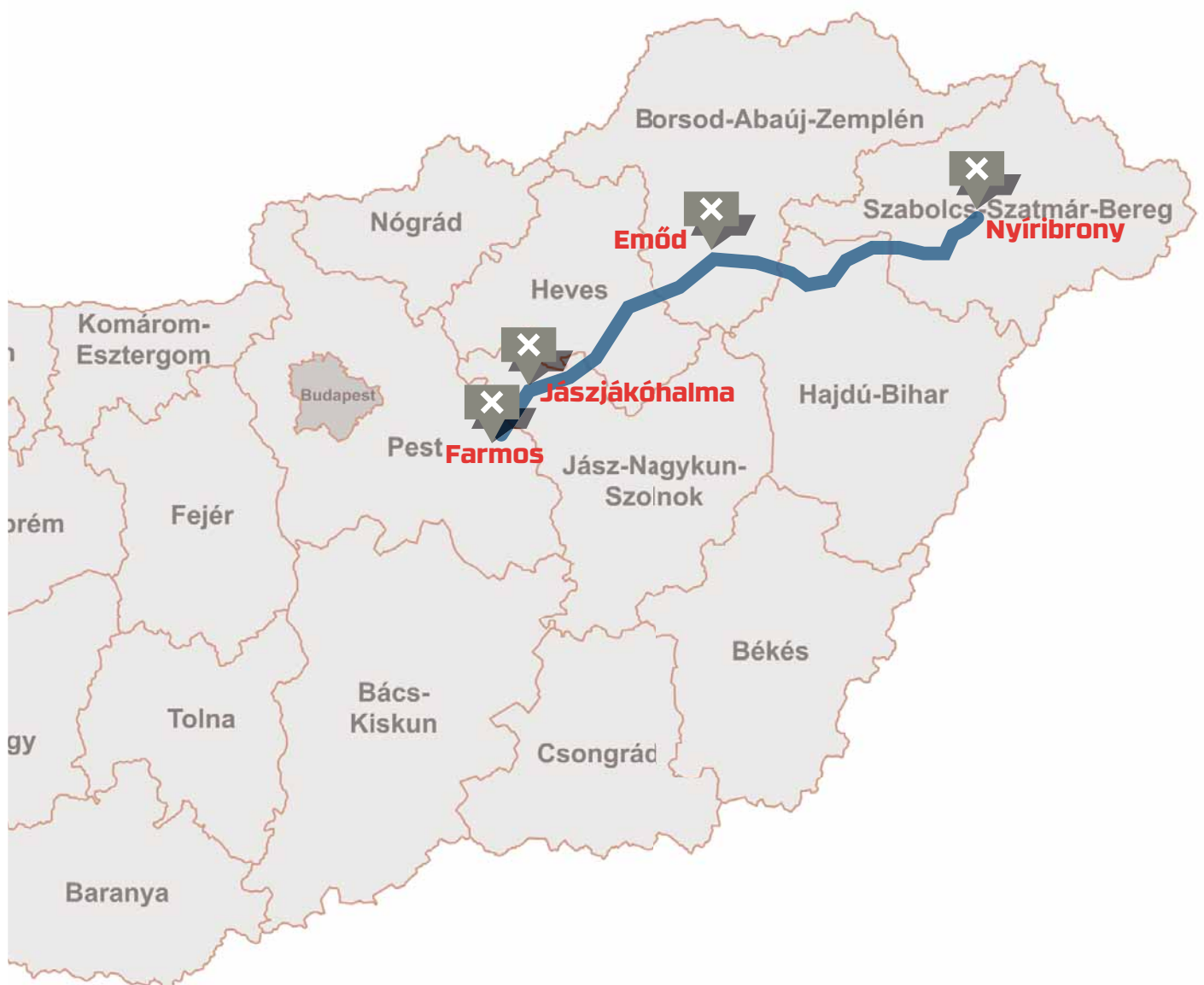


Szennyvízcsatorna projektek

„nem” **különleges**

helyzete 2014 nyarán

Fél év alatt kell teljesíteni, melyre 18 -24 hónapot terveztünk



Az Európai Unió által támogatott szennyvízcsatornázási projektek támogatási szerződéseinek határideje többszöri módosítás után 2015. június 30.

Az elmúlt másfél évben kiírt pályázatok legtöbbje 2015. áprilisi, májusi befejezéssel került kiírásra. A legtöbb projekt hasonló paraméterekkel rendelkezik, gravitációs hálózat nyomóvezetékekkel, szennyvíz-átemelőkkal és a szennyvíztisztítóteleppel. A telepek próbaüzeméhez szennyvíz kell. Vissza lehet számolni, hogyha a kötelező próbaüzem 6 hónap, akkor mikorra kell üzemeltetésre alkalmasnak lenni a hálózatnak, hogy a lakók használatba vehessék azokat. Ez 2014. október-november (karácsonykor nincs aki rákössön a rendszerre).

A SÁRGA FIDIC által adott szerződéses lehetőségekkel élve, a Vállalkozó feladata a kiviteli tervek elkészítése, nem egy esetben a vízjogi engedély megszerzésével, hosszabbításával.

Az elmúlt két lapszámban már a projektek adatait felsoroltuk.

Ezek közé tartozik

- Tápó-menti régió LOT 2 **Farmos** 2012. szeptemberi szerződéskötéssel,
- **Emőd** szennyvízcsatorna, illetve szennyvíztelep korszerűsítése 2013. szeptemberi szerződéskötéssel,
- **Jászkóhalma** szennyvízcsatornázása 2013. decemberi szerződés aláírással,
- Kelet-Nyírség LOT 4 **Nyíribrony**, Ramocsaháza szennyvízcsatorna építése 2014. január havi szerződés aláírással.

Mind a négy projekten konzorciumi tagok vagyunk különböző arányban.

Az örömmel és gondokkal teli következő hónapok nagy kihívás elé állítanak bennünket: április elején, még engedélyek beszerzéséért „kulcsoltunk”. A tényleges kivitelezési munkákat a hónap közepén kezdhettük meg. Az emődi munkáknál ez csak a régészek előkészítő munkáit jelentette.

A tervezési munkák elhúzódtak, Emődön még mindig nincs vízjogi engedély, a munkák nem kezdődhetnek.

Jó hír, hogy a farmosi projekt engedélyei május elejére egy év csúszással, de teljes körűen kiadásra kerültek, kivéve a regionális nyomóvezetékekét. Ezek megépítése nélkül nem lesz szennyvíz a telepen.

A vezeték hálózat tervei, engedélyei a nyíribronyi projekten is csak május közepére készültek el. A kivitelezés itt május végén kezdődött. A szennyvíztelep tervezése is folyamatban van.

Jászkóhalmán április elején tudtunk kezdeni.

Mindenhol izgalmas kérdés: lesz-e áram az átemelőnél a telepnél?

Itt jön a felvázolt számítás az idővel kapcsolatosan. Májustól októberig kell megépíteni azt, melyre az ajánlat adása során készített ütemtervben 12-16 hónap állt rendelkezésre. Ez a kivitelezői kapacitási igény megduplázásával jár. Az anyagszállítók, gyártók is nehezen bírkóznak meg a szállítási igényeinkkel.

A települések várják a szennyvízhálózat elkészültét, de sajnos ezen a nyáron az utcák lezárásával számolniuk kell, mely nem lesz egyszerű senkinek sem.

A január-február csapadékos időjárását, április-május is követte. A tavalyihoz képest mindenhol vákuumos víztelenítésre, nyílt víztartásra kell számítani, mely nem csak a kivitelezést lassítja és nehezíti, de a költségeket is növelni fogja.

Érdekes tanulmányozni a konzorciumi cégek kivitelezési, technológiai, szerződéses, pénzügyi megoldásait. Sokat lehet tanulni, a vállalkozásnak ismereteket átadni, hogy az új támogatási rendszerben kiírandó pályázatokon 2015. második felében továbbra is nyerjünk munkákat.

Csepregi András





Az Elektronikus Építési Napló vezetésének kötelezettsége az építőipar egyes területein lépcsőzetesen lép hatályba.

Szakterületünkre vonatkozóan ez a dátum 2014. július 1.

A közlekedési, a víziközmű és vízgazdálkodási építményekre ugyanis e dátum után megkötött szerződések esetében már kötelező jelleggel Elektronikus Építési Naplót kell vezetni.

A teljesség kedvéért a hatálybalépés lépcsői az alábbiak:

- ◆ **2014. január 1-től:** az általános építmények körében az EU támogatásából megvalósuló beruházások esetén;
- ◆ **2014. július 1-től:** a közlekedési, a víziközmű és vízgazdálkodási építmények esetén;
- ◆ **2014. október 1-től:** a honvédelmi és katonai, továbbá a nemzetbiztonsági célú építmények tekintetében;
- ◆ **2016. október 1-től:** az atomenergia alkalmazására szolgáló építmények esetében kell alkalmazni.

Az e-napló vezetéséhez a számítógépen és az internetkapcsolaton kívül a feladattal megbízott személynek **ügyfélkapus regisztrációval kell rendelkeznie**, valamint egyes naplórészek kitöltéséhez **Általános Nyomtatvány Kitöltő program** szükséges. Ügyfélkapuval csak természetes

személyek rendelkeznek. Az elektronikus építési naplóba történő első belépés alkalmával **minden felhasználó kap egy egyedi 9 jegyű azonosítót:**

NAPLÓÜGYFÉL JEL (NŰJ)

Az alkalmazásban rögzített saját, illetve a képviselt cég adatai később módosíthatóak, azonban a **NŰJ szám nem fog változni, ez az adott ügyfélkapun keresztül belépő természetes személyt azonosítja.**

Elektronikus építési naplót mind a Megrendelővel (**e-főnapló**), mind pedig az alvállalkozókkal (**e-álnaplók**) is vezetni kell, hasonlóan a papír alapú naplóhoz.

Megnyitás előtt létre kell hozni, azaz készenlétbe kell helyezni minden e-naplót. A napló alapadatainak megadásával azonosítjuk a beruházást. Az e-napló készenlétbe helyezése automatikus, a szerepkörök kiosztása kétoldalú jóváhagyást igényel. **A készenlétbe helyezés azonban nem jelenti az építési napló megnyitását, így a kivitelezés megkezdését sem!**

Az e-főnapló és az e-álnaplók az építési munkaterület átadás-átvételével, azaz az átvétel időpontjának rögzítésével válnak megnyitottá. Az e-naplókat az építőipari kivitelezési tevékenység befejezését követően, a munkaterületről történő levonulás időpontjának rögzítésével kell lezárni. Az e-főnapló és e-álnapló nyilvántartási részét a napló megnyitásakor kell kitölteni. A megnyitás időpontjában nem ismert adatokat azok tudomásra jutásakor kell

rögzíteni. Az e-naplóban rögzített napi bejegyzéseket az e-napló a bejegyzés napját követő napon automatikusan lezárja.

Az **e-főnapló** vezetése a fővállalkozó, vagy megbízása esetén a fővállalkozó felelős műszaki vezetőjének feladata.

Az **e-álnapló** vezetése a kivitelező alvállalkozó, vagy az általa megbízott felelős műszaki vezető feladata.

Amennyiben az e-napló közvetlenül internetes alkalmazásban van, úgy a beírt adatok a nap végén automatikusan rögzítésre kerülnek, azokon másnap módosítani már nem lehet.

Offline mód esetén a naplóba rögzített adatokat legkésőbb 3 naponként rögzíteni kell internetes alkalmazásban. A számítógépen tárolt offline napló adatok feltöltéséhez be kell jelentkezni az e-napló rendszerbe.

Az e-naplókba és mellékleteikbe időbeli korlátozás nélkül betekinthez:

- ◆ Az építető és helyszíni képviselője (műszaki ellenőr, beruházási tanácsadó).
 - ◆ Az építésügyi és építésfelügyeleti hatóság.
 - ◆ A NAV építés helye szerinti illetékes szerve.
 - ◆ Erre külön feljogosított hatóság.
- Az e-naplókba és mellékleteikbe a napló készenlétének lezárásáig betekinthez:
- ◆ Az ellenőrzésre jogszabályban feljogosított egyéb hatóság.
 - ◆ A helyszíni ellenőrzést folytató munkavédelmi és munkaügyi hatóság.
 - ◆ Az építetői fedezetkezelő.
 - ◆ Az építető által felhatalmazott támogatást nyújtó szervezet.
 - ◆ Az építető megbízása alapján a tervezői művezető.

Az előzőekben leírtak az e-napló bevezetésének tájékoztató összefoglalója. Természetesen a napi gyakorlathoz e rövid tájékoztatónál részletesebb információk szükségesek, melyek megtanulásához **gyakorlati oktatásokon célszerű részt venni**. Jelen írással éppen arra kívánom felhívni a figyelmet, hogy **az e-napló bevezetése egy új elsajátítandó feladatot jelent műszaki kollégáink számára!**

Lipót Attila

HUMÁN HÍREK

Szeretettel köszöntjük 2014. május 31-ig belépett új kollégáinkat.

Cég	Munkahely/Projekt	Név	Munkakör	Belépés
A-HÍD ZRT.	Szentendrei szennyvíz-csatornarendszer fejlesztés, B projekt	Csajbók Erika	munkahelyi mérnök	február 24.
		Buzási Attila	építésvezető	március 4.
A-HÍD ZRT.	Nyíribrony-Ramocsháza csatornahálózat építés	Molnár Ágota Ildikó	projekt adminisztrátor	március 3.
		Gémes Bálint	művezető	március 10.
A-HÍD ZRT.	Zalalövő elkerülő út	Csapó József	munkahelyi mérnök	március 17.
A-HÍD ZRT.	BKISZ projekt csatornázás II. tender (II. -III. kerület)	Nyisztor Anita	projekt adminisztrátor	március 24.
A-HÍD ZRT.	Tisza bal part védvonalának fejlesztése Tiszafüred és Rakamaz között	Jóhn Péter	munkahelyi mérnök	március 24.
		Berkecz Zsanett	projekt adminisztrátor	április 14.
A-HÍD ZRT.	Borsodivánka és egyéb községek ivóvízmin.-jav.	Juhász Máté	művezető	április 7.
A-HÍD ZRT.	Győr-Likócs töltésfejlesztés	Knapp Ramóna	projekt adminisztrátor	április 7.
A-HÍD ZRT.	Váci állomás átépítése	Ferenczy Viktor László	építésvezető	április 8.
A-HÍD ZRT.	Nagybaracska, Gara és Hercegszántó szennyvízcsatorna	Balázs Eszter Julia	munkahelyi mérnök	április 16.
		Bagosi Péter	művezető	április 22.
A-HÍD ZRT.	Óbuda-Pilisvörösvár északi vasúti Duna-híd	Jantyk Zsófia	munkahelyi mérnök	május 1.
A-HÍD ZRT.	M4 ap. Abony-Fegyvernek II. ép. sz. új Tisza-híddal	Neszádeli Péter Gábor	építésvezető	május 6.
A-HÍD ZRT.	Bp. X. Sibrik Miklós úti közúti híd felújítás	Végh Renáta	munkahelyi mérnök	május 7.
		Tóth Szabolcs Árpád	munkahelyi mérnök	május 12.
A-HÍD ZRT.	Jászberény-Jászfákóhalma szennyvízelvez. és tiszt.	Laki Zsanett	projekt adminisztrátor	május 19.
A-HÍD ZRT.	Békéscsaba állomás projekt	Tóth Attila Gyula	művezető	május 21.
A-HÍD ZRT.	Gazdasági támogató csoport	Heiszmann-Tasnádi Emese	projekt gazdasági vezető	április 1.
A-HÍD ZRT.	Munkavédelem	Debreczeni-Mór István	munkavédelmi és tűzvédelmi vezető	május 1.
A-HÍD ZRT.	Műszaki osztály	Papi Krisztián Bertalan	labor technikus	május 5.
A-HÍD ZRT.	Jogi támogató csoport	dr. Róka Kornélia	jogi előadó	április 1.
A-HÍD ZRT.	Jogi támogató csoport	dr. Romsics Viktor	jogtanácsos	április 3.
A-HÍD ZRT.	Jogi támogató csoport	Seres Marianna	szerződéselőkészítő	május 19.
A-HÍD ZRT.	Minőségbiztosítás	Tasnádi Orsolya	minőségbiztosítási mérnök	május 19.
Hídépítő Zrt.	Garanciális csoport	Balázs Jenő	művezető	március 3.
K-HÍD Kft.	Pénzügyi osztály	Dajka Tímea	számlázási pénzügyi munkatárs	március 10.
K-HÍD Kft.	Pénzügyi osztály	Siska Krisztina	pénzforgalmi munkatárs	április 1.
K-HÍD Kft.	Pénzügyi osztály	Baralovics Melinda	számlázási pénzügyi munkatárs	április 14.

Elkészült a Győr-Likócs Pesti úti iparcsatorna feletti közúti híd

Az ÉDU-2 iparcsatorna árvízkapu elkészült, a próbaüzeme 2014. április 24-én megkezdődött.

Köszönhetően a Nemzeti Közlekedési Hatóság gyors eljárásának - a szükséges dokumentumok beszerzése során kialakult késedelem ellenére - a műtárgy felett a Pesti utat átvezető híd forgalomba helyezése 2014. május 27-én reggel, határidőre megtörtént.



„Vízi Környezet 2014”

JÁTÉKOS VETÉLKEDŐK általános- és középiskolások számára

„Tápió Menti Régió szennyvízelvezetése és szennyvíztisztítása” (KEOP-1.2.0/2F/09-2009-0021)

2014. április 10. Nagykáta, Damjanich János Gimnázium és Mezőgazdasági Szakképző Iskola



Győztes csapat

A „Vízi környezet 2014” vetélkedő díjazottjai:

I. helyezett:

Bénye-Káva csapata

Bénye-Káva Általános Iskola, Káva

II. helyezett:

Zsemle Zsófia csapata

*Váci Mihály Katolikus Általános Iskola,
Nagykáta*

III. helyezett:

Gyúróbogarak csapata

*Jászboldogházi Mátyás Király Általános
Iskola és Alapfokú Művészeti Iskola
Kazinczy Ferenc Tagiskolája, Tápiógyörgye*

A Tápiómenti Területfejlesztési Társulás kiemelt hangsúlyt fektet a gyermekek, fiatalok környezettudatos nevelésére. A korai szemléletformálás a Társulás céljainak egyike. Ennek keretén belül rajpályázattal és környezetvédelmi vetélkedővel irányította rá a térség általános- és középiskolás diákjainak figyelmét a szennyvíztisztítás és környezetünk védelmének fontosságára.

A Társulás az érintett 20 településen rajpályázatot hirdetett az általános iskolák alsó tagozatosainak számára. A pályázat célja az volt, hogy a diákok az alkotásokon keresztül jussanak el minél több ismerethez a környezetvédelem területén. A pályázat sikerességét mutatja, hogy 184 kisiskolás küldte be művét. A hat legjobb pályázatot szakemberekből álló zsűri választotta ki, és értékes díjakkal jutalmazta az alkotókat.

A rajpályázat díjátadójára a környezetvédelmi vetélkedő előtt került sor.

A díjakat Gyüre Pál a Damjanich János Gimnázium és Mezőgazdasági Szakképző Iskola igazgatója, és Lengyel Orsolya a Tápiómenti Területfejlesztési Társulás képviselője adta át.

A Társulás természetesen a „nagyokról” sem feledkezett meg. A térség általános iskola felsős és középiskolás tanulóinak „Vízi Környezet 2014” vetélkedőt szervezett. A játékra 22 csapat nevezett be, nekik selejtezőn kellett bemutatniuk a vízi környezettel kapcsolatos ismereteiket, az ivóvízzel, az élővizeikkel, illetve ezek megvédéséhez köthető véleményüket. A legjobb 10 csapat bejutott a vetélkedő élő döntőjébe, amely április 10-én került megrendezésre Nagykátán, ahol a diákok játékos feladatok során mérhették össze tudásukat egymással. Az összes

résztevő csapat ajándékban részesült, az első három helyezett pedig értékes díjakat vehetett át.

A díjakat az EuroAszfalt Építő és Szolgáltató Kft., a Penta Általános Építőipari Kft., az A- Híd Építő Zrt. és a Tápiómenti Területfejlesztési Társulás ajánlotta fel. A csapatok okleveleit és díjait Kovács Norbert a Tápiómenti Területfejlesztési Társulás projektigazgatója, és Gyüre Pál a Damjanich János Gimnázium és Mezőgazdasági Szakképző Iskola igazgatója adta át.

A Tápiómenti Területfejlesztési Társulás ezen programjai nagyban hozzájárulnak ahhoz, hogy a térségben felnövő nemzedék tudatosabban bánjon környezeti, természeti kincseinkkel, hiszen a szemléletformálást sohasem lehet elég korán elkezdeni.

BEMUTATKOZIK AZ „A-HÍD OSC ÚJBUDA”



VÍZILADBA CSAPATA

Bizalmat kapott az OSC ÚJBUDA vízilabda csapata az elkövetkező 2 évre az A-HÍD Zrt-től.

Az OSC ÚJBUDA vízilabda szakosztálya az elmúlt évben már élvezhette a XI. kerület bizalmát is, így a kerületi vezetésnek köszönhetően sportolóink a Kondorosi úti Nyéki Imre Uszodában edzhetnek, amely

ideális körülményeket biztosít egy top társulat felkészüléséhez.

A kerület vezetése, közöttük Dr. Simicskó István Parlamenti képviselő, sportért felelős államtitkár, valamint Dr. Hoffmann Tamás polgármester teljes mellszélességgel áll a csapat mellé.

A korábban hétszeres magyar bajnok, kétszeres BL győztes, egyszeres Szuperkupa győztes klub az A-HÍD Zrt. támogatásával egy újabb

bajnokesélyes alakulat építéséhez kapott lehetőséget. Az új felállás kialakításánál a nagybetűs CSAPAT volt a cél. Olyan világhírű játékosok igazolása volt az elsődleges szempont, akik együtt, egymásért

tudnak és akarnak küzdeni, harcolni a medencében és a vízparton egyaránt.

Bemutatjuk az A-HÍD OSC ÚJBUDA férfi vízilabda csapatát:

Bátori Bence,
Bisztricsányi Dávid,
Bundsschuh Erik,
Decker Ádám
 csapatkapitány,
Drasko Brugurjan,
Gór-Nagy Miklós,
Hegedűs Gábor,
Juhász Zsolt,
Josef Kayas,
Kovács Gábor,
Kevin Graham,
Salamon Ferenc,
Szentesi Ádám,
Szentesi Máté,
Dr. Vincze Balázs
 vezetőedző,
Becsey Péter
 sportigazgató

Becsey Péter



Minden **NAP**-nak a maga baja

Minden napnak megvan a maga baja, de talán kifejezőbb és pozitívabb, ha azt mondjuk, **minden napnak megvan a maga öröme.**

És ezt kellene keresnünk, erre koncentrálnunk.

Minőséget minden napnak.

Napunk minősége, ébredésünk első percében eldől, függetlenül attól, hogy jobb vagy bal lábbal keltünk fel. Örömmel kelhetünk fel, mert egészségesek lehetünk, vagy éppen csak kicsit vagyunk betegek. Hogy van munkánk, ha meg nincs, akkor pedig kívánjuk, hogy mielőbb legyen. Hogy süt a nap, vagy végre itt az áldott eső. Ha így keressük feladatunkat az új napra, amely egy újabb lehetőség, hogy földi hivatásunkat betöltsük, képességeinket, tudásunkat kamatoztassuk, akkor boldogok lehetünk, és másokat is boldoggá tehetünk, nap mint nap.

Tegyük jót minden nap.

A rossz győzelméhez nem kell más, mint hogy a jók ne tegyenek semmit.

Ez a mondás, személy szerint engem, sokszor ambicionál. Csak reklamálok a rosszszért, miközben nem teszek semmit a jóért. Ezért minden nap igyekszem tenni valami jót.

Informálódjunk, de hol és hogyan?

Ha valamit vásárolni szeretnénk, előtte tájékozódunk. És aztán, latolgatva

az ajánlatokat, pro vagy kontra döntünk. Így van ez a pályázatokkal, és még sok más dologgal is. Sokszor eszembe jut egyik professzorom mondása, miszerint nem vagyok annyira gazdag, hogy a legolcsóbb terméket vagy árajánlatot válasszam. Mert mint tudjuk, sokszor az olcsó húsnak híg a leve.

Döntsünk!

Döntenie kell rendre a cégvezetőnek, projektvezetőnek és minden szinten lévő vezetőnek, majd aztán utólag kiderül, hogy jól döntött-e. Biztonsági szempontból is dönteni kell, hogy betartom-e az előírásokat, vagy kockázatok, de akkor vállalom kell annak következményeit is. Van, aki autót vezet, és percenként hoz döntést az úton haladva, és ha csak egyszer is rosszul dönt, annak végzetes következményei lehetnek. Egy baleset után a bíróság évekig tárgyalja, hogy abban a tört másodpercben, hogyan kellett volna dönteni.

Dönteni pedig kell, még azoknak is, akik szeretik a döntéseiket húzni mint a rétest, mások bár szeretnék dönteni, de a felelősség alól viszont szeretnének kibújni.

ÖN DÖNT! Sugallják a különféle reklámok. Mindig az a cél, hogy úgy érezzük mi döntöttünk, pedig lehet, épp tudat alatt manipulálva voltunk. Mert nem mindegy

az üzletben sem, merre van terelve a közlekedési út, merre néz a vásárló jellemzően, mi milyen magasságba van. De az áruházban, vagy üzletben szóló zenének vagy levegő illatosítónak is fontos, vásárlást serkentő hatása lehet.

A jövő ma dől el.

Így a holnapi nap öröme is. Merthogy mától függ a holnap. Az egyik legnagyobb hiba, ha elveszik a ma emberétől, a mai és holnapi nap örömét.

Örök vita, hogy az öröm és a boldogság mennyiben függ a körülményektől, és mennyiben a lelkiállapottól. Szegényen is lehetünk boldogok, viszont gazdagon is lehetünk boldogtalanok.

Sajnos, nem tudjuk magunkat teljesen függetleníteni a körülményektől. Ha nincs mit ennünk, hiába minden igyekezet, a gyomrunk korgása jelez, és ez kihatással van jókedvünkre. De így van ez az anyagiakkal kapcsolatban is, ha a legszükségesebbekre van pénzünk, akkor ez kiegyensúlyozottá tehet bennünket.

A nap játékony hatásai.

Ha ragyog a nap, szinte ok nélkül is jobb a kedvünk, ha viszont napokig nem látjuk a napot, alapban búskomorrá válunk.



Ez az általános hangulat jól érezhető a külföldi népeknél is. Északon, ahol kevés a napsütötte órák száma, depressziósabbak, zárkózottabbak az emberek. És ahogy megyünk délre, mind vidámabbak a napsütötte órák számának függvényében.

Az örömet a napon túl, vagy a mellett, lelkiállapotunk is befolyásolja. Ebben alaptermészetünk, és kisugárzásunk is közre játszik.

És végtelen a sora, a bennünket érő hatásoknak. Ha a körülmények nem is változnak, de ha van kivel megosztani örömeinket, bánatunkat, ettől már mindent sokkal jobbnak érzünk.

Itt a nyár. Mint olvashattuk, a napnak testünkre, lelkünkre jótékony hatása lehet, úgy a munkahelyen, mint pihenésünk vagy nyaralásunk idején. Ne rontsuk el akarva, akaratlan a nyarat, legyünk elővigyázatosak.

A nap okozta veszélyek, melyektől betegek lehetünk:

A legfontosabb teendő, ha az alábbi esetek állnak fenn, hogy árnyékos helyre, célszerűen hűvös helyiségbe jusson a beteg. A tarkóra helyezett hideg vizes borogatás jó hatású. A beteg 30 fokos szögben megemelt felsőtesttel fekdjön, s apró kortyokban fogyasszon hűvös folyadékot – lehetőleg vizet, és sohasem alkoholtartalmú italt!

Hőkollapszus: A meleg miatti ájulás esetén az eszméletvesztés rövid ideig tart: néhány pillanattól pár percig, de sosem húzódik 15 percnél tovább. A beteg az ájulás

előtt gyengeséget, émelygést érez, jelentkezhet fülzúgás vagy a látás elhomályosulása, az egész test hirtelen leizzadása. A hőkollapszus oka, a magas külső hőmérséklet miatt kialakuló vérkeringési átrendeződés: a szervezet úgy próbálja magát hűteni, hogy a periférián elhelyezkedő (a test középvezonától távolabb eső) erek kitágulnak, elősegítve a hőleadást. Ezzel párhuzamosan intenzív verejtékezés is megfigyelhető.

Napszúrás: Az enyhe panaszok fejfájás, szédülés, kábultság, émelygés, hányinger formájában jelentkeznek. A beteg kerüli a fényt, szívesebben tartózkodik hűvös, elsötétített helyiségben. Súlyos esetben a testhőmérséklet hirtelen, jelentős emelkedése következik be (akár 39–40°C is lehet). A nagyfokú fejfájás mellett a tarkó kötöttsége, merevsége alakul ki. A beteg tudata zavart lehet, eszméletét elveszítheti.

Kiszáradás: Az izzadás folyadék- és elektrolit (só) veszteséssel jár, és ezek pótlása nélkül kiszáradhatunk. Ennek lehet tünete a fáradékonyság, az étvágytalanság, szédülés, fejfájás, a szapora szívverésérzés, hányinger-hányás, az izomgörcsök és az eszméletvesztés.

Vízmérgezés: A másik szélsőséges esetben, a nagyfokú verejtékezés során kialakult só- és vízhiányos állapot, nagy mennyiségű folyadékbevitellel való rendezése, egyidejűleg a konyhasó pótlása nélkül úgynevezett vízmérgezést okozhat, melynek vezető tünetei közé tartozik a látászavar, valamint az izomgörcsök.

Hőguta: Amennyiben magas külső hőmérsékleti viszonyok mellett végzett, nehéz fizikai munka során termelődő hőmennyiséget a szervezet nem képes leadni, a testhőmérséklet akár a 41°C fokot is elérheti, és kezdetben fejfájással, szédüléssel, hányingerrel, hányással, majd tartós expozíció esetén akár tudatzavarral, eszméletvesztéssel, vagy más idegrendszeri tünettel járó hőguta alakulhat ki.

Hőkimerülés: A hőértalmak olyan típusa, mely hosszabb idő, általában több nap alatt fejlődik ki. A vízhiányos forma kialakulását a víz bevitelének hiánya, vagy a víz fokozott vesztesége (hányás, hasmenés) hozza létre. A sóhiányos forma legtöbbször verejtékezés következtében alakul ki, vagyis a verejtékezés intenzitásával a víz és ásványi anyagok pótlása nem képes lépést tartani. Fejfájás, szédülés, hányinger, hányás jelentkezhet, a beteg ingerlékeny, bágyadt lehet. A pulzus szapora, szabálytalan. Kezdetben egyes kis izmok izolált görcse jelentkeznek, később nagy terjedelmű, fájdalmas rángások alakulnak ki.

Hőpangás: Nagyfokú fizikai terhelés következtében, leginkább közepesen meleg (25–30°C), párás környezetben alakul ki. Gyakrabban fordul elő a terheléshez kéltőképpen nem szokott, előzőleg kevés folyadékot fogyasztó személyeknél. Veszélyeztetettek az idősek és a túlsúlyosak is. Tünete a nagyfokú izzadás, hányinger, hányás, szapora légzés, szapora pulzus. A beszéd és a járás zavara alakulhat ki, létrejöhetnek izomgörcsök is.

Gyorsaság, BIZTONSÁG, kényelem...



... ez a három szó határozza meg a Hídcsoport vagyonvédelmi szolgáltatójának, a 20. éve működő ARGUS-SECURITY Vagyonvédelmi Kft. üzleti filozófiáját. Legyen szó irodaház őrzéséről, személyi védelemről, magánnyomozásról, távfelügyeleti rendszer kiépítéséről vagy üzemeltetésről, takarításról, ügyfelek mindig biztosak lehetnek benne: **ÁRGUS SZEMEK VIGYÁZZÁK ÉRTÉKEIK BIZTONSÁGÁT.**

A Hídcsoport tagjaként az Argus-Security Kft. irodaházak, üzletek, logisztikai bázisok őrzésére, takarítására és üzemeltetési feladatainak ellátására; építési területek, nagyobb objektumok, biztonsági őrzésére és járőrszolgálatára; valamint magánnyomozásra és rendezvénybiztosításra specializálódott országos lefedettséggel.



A társaság nagy hangsúlyt fektet a minőségbiztosításra. Szolgáltatásaik állandó és megbízható minőségét az ISO 9001:2001 és 14001:2004, valamint az OHSAS 18001:2007 nemzetközi szabvány garantálja. A cég NATO „Beszállításra alkalmas” címmel is rendelkezik. A stabil pénzügyi háttér mellett egy 250 millió forint értékű, teljes körű szakmai felelősségbiztosítás garantálja, hogy a velük szerződő ügyfelek az egyedi igényeikhez igazodó, magas színvonalú szolgáltatást fognak kapni a pénzükért.

Közel 20 éve változatlan tulajdonosi szerkezettel működve, évről-évre folyamatosan fejlődve, a hazai tulajdonban lévő vagyonvédelmi vállalkozások piacán tekintélyes helyet vívott ki magának, mind az éves árbevételt, mind az általa foglalkoztatott munkavállalók számát tekintve. Az elért eredményeket hűen tükrözi az impozáns referencialista is, amelyeken a pénzügyi és ingatlanfejlesztési szektor szereplőin kívül megtalálhatóak felsőoktatási intézmények, multinacionális termelőüzemek és természetesen a hazai építőipari szektor nagyvállalatai.

A Hídcsoport megrendelése alapján végzett őrzések közül nagyságát és komplexitását tekintve kiemelkedik a Kőröshegyi völgyhíd és a Megyeri híd építésének őrzése, valamint az M3, M1, M7 autópályák kivitelezése során nyújtott vagyonvédelmi szolgáltatások. Az építési területek őrzése az egyik legnagyobb odafigyelést igénylő és legnagyobb kihívást jelentő területe a vagyonvédelmi szolgáltatásoknak, mivel a kivitelezési fázisban sokszor százmilliókat vagy milliárdokat érő építési anyagok védelmét kell megoldani zord körülmények között, jellemzően úgy hogy a leendő építmény biztonsági rendszerei még el sem készültek vagy még nem működőképeselek. Az ilyen környezetben felértékelődik

az őrzést ellátó vagyonőrök rátermettségének, oktatásának és ellenőrzésének szerepe. Az Árgus-Security Kft. a budapesti Szabadság és Margit hidak felújításának őrzése során a gyakorlatban is bizonyította, hogy a kiváló szakmai felkészültségű munkatársainak köszönhetően nagyvárosi környezetben is lehet hatékony vagyonvédelmet kialakítani olyan építési területeken, ahol teljes egészében nem lehet elzárni sem a gyalogos, sem a gépjárművel történő közforgalom elől. A társaság részt vett több NATO beruházás (Békéscsabai Radarállomás, Tatai Üzemanyag tároló) vagyonvédelmi feladatainak ellátásában.

A Hídcsoport és az Árgus-Security Kft. példamutató üzleti kapcsolata a vagyonvédelmi cég megalakulása óta töretlen, amely nem csak gazdasági, hanem szakmai vonalon is kölcsönös előnyökkel járt mindkét oldal számára. Ennek bizonyítéka, hogy az eltelt közel 20 évben az építőipari vagyonvédelem területén közös erővel sikerült olyan szakmai eljárásokat, újításokat bevezetni, amelyeket csak a megrendelői és a szolgáltatói oldal kölcsönös együttműködésével lehetett megvalósítani, ezzel is csökkentve a Hídcsoport vagyonvédelmi kockázatait. A cég üzleti filozófiájának egyik alappillére, hogy a náluk dolgozó vagyonőröket folyamatosan képezni, oktatni kell, számukra előrelépési lehetőséget szükséges biztosítani, mert csak így tudják a megrendelők által elvárt színvonalat tartani, növelni. Ennek az elgondolásnak ékes bizonyítéka, hogy csak a Hídcsoport őrzési helyein jelenleg nyolc olyan vagyonőr dolgozik, akik rendelkeznek a munkaviszonyuk 15 éves évfordulójára jutalomként készített emléklappal, és ezek a vagyonőrök minden bizonnyal a 20 éves munkaviszonyuk fennállására készültek jutalmat is átvehetik.



Kiss Sándor

HATVAN

Kezdődik a gyalogos- és kerékpárhíd építése

Cégünk, a Hídtechnika Kft. 2014. évben nagy fába vágta fejszéjét, mert a Hatvan Város Önkormányzata által kiírt „Kalandozzunk kerékpárral a Zagyva-folyó mentén” projekt keretein belül elnyerte a gyalogos- és kerékpárhíd tervezését, építését a Zagyva-folyó, Heréd-patak és a Szúnyog-sziget felett. A híd tervezését a Speciálterv Építőmérnöki Kft. végzi.

Az épülő hídon turisztikai célú gyalogos és kerékpáros átvezetés létesül, mely a Zagyva-folyó árvízvédelmi töltéseit kapcsolja össze közvetlen kapcsolatot biztosítva a Szúnyog-szigettel és az ott létesülő kalandparkkal.

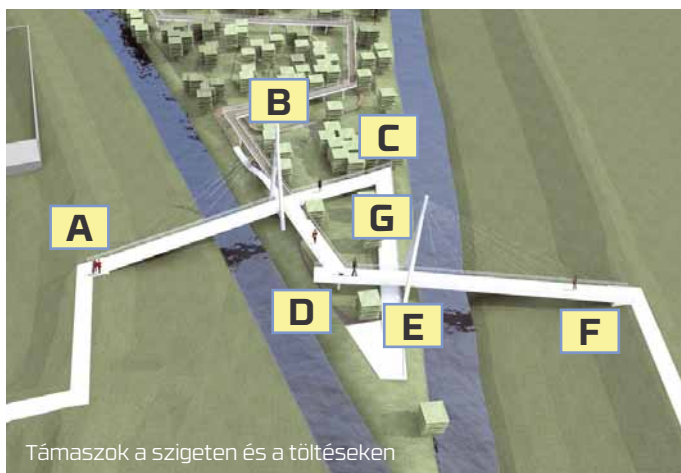
Ezen híd komplexum 4 dilatációs egységre bontható:

- ◆ északi 3 támaszú egy „A” pilon főtartós ferdekábeles híd (A, B, C támaszok)
- ◆ déli 3 támaszú egy „A” pilon főtartós ferdekábeles híd (D, E, F támaszok)
- ◆ Gerber-csuklós befüggesztett hídszerkezet (B, D támaszok)
- ◆ Lejáró 3 támaszú rámpa híd (C, G – Szúnyog-sziget)

A fenti 4 dilatációs egység egy egységes hídszerkezetet alkot, melynek teljes hossza 164,48 m, pályalemez szélessége 3,6 m.

A szigeten lévő támaszok (B, C, D, E, G) CFA cölöpalapozásúak, míg a töltésekbe épített támaszok (A és F) síkalapozásúak. A CFA technológiájú cölöpöket vasbeton cölöpösszefogó gerendák fogják össze, míg a szélső támaszokon tömörfalas szerkezetű vasbeton hídfők és ferde függő szárnyfalak épülnek. A pilonok vasbeton szerkezetű „A” formájú keretek, melyek a pályalemez felett 20 m magasságúak.

Pályalemezük merev acél tartóbetétes vasbeton szerkezet, melynek szerkezeti magassága 45 cm. A pályalemez felfüggesztése ferdekábeles kialakítású, melyek különböző teherbírású acélsodronnyokkal történik. Az északi pályalemez 5-5 és 4-4 db függesztő



Támaszok a szigeten és a töltéseken

sodronnyal, míg a déli pályalemez 5-5 és 3-3 db függesztő sodronnyal épül.

A pályalemez felső felülete B-5, alsó felülete B-3, míg oldalsó felülete a hídfők és szárnyfalak felületével B-4 bevonatot kap.

A hídon az 1,4 m magas korlát kézlécében rejtett LED szalagos díszkivilágítás, míg a pilonok tetjén a pilonokat és a ferdekábeleket LED fényvető reflektorok világítják meg.

A gyalogos- és kerékpáros híd teherbírása 5 kN/m² az e-UT 07.01.11:2011 szerint.

Csatlakozó útépítés is tartozik cégünk vállalásába, mely a Bástya utca illetve a Népkert utca felőli oldalról csatlakozik az árvízvédelmi töltésekhez és vezetik fel a gyalogos, kerékpáros forgalmat a hídra.

A munka befejezési határideje: 2014. november 15.

Cégünk a tervezést és tervjóvá hagyást követően 2014. április 22-én munkaterületet kapott, elkészítette a szigetre való ideiglenes bejáróhíd építését, a cölöpözési munkálatokat, valamint a munkagödörök kiemelését is elvégezte. 2014. május 19-től már a cölöpösszefogó gerendák, majd a felmenő szerkezetek építése történik.

A híd komplexum építése mennyiségileg nem jelentős, de technológiailag igen összetett, szép mérnöki feladat, mely a Hídtechnika Kft. életében nem minden nap adatik meg, így büszkeséggel tölt el, hogy részese lehetek!

Uhrin Zsolt



Látványterv „D”-i oldalról nézve

HR Osztály

bemutakozása

Az A-HÍD Zrt. kultúráját tekintve projekt alapon működő szervezet, ez a struktúra könnyebbé és hatékonyabbá teszi a cég folyamatainak működését, melyben a HR Osztály támogató csapatként kap szerepet.

Az elmúlt évben végrehajtott változások következtében jelenleg 3 fő a csoportunk létszáma.

Fojtyik Barbara a központi szervezeteért, **Mufics Anikó** a projektekért felelős, **Puller Eszter** pedig mindkét területen segíti a munkát.

Feladataink közé tartozik a HR tervezés és kontrolling, szervezetfejlesztési javaslatok kidolgozása, a munkaköri besorolási rendszer felügyelete, a szervezeti változások koordinációja, munkaerő-felvételi projektek irányítása, létszámgazdálkodás, kompenzációs kérdésekben a vezetőség támogatása, képzési tervek készítése, munkaszerződések, tanulmányi szerződések készítése, rendszeres és ad-hoc HR jelentések szolgáltatása és nem utolsósorban a munkaügyi adminisztráció.

A toborzás-kiválasztás területén figyelmet fordítunk a munkaerőpiac tanulmányozására. Álláshirdetések megjelentetésével az aktuálisan betöltendő pozícióra keressük a legalkalmasabb jelöltet. Emellett belső ajánlási rendszer is működik, mely által az ajánló révén rövid időn belül sikerülhet olyan új kollégát találnunk,

aki már ismeri cégünk kultúráját és megfelel a magas szintű elvárásoknak.

A 2013-2014-es év egyik sikerélményének tartjuk, hogy a cégcsoportnál felmerült létszámgigényeket maradéktalanul teljesíteni tudtuk.

Másik meghatározó eredménynek tekintjük, hogy egy komplex teljesítményértékelési rendszert sikerült bevezetnünk. A struktúra kialakítását, a folyamat működtetését, kommunikációját a vezetőség felé csapatunk koordinálta. Fontosnak tartjuk az eredmények visszacsatolását, a tanulságok levonását.

A kollégák folyamatos támogatását csapatunk egyik fő feladatának tekinti. Személyes beszélgetések keretében nyújtunk lehetőséget arra, hogy a kialakult bizalmi viszonyt tovább mélyítsük, bármely szakmai vagy személyes kérdést, problémát, javaslatot megbeszéljünk.

Célunk, hogy HR megoldásokkal harmonikus munkatársi együttműködést teremtsünk, mellyel hozzájárulunk a vállalat további sikeres működéséhez.

Fojtyik Barbara



Mufics Anikó



Puller Eszter



Hidász tervezők, szakértők konferenciája

Hosszú évek óta újra találkoztak a hídtervezők, szakértők a Magyar Mérnöki Kamara, Tartószerkezeti Tagozat, a Hidász Szakosztály által rendezett Hidász Továbbképzési Szakmai Napon.



Michel Virlogeux

A Tartószerkezeti tervezők mintegy 10%-a 300 kollega rendelkezik híd tervezői és szakértői jogosultsággal.

A 266/2013 Kormányrendelet évente egy alkalommal legalább nyolc órás továbbképzést ír elő.

Úgy gondoltuk, hogy olyan továbbképzést kell szerveznünk, amely újdonságot, értéket tud nyújtani a hidászoknak. Egy ilyen konferencia alkalmas a hídtervezők hosszabb együttműködését a továbbiakban a Hidász Szakosztályban elősegítse.

A hidászokat legjobban érdeklő témaköröket választottuk a programba: **modern hídépítés, híd szerkezetek és a híderősítések.**

Nagy szerencsénkre sikerült megnyerni vezér előadónak **Michel Virlogeux** francia hídtervezőt, aki többek között a Normandia hidat, a Millau-i völgyhidat és a most tervezés alatt álló isztanbuli Boszporuszt áthidaló harmadik hidat tervezi. Virlogeux úr immár harmadik alkalommal tart előadást Magyarországon, méltán mondtuk, hogy tiszteletbeli hidászunk.

A konferencián – nagytudású hírneves hídtervezőkhöz illően – a hídépítés, a híd szerkezetek fejlődését bemutatva ismertetett meg bennünket egy, a szerkezet viselkedését kiemelkedően ismerő vezető tervezői gondolkodásmódjával.

Második előadásában a most tervezett isztanbuli ferdekábeles híd szerkezet kialakításának fogásaival ismertetett meg.

Előadásainak képanyagát, összefogottságát az átadott tudásanyagot a konferencia résztvevői nagy tetszéssel fogadták. Michel Virlogeux előadásainak megkoronázása a részére összeállított kérdésekre adott válaszai voltak.

A Mérnök Újságtól kölcsönzött – Michel Virlogeux-val készített interjú – címe „Erő és elegancia” jellemezte a válaszait.

A válaszok közül nehéz kiemelni a legfontosabbakat, de néhány mindannyionkat foglalkoztató gondolatot itt közreadunk:

- ◆ A híd egy egységes alkotás, nem szerencsés, ha a tervezők elvesznek a számítógépes programokban.
- ◆ Minden híd új kihívás, néha egyenesen rémálom.
- ◆ A hídépítés jövőjéről: nehéz jóslni, de nem hiszi, hogy sok új szempont létezne, amelyről nem tudunk.
- ◆ A jövő hidjai nem lesznek hasonlóak, hibás és elítélendő az Egyesült Államokból ismert value engineering azaz a hidakat a végsőkéig lecsupaszítják, így azután szép hidat nehéz tervezni, természetesen felesleges műszaki megoldásokra nincs szükség.

- ◆ Az ifjú pályakezdőknek azt tanácsolta, hogy használják képzeletüket, kreativitásukat és egy kiemelt szakterületen dolgozzák be magukat.

A többi előadás a korszerű hidak építéséhez elengedhetetlen utófeszítési eljárásokkal (**Dr. Farkas György**) és a ferde kábelek építésével, dinamikai hatásokra való méretezéssel foglalkozott (**Borbás Máté**).

Az ebéd utáni előadások a híd szerkezetek megerősítésével foglalkoztak.

Érdekes volt egy ezelőtt negyven évvel épült ferde kábeles híd kábeleinek cseréjéről való előadás (**Francois Tronel**). Majd az utófeszítés erősített híd szerkezetek hatékonyságának bemutatása (**Dr. Dalmy Dénes**) és a híd szerkezetek erősítésének összefoglalója (**Dr. Kovács Tamás**) zárta a továbbképzési napot.

A konferencia zárásaként **Horváth Adrián** a Hidász Szakosztály elnöke a Szakosztály elmúlt évi munkáját ismertette és bejelentette, hogy a Hidász Szakosztály szeptemberben ülést fog tartani.

A konferencia színvonalát nagymértékben emelte három ifjú kollegánk **Híros Károly**, **Süle F. Attila** és **Dr. Kovács Tamás** gördülékeny tolmácsolása.

A visszajelzésekből úgy tűnik, hogy a konferencia elérte célját nem unalmas hanem érdekes, tanulságos továbbképzés volt.

*Dr. Dalmy Dénes
hidász*

az MMK Tartószerkezeti Tagozat elnöke

Sikeres audit

MIR-KIR-MEBIR felügyeleti

A Hídcsoport minőség-, környezet- és MEB irányítási rendszerének – hároméves cikluson belül tekintve a második – felügyeleti auditjára 2014. április 23-25. között került sor.

Idén az A-Híd Zrt., a Hídtechnika Kft. és a G-Híd Zrt. működését ellenőrizték.



Hónapokkal a tanúsítói audit előtt – az auditra való felkészülés jegyében – a központi szervezet MIR-KIR-MEBIR munkatársai felvették a kapcsolatot a Cégcsoport tagjaival az integrált irányítási rendszereik (IIR) belső auditálása és szakmai támogatás céljából. Ekkor még nem lehetett tudni, mely cégek kerülnek ténylegesen auditálásra. Ennek természetesen az auditon való sikeres megfelelésen kívül az IIR valóban hatékony működési irányába mozdító javaslatok megtétele, azok visszaellenőrzése, és a jogszabályi követelményeknek való megfelelés igazolása is célját képezte.

A TÜV Hessen részéről idén három auditor folytatta le a felülvizsgálatot a három szabvány követelményeit figyelembe véve. Az első nap az A-Híd Zrt. IIR szervezeti és projekt működését vizsgálták meg. Részletesen áttekintették – több más szempont mellett – a kitűzött célokat és programokat, az oktatásokat, a MEB dokumentumokat, a vezetőségi átvizsgálással

kapcsolatos feljegyzéseket, a környezeti tényezőket, valamint megismerkedtek az IIR-hez is szorosan kapcsolódó IT fejlesztésekkel.

A második nap délelőtt és kora délután az 1-es villamos projekt második ütemét keresték fel, valamint a Rákóczi hídon folyó munkákat tekintették meg. Ennek részeként az irányítási rendszer gyakorlati alkalmazásának hatékonyságára koncentráltak, mint például a TU-ban, az MMT-ben, a szerződésben foglaltakra, a kockázátértékelésekre, az oktatásokra, valamint a minőség- és környezetvédelmi tervekre.

A nap hátralévő részében a G-Híd Zrt. tevékenységét és raktárát auditálták, melyen a munkavédelmi és környezetvédelmi alvállalkozó is részt vett.

A harmadik nap a Hídtechnika Kft. integrált irányítási rendszerének, valamint a környezetvédelmi és munkavédelmi intézkedéseinek ellenőrzésére került sor.

A sikeres audit érdekében itt is részt vett

a Hídtechnika IIR külsős tanácsadója és munkavédelmi alvállalkozója.

Az auditorok nem-megfelelőséget nem tártak fel, de több olyan észrevételt és fejlesztési javaslatot megfogalmaztak, amellyel az IIR működését tovább javíthatjuk. Összefoglalójukban hangsúlyozták többek között a Cégcsoport elkötelezettségét az irányítási rendszerekkel szemben, az elmúlt években történt fejlesztéseket, az alvállalkozói tevékenységek koordinálását, az erőforrás-tervezést, a projektorientált működési szemléletet, az irányítási rendszerünk PDCA mentén történő szervezését, ezen belül is a folyamatos fejlődést. Mindezek alapján javasolják a tanúsító hely felé a tanúsítvány megtartását.

A Hídcsoport minden dolgozóját külön köszönet illeti a sikeres közreműködésért az auditra való felkészülésben, és annak lefolytatásában.

Varga Béla

FIRENZE hídjai, és sok minden más

Szakmai ártalom, hogy a hétköznapokban mérnökként tevékenykedő turista nem képes elvonatkoztatni hivatásától, és világjárása közepette megszállottan hajszolja a feltérképezetlen mérnöki létesítményeket. Hatványozottan igaz ez, amikor az embert Itáliába, a kultúra bölcsőjébe veti a sors.

Talán közhelyes, hogy az Appennini-félsziget az építőművészet fellegvára, ám annyira koncentráltan kevés európai térségben jelenik meg a mérnöki kreativitás és invenció, mint az „olasz csizmában”. Tulajdonképpen teljesen mindegy, a mediterrán ország mely régiójának szemrevételezése a cél, látnivaló mindenhol akad, sokkal több is, mint ami egy néhány napos kiruccanás alkalmával alaposan felfedezhető. A derék taljánok

hagyománytisztelete, autentikusságra való törekvése lenyűgöző, a látottak alapján pedig kijelenthető, hogy saját örökségük védelmezése érdekében a modern szerkezeteket is igyekeznek oly’ módon integrálni a meglévő környezetbe, hogy a harmónia ne törjön meg, a jó ízlés határait véletlenül se lépjék át.

Feltűnő, ahogy az ötletek terén túl nagy mozgásteret nem adó vonalas létesítményeket is megpróbálják érdekessé tenni.

A szlovén-olasz határ keresztezése után nem sokkal rácsos szerkezetű, alsópályás ívhidak tárulnak a szem elé, melyek az egyszerű autópálya műtárgyak szerepét hivatottak betölteni. A Trieszt-Venice autópálya szakaszon szintén akad érdekesség, a vasúti pálya átvezetése a sztráda felett két helyen is meglehetősen ódon, több támaszú felsőpályás kőhídon valósul meg. Az autópálya a Pó-síkság belsejében, Parma felé menet ugyancsak



tartogat letaglózó meglepetéseket. A 21. század korszellemének megfelelő futurisztikus építészeti elképzelések nyomát viseli magán a főpályával párhuzamosan, több száz méter hosszon elnyúló Reggio Emilia vasútállomás. A hófehérben pompázó, gigantikus hullámvonalat mintázó – vélhetően – acélszerkezet mellbevágó látványt nyújt, de a fél percre lévő csomópont három különleges acél ívhídja éppúgy vonzza a tekintetet.

Az igazi ékkövek azonban az elképesztően gazdag múlttal büszkélkedő városokban keresendők. Utunk során elsősorban Toszkána és Liguria nevezetességei, és rejtett kincsei közül igyekeztünk felfedezni néhányat.

Firenze egyike volt a legnyilvánvalóbb célpontoknak, az itáliai reneszánsz milliárdnyi formában elevenedik meg a Mediciék évszázadokon átívelő uralkodása alatt felvirágoztatott városban. Az Arno folyó közepes ágának két partján elterülő Firenze tobzódik a nevezetességekben, melyek nagyrészt egymás közelében

helyezkednek el a város történelmi központjában, mely 1982. óta a világörökség része. A Piazza della Signoria, e szabálytalan alakú tér önmagában hírességek garma-
madát vonultatja fel. Itt áll I. Cosimo lovas





szobra, a Neptun-kút, a Dávid szobor másolata, mögötte tornyosul a Palazzo Vecchio, de szintúgy az L alakot övezi az Uffizi palota és képtár, a Loggia dei Lanzi, valamint a Palazzo Uguccioni. Innen csupán néhány lépés az Arno partja. A folyó ugyanolyan módon, vízlépcsővel szabályozott, mint Prágában a Moldva, és ugyanolyan lélegzetelállító hidak ívelnek át felette. A leghíresebb a Ponte Vecchio, az Öreg híd, melyet az Aranyművesek hídjaként is aposztrofálnak. A 16. században épült, és már akkoriban az ékszerkészítők hídjá volt, a jelenleg is látható kis üzletekkel.

Az 1564-ben Giorgio Vasari terve alapján épített híd magába foglalja azt az 1 km hosszú fedett folyosót, amely a Vecchio és Pitti palotákat köti össze. Az úgynevezett Corridoio Vasariano a szerkezet tetején fut végig, és a legenda szerint a Mediciek saját bejáratú menekülési útvonalaként szolgált. Ma a Vasari-folyosó festők önarcképgyűjteményének ad helyet, a tárlatot azonban 1-2 évente mindössze 2-3 hónapra nyitják meg. A Ponte Vecchio az egyetlen hídjá Firenzének, amelyet a második világháborúban a kivonuló német csapatok nem robbantottak fel maguk mögött, azóta is találgatás övezi, hogy miért. A szerkezet az 1966-os firenzei árvíz idején súlyos károkat szenvedett, helyreállítása azonban a következő évben teljes egészében megtörtént.

Az Arno belvárosi szakaszának másik fő átkelője a Ponte Santa Trinita, a Szentháromság híd, melynek varázsát még eredendő puritánsága, árnyaltsága sem képes elkendőzni. Az útikönyvek szerint 1567. és 1569. között építette Bartolomeo Ammannati, a négy évszaktot megtestesítő négy szoborral pedig 1608-ban, II. Cosimo de Medici és az ausztriai Mária Magdolna esküvője alkalmával egészítették ki. A reneszánsz jellegzetes stílusjegyeit magán viselő szerkezet a világ legrégebbi elliptikus ívű hídjá, a két szélén 29 méteres nyílásúak a támaszközök, míg a középsőé 32 méter. A konstrukció nem bizonyult annyira szerencsésnek, mint híres szomszédja, azt ugyanis 1944. augusztus 8-án a németek megsemmisítették. Újjáépítésére 1958-ig kellett várni, mikor is Riccardo Gizdulich építész és Emilio Brizzi mérnök irányításával, a folyóba zuhant eredeti kövek bizonyos részének újrahasz-



nosításával történt meg a rekonstrukció. A Ponte Santa Trinita szomszédja Ponte alla Carraia névre hallgat, a két híd stílusát és történetét tekintve éppúgy rokonítható. Letisztult egyenesek és ívek adják meg határozott kontúrjait, öt támaszköze a folyó rezzenéstelen vizében viszatükröződve érdekes ellipsziseket láttat. Burkolata bazalt kockakő, mely a 19. századi átépítésnek köszönhetően elég széles ahhoz, hogy mindkét oldalán parkolni lehessen. A legenda szerint őse már a 13. században biztosította az átkelést a két oldal között, mely a Ponte Santa Trinitát is megálmódó Ammannati elképzelései szerint épült újjá 1559-ben. Anno e szerkezet szintűgy áldozatul esett a német csapatok visszavonulási stratégiájának, 1944. augusztus 4-én robbantották fel, a második világhéget követően viszont példás gyorsasággal állították helyre. Firenzének akadnak modern mőtárgyai is. A város perifériáján, a Cascine park végénél áll a Ponte all'Indiano, amely egy ferdekábel acélszerkezet, nevét pedig egy 21 éves indiai hercegről kapta, aki a 19. században itt hunyt el egy heveny lefolyású, lázas betegség következtében.

Firenze mellett leginkább Siena és Pisa tartozik a régió frekventált turistaközpontjai közé, ám a valódi toszkán

látvány- és érzésvilág a zöld lankákat, apró falvakat, valamint mesés kastélyokat rejtő vidéken keresendő. A 299 méter magas oromra épült Montecatini Alto valódi ékszerdoboz. Szűk utcáinak nem mindennapi hangulata, és az innen nyíló panoráma egyaránt felejthetetlen. Szintén kevésbé felkapott a tengernyi látnivalóval bíró Lucca, Puccini szülővárosa, melynek várfallal körülvett középkori óvárosa különlegességek egész sorát vonultatja fel. A várfal maga 4 km hosszú, tetején pedig sétány került kialakításra. Az idilli hely kanyargós, szabálytalan utcácskáit érdemes két keréken bejárni, amire minden lehetőség adott, hiszen számos biciklikölcsönző akad a falakon belül. Lucca fő látnivalója a középkori épületek által szegélyezett Piazza Amfiteatro, ahol eredetileg egy I. századi római amfiteátrum állt. Noha az aréna rég a múlt ködébe veszett, az ovális tér mit sem vesztett varázsából. A Guinigi tornyot szintén kötelező megtekinteni, melynek érdekessége, hogy a tetején zöldellő fák alkotnak kisebbfajta erdőt, de a Piazza San Michelét is vétek kihagyni. A Toszkánát északnyugatról határoló Liguriában egyetlen, de annál jelentősebb térség megtekintését tűztük zászlónkra. Cinque Terre az Olasz Riviéra szürreális látványvilágú csodája, mesébe illő, bohókás falvai akár Tim Burton filmjeinek díszletéül is szolgálhatnának, szavakkal nehéz érzékeltetni mindazt, ami szem elé tárul itt. Cinque Terre annyit tesz, „öt föld”.

Az azonos nevű nemzeti parkban a civilizációtól kisebb-nagyobb sikerrel elzárt öt tengerparti



falucska, Riomaggiore, Manarola, Corniglia, Vernazza, és Monterosso al Mare a különlegességekért lelkesedők zarándokhelye. Az egymástól néhány kilométernyi távolságra fekvő települések szín pompás házai festői környezetből emelkednek ki, a természeti adottságok lélegzetelállítóak, a mérnöki leleményesség pedig itt is tetten érhető. Cinque Terrében ugyanis nincs közúti közlekedés, vasúti viszont igen. A Róma-Genova vasútvonal keresztülhalad a falvakon, méghozzá úgy, hogy szinte kizárólag az állomásoknál bújik ki a hegy-ségben vezető alagútrendszerből. A vonaton ülve az embernek olyan érzése támad, mintha metrón utazna, csak éppen valami nagyon exkluzív vonalon...

A történet akár folytatódhatna is, elsősorban a cizelláltabb észak-olasz városok, Verona, Udine, és Trieszt ismertetésével, de már így is épp eléggé eltértem a cikk tárgyától. Mégis, ez talán bocsánatos bűn, Itália ugyanis beszippant, magával ragad.

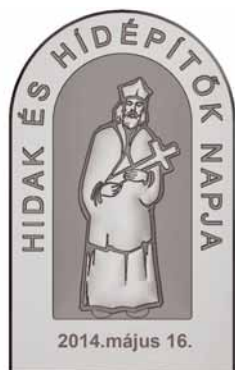
Danev György

*Fotók:
Molnár Annamária*



II. Hidak és Hídépítők Napja

2014. május 16.



A rendezvény mottójával:

Ünnepet szeretnénk teremteni a szakmának. Egy olyan ünnepet, mely egy szervezett közösség megjelenésére utal, a hídépítők közösségére. Ünnepet, mely nem csak azokat az alkotásokat láttatja, amelyeket vélhetően évtizedekre hoztunk létre, hanem saját magunknak, mint építőknek is lehetőséget ad a bemutatkozásra, ország - világ előtt. Mert egy ünnep, az előrettekintés jele. Olyan üzenetek sorát hordozza, melyhez jóleső érzéssel lehet csatlakozni, és valóságos értékrendet teremni.

Amikor az elképzelések valósággá válnak

2013-ban első alkalommal megszerveztük a Hidak és Hídépítők napját, őszinte örömünkre szolgált, hogy milyen jó szívvel csatlakozott a szakma az elképzeléshez. Azt tapasztaltuk, hogy egy korábban ki nem mondott hiányt pótolunk. 2014-ben már egy szervezőbizottságot hoztunk létre a támogatók köréből, a rendezvény minél magasabb színvonalú megszervezésére.

Már az érkezéskor zene fogadta a vendégeket. A „Szürke Verebek” zenekar különlegessége, hogy vezetője Szászi András, aki a Kiskőrösi Szakgyűjteménynek is vezetője. Ezúton is köszönetet mondunk a színvonalas előadásukhoz.

Szervezőbizottság





A megjelent vendégeket **Dr. Krámi Mihály**, a múzeum főigazgatója köszöntötte: (Részlet az elhangzottakból)

Szinte napra pontosan 115 évvel ezelőtt nyílt meg e helyen a Millenniumi kiállítás közlekedési csarnokából kialakított Közlekedési Múzeum. E múzeum már fennállása óta a közlekedés egyéb ágai mellett gyűjtötte a hidak, hídépítés műszaki emlékeit, fotóit, dokumentumait. Múzeumunk küldetés nyilatkozatában is megfogalmaztuk, hogy a magyar ipar és a magyar közlekedés műszaki emlékeinek gyűjtése, tudományos feltárása és bemutatása mellett alapvető feladata intézményünknek az ott dolgozók az iparban és közlekedésben dolgozók, hagyományainak ápolása. Ebben a szellemben az elmúlt időkből, a múzeum rendkívül jó kapcsolatot épített ki a hídépítő szakmával. Ezt számos kiváló kezdeményezés és jó példa igazolja. Most csak egyre utalnék: az A-HÍD Zrt. udvarában kialakított és folyamatosan bővülő hídkertre. Múzeumunk is részt vett az I. Hidak és Hídépítők napján, mely hagyományteremtő rendezvény volt. Akkor, és ott merült fel az az ötlet, hogy a II. Hidak és Hídépítők napját itt a múzeumban tartsuk. Erre mi rögtön igent mondtunk.

A továbbiakban, mint házigazda nagyon jó szórakozást kívánok Önöknek a mai délutánon.



Az ünnepet **Dr. Horváth Béla** Főpolgármesteri Hivatal Városüzemeltetési Főosztály vezetője méltatta. (Részletek a beszédből.)

Nagy megbecsüléssel köszöntöm Önöket Tarlós István úr, Budapest főpolgármestere nevében a „II. HIDAK ÉS HÍDÉPÍTŐK NAPJA” rendezvényén.

Becsülendő, hogy a „HIDAK ÉS HÍDÉPÍTŐK NAPJA” elindítói egy ünnepnapot kívántak létrehozni a szakma népszerűsítésére minden év május 16-án, nevezetesen Nepomuki Szent János ünnepén, a hidak, a hajósok, az árvédők, a fuldoklók védőszentje, és a gyónási titok vértanúja napján. Nepomuki Szent János szobra éppúgy szerves része a dunai tájnak, mint a szigetek, a parti csárda, az ártéri ligeterdő, valamint a római őrtorony. Közös öröksége a dunai népeknek, szerves része a Dunamenti hagyománynak.

Mai emléknapján – szerte az országban – sokfelé tartanak ünnepséget emlékeztetőre, például Vácott, vagy Mohácson, ahol a múlt századból eredő szokás szerint a dunai hajósok, molnárok és halászok májusban tartották látványos ünnepélyüket, vízi körmeneteket tartottak, tartanak.

Baja városában régi szokás a dunai „Jánoska eresztés”, ami több száz éves múltra tekint vissza. Baja „Szentjános” nevű városrészéből ered a hagyomány, ahogy az ott élő, javarészt vízi

mesterségekkel foglalkozó emberek tisztelegtek így védőszentjük előtt.

A Jánoska-eresztés tulajdonképpen azt jelenti, hogy egy csaknem 2 méter magas Nepomuki Szent János-szobrot levisznek a Duna-parti Türr-emlékműhöz, ahol hajóra teszik. A szobrot szállító hajót lámpionokkal, mécsesekkel kivilágított ladikok, motorcsónakok kísérik fel a Sugovicán a főtérhez, ahol ezután mulatság kezdődik.

Talán a Hídépítők Egyesülete ezt a „Jánoska eresztést” Budapesten is meghonosíthatná például egy margitszigeti célponttal az egyetemi, főiskolás ifjúság bevonásával. Próbálják meg a hidak és hídépítők nagyobb ismertségének növelése céljából!

Esetleg az Egyesület további szobrok felállítását kezdeményezhetné az újonnan épült, vagy most épülő hídjainknál.

A Duna-hidak megépítése, elhelyezkedésük alapvetően meghatározta Budapest és agglomerációjának fejlődését, terjeszkedését, a közút- és vasúthálózat bővülését. A főváros főútvonalai a Duna-hidaktól ágaznak szét, s ezáltal újabb tereket vonnak be az urbanizációba – ahogy Teleki Pál mondta: „változatosság a térben, változékonyosság az időben”. E munkában vannak Önöknek maradandó és látványos alkotásai.

Kívánok az Egyesületnek és a szervezőknek további sikeres „HIDAK ÉS HÍDÉPÍTŐK NAPJÁ”-t s még nagyobb szakmai megbecsülést a jövőben a hidászoknak!

Kérem, terjesszék továbbra is széles körben a magyar műszaki szakemberek világhírnevét!

Nagy örömünkre szolgált, hogy a köszöntőben olyan ötleteket hallhattunk, melyeket már a jövő évi III. Hidak és Hídépítők Napja rendezvényén szeretnénk is megvalósítani. (Szerk.)





Megnyitónkon, **Thoroczkay Zsolt**, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Közlekedési Infrastruktúra főosztályának vezetője, először Völner Pál államtitkár üdvözlését adta át. (Részletek a beszédből.)

Azt hiszem, hogy 2014. egyszerre a visszatekintés és egyszerre az előretekintés éve. Hogyha vissza akarok nézni az előző időszakra, akkor nagyon sok szép mérnöki alkotás készült el. Teljesen szubjektíven én ezek közül kettőt szeretnék említeni. A magyar-szlovák határon az Ipoly folyó fölött elkészült két híd, amely a szomszéd-sági program keretében Európai Unió támogatással valósult meg. Én magam útépítő mérnök vagyok, ezért a hidakat csodálni, a hidakat építőket pedig csak becsülni tudom. Osztom azoknak a véleményét, akik a hidakra nem csak mint mérnöki alkotásokra gondolnak. Tehát a hidak nem csak településeket, térségeket kapcsolnak össze, egyben szimbólumok is. Különösen igaz ez akkor, amikor egy határfolyót átívelő hídról beszélünk.

Az elmúlt időszakban nem csak határon építettünk új hidakat, hanem az ország belsejében is. Ezek közül nevesíteném a vásárosnaményi II. Rákóczi Ferenc hidat, ahol a régi híd mellett építettünk csodálatos új hidat. Az elmúlt 4 év nem csak az új építésekről szólt, hanem úgy érzem a korábbiaknál nagyobb hangsúly helyeződött a meglévő útvagyon, hídvagyon megmentésére, felújítására is. Talán önmagáért beszél az a szám, hogy a regionális operatív program keretében 160 hídon végeztünk valamilyen beavatkozást. Az elmúlt napokban indulhatott el a közlekedési operatív program keretében 8 főúti hídnek a felújítása is.

De nem csak a közúti hidakra volt tekintettel az elmúlt 4 éves időszak, hanem a korábbiakhoz képest újdonságként költségvetési forrásból indult el egy vasúti hídfelújítási program, évről-évre megteremtett költségvetési forrás keretből. Ha előre akarok tekinteni, akkor én egyértelműen a komáromi híd projektet nevezném meg. Ezt Magyarország és Szlovákia teljes egyetértésben valósítja meg.

Azt mondják, hogy egy rendezvény életében a harmadik év a mérföldkő. Az első év még a szervezők lelkesedése, a másodikban a lendülete segíti át a rendezvényt. Azt, hogy egy kezdeményezésből egy igazi hagyomány, tradíció vált az a harmadik év mutatja meg. Így én nem csak a mai napra kívánok sikeres hídepítést, hanem azt is kívánom magunknak közösen, hogy jövőre is találkozzunk ugyan ekkor.



Ezután **Dombóvári Éva**, a Hídepítők Egyesületének főtitkára adta át az I. Hidak és Hídepítők napján meghirdetett Hídmakett építő pályázat díjait. Az átadás kapcsán, a következőket mondta: (Részletek a beszédből.)

Amikor tavaly megrendeztük az első Hidak és Hídepítők Napját, már a szervezéskor az volt a szándékunk, hogy hagyományt teremtünk, és évente megünnepeljük szakmánk, hivatásunk napját.

Szerettük volna, hogy az I. Hidak és Hídepítők napját kövesse egy II. is. Ezért, hogy a két eseményt összekössük, a Hídepítők Egyesülete meghirdette a hídmakett építő versenyt és kiállítást. Nem gondoltuk volna, hogy középiskolásoktól kezdve egyetemistákon át a felnőtt korosztály is indul majd a versenyen.

A helyszín is kézenfekvőnek látszott, hiszen hol is lehetne méltóbban helyen megrendezni egy ilyen kiállítást, mint a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban. Ezt a lehetőséget ezúton is köszönöm a múzeum főigazgatójának, a kiállítás megrendezésében nyújtott sok segítséget pedig a múzeum munkatársainak. A szakmai zsűri 15 alkotást bírál el, két kategóriában:

● **Hazánk hídjai**, illetve ● **Fantázia híd** kategóriában. A zsűri tagjai voltak: Sal László az A-HÍD Zrt. vezérigazgatója, Dr. Szunyogh Gábor az Óbudai Egyetem professzora, Dr. Farkas György a BME egyetemi tanára, Magyar János a Hídepítők Egyesületének vezetőségi tagja, valamint Zsák Árpád Brúnó a Múzeum restaurátora. Valamennyi makett a maga nemében kiváló. Sok munka, és ötlet áll mögöttük. Az alkotásokból itt a múzeumban kiállítás nyílik, mely 2 hónapig látogatható.



Az A-HÍD Zrt. nevében **Sal László** vezérigazgató egy felajánlást tett a következő évekre vonatkozóan: (Részletek a beszédből.)

Kedves vendégek! Az A-HÍD Zrt. nevében szeretnék egy felajánlást tenni. Pontosan egy évvel ezelőtt, az A-HÍD Zrt. udvarán avattuk fel Nepomuki Szent Jánosnak a szobrát. Ez a szobor az Egri Hittudományi Főiskola és Szeminárium udvarán volt több évtizedig, ahol a papokat, kispapokat figyelmeztette a hűségre, mint fontos értékre. Dolhay Lajos atya átadta ezt a szobrot az Egyesületünknek, amit mi felújítottunk és most minket figyelmeztet minden nap a hűségre. Az ünnep alkalmából az A-HÍD Zrt. azt a felajánlást teszi, hogy minden évben az ország területén felújít egy Nepomuki Szent János szobrot. Több száz ilyen szobor van az országban, így ez a projektünk elég hosszú ideig fog tartani, de állunk elébe.



Sitku László, a KKK híd osztály osztályvezetője és **Hodik Zoltán**, a BKK Közút híd-műtárgy osztályvezetője felhívása. (Részletek a beszédből.)

Szeretnénk úgy csatlakozni a rendezvényhez, hogy bizonyos hídjainkat a Hídepítők Napjához kapcsolódóan megnyitjuk a nagyközönség előtt. Természetesen a hidak azon részeit, melyeket a „mindennapok embere” nem láthat. Gondolunk itt például a Lánc híd, az Erzsébet híd lehorgonyzó kamrájára, valamint a Megyeri híd pilonjából megcsodálni a panorámát. Természetesen mindez lelkes hídmérnökeink és hidászaink szakértő segítségével valósulhat meg, egy előzetes jelentkezés alapján. Arra biztatunk mindenkit, hogy figyelje majd a Hídepítők Egyesületének honlapját, ahol ezeket a lehetőségeket közzé tesszük.



Az ünnep különlegessége volt Gyukics Péter fotóművész „Duna Hídjai” című kiállítása, melyet **Barsiné Pataki Etelka**, a Magyar Mérnöki Kamara Elnöke nyitott meg. (Részletek a megnyitóból)

Nekem külön öröm az, hogy ezt a kiállítást ma megnyithatom. Ennek két oka van. Egyrészt maga a kiállítás, a művész, és a könyv ami erről szól. Másrészt nem szeretném eltitkolni, hogy a magyar elnökség alatt felelős voltam a Duna stratégiáért, és a legnagyobb rendezvényünkön ez a könyv került bemutatásra. Gyukics Péter úr csendesesen áll itt mellettem, úgyhogy had olvassak tőle, a fotográfus, fotó művész így vall a hidakról:

„10 év alatt kb. 700 hidat fotóztam le. Ez a szám nem tartalmazza a vissza-vissza térő fotografálásokat. Miért is fényképezek

hidakat? Mert a fotografálás közben a műszaki alkotás és alkotója bűvöl el. A hol látható, hol láthatatlan erővonalak, a tájba belesimuló, vagy abból kitűnő formák, a meghitt kis átkelők és a tekintélyes nagy szerkezetek. Hol az alkotó? Ott van minden fagerendában, minden darab faragott kőben, minden acélrúdban, minden vasbeton elemben, minden alkatrészben. Jelenlétét „csak” az bizonyítja, hogy a híd áll. Egy éve, 10 éve, 100 éve, 200 éve áll. Nekem, a fotósnak a legnehezebb feladat láttatni

a sokszor szigorú szerkezetekben rejtőző szépséget.

A kiállításon a nagyon gazdag anyagból 33 kép látható. Mi magyar mérnökök be tudjuk mutatni ezeken a hidakon keresztül, hogyan illeszkedünk bele az európai műszaki kultúrába. Több minden elhangzott már, hogy mi volt, és mi vár ránk. Én azt szeretném mondani a jelenlévők előtt, hogy mi magyar mérnökök azért még egy kicsit többet is tudnánk tervezni.



A beszédek elhangzása után a jelenlévők megtekinthették a kiállítást, mely még 2 hónapig látható a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban.

A rendezvény érdekes színfoltja volt a nagyszátor, melyben cégek mutatkoztak be, illetve különböző játékok, és bemutatók helyszínül szolgált.

Mindazok, akiknek napjai nem hídépítéssel telnek, ezen a délutánon bepillantást kaphattak a hídépítés rejtelmeibe. Az érdeklődők a helyszínen Leonardo da Vinci különleges hídszerkezetét építhették meg, ragasztás, szögelés és csavarozás nélkül. Itt mindenki megtanulhatta, hogy miképp kell egyszerű, otthoni étkezési tésztaból hidat építeni. A délután folyamán az Óbudai Egyetem diákjai tésztahid-törési bemutatót is tartottak.

40 ezer LEGO kockából rakhatták ki az érdeklődők, Nepomuki Szent János a hidászok védőszentjének képmását. E munkában bárki részt vehetett.

A szabadtéri program a szakma „játékos” hídépítő versenyével folytatódott a múzeum előtti téren. Itt a szakembereknek egységes feltételek mellett, adott időn belül olyan hidat kellett építeniük, melyen azután valamennyien átmennek, a „vízbeesés” veszélye nélkül. Az idei verseny újszerűsége volt a csapatok összetétele,

minden csapatban volt: tervező, kivitelező, megrendelő, mérnök, oktató, egyetemista és a hatóság részéről egy fő. A közönség nagy ovációval fogadta a verseny megkezdését adó jelzést. A csapatok lázas munkába kezdtek. Külön említést érdemel, több hölgy is akadt a versenyzők között. Ezúton is gratulálunk úgy a lányoknak, mint a csapatoknak.

2013-ban a Hidak és Hídépítők napját 24 cég támogatta, míg idén 45. Ez a szám már önmagában is tiszteletet parancsoló, egy szersz mind kötelezi is a szervezőket, hogy az ideai tapasztalatokat felhasználva készüljenek a 2015 évi rendezvényre.

Tehát így búcsúzzunk: - **Viszontlátásra 2015-ben a III. Hidak és Hídépítők Napján!**

Dombóvári Éva

A nagyszátorban



A hídmakett építő verseny pályamunkáinak értékelése

Dr. Szunyogh Gábor az óbudai egyetem professzora, összesítette és öntötte formába a szakmai zsűri értékelését.

Fantáziahidak

I. hely: **Kovács Péter** - Vasbeton ívhíd

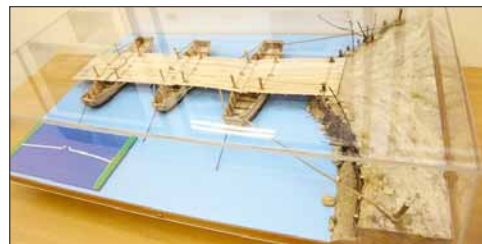
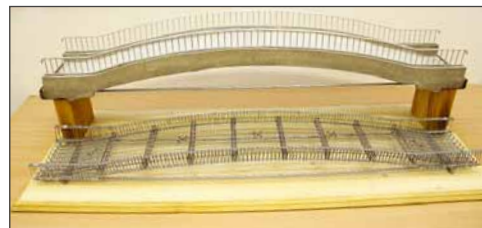
A makett mind kivitelében, mind a modell által kifejezendő ismeretek átadásának módját illetően kiemelkedő. Tökéletesen bemutatja egy vasbeton ívhíd szerkezetének lényeges elemeit, és pedig olyan hiteles kivitelben, hogy a nézője azt hiheti, hogy egy valódi hidat lát „fordított távcsővön nézve”. A makett tehát nem csak szép, hanem jól megfogalmazott didaktikai tartalma van azáltal, hogy egy, a híd makett mellett helyezett, azonos méretarányban elkészített külön modellel bemutatja a kész hidaknál egyébként nem látható vasalás szerkezetét. Nagy értéke az is, hogy az alkalmazott anyagok pontosan olyan benyomást keltenek (színük, anyagminőségük, tapintásuk stb. alapján), mint az igazi vasbeton hidak. Kiemelendő továbbá, hogy készítője nem csak a szerkezeti hűségre törekedett, hanem a korlát kialakításával még valódiabbá tette makettjét.

II. hely: **Kucsay József** - Hajóhid-rekonstrukció

A makett a régmúlt időkre viszi vissza nézőit: letűnt korok dereglyéiből, deszkapallókból készült, kötelekkel összekötött és sövény-támfalakkal megerősített hajóhid terepasztalát készítette el. A makett kidolgozottsága tökéletes: szinte látja az ember azokat a lilliputiakat, akik jönnek-mennek e hídon. A modell igen gondosan ki van dolgozva: készítője tökéletes realista részletességgel ábrázolja a hidat és környezetét.

III. hely: **Tüske Roland** - Vasúti híd

Tüske Roland középiskolás hallgató egy gyönyörű kis fantáziahidat készített, mely egy mély völgyet ível át. Roppant szép és gondos a híd környezetének kialakítása: bokrok, fák, köves partoldalú folyó, sziklák stb. biztosítják, hogy tényleg valódi táj képét idézze vissza. Maga a híd is gondos munkával készült, látható, hogy tervezője átgondolta, hogyan építene meg a valóságban, illetve hol és hogyan kellene megerősíteni. Igen szellemes, ahogy a mindennapi otthonokban található alapanyagokat felhasználta az építésénél (pl. tűzőkapocsból készítette a híd korlátját, hurkapálcákból a híd gerendáit, hullámpapírból a terepasztal merevítőit stb.). A modell látványosan érzékelteti az úttesten található különböző tereptárgyakat is. Az ilyen modellek bizonyítják e hídépítő pályázatot szükségességét: olyan tevékenységre sarkallják ifjúságunkat, mely kizökkeneti őket a számítógépes játékok „agyatlan” egyhangúságából, és versenyre kelnek a makettépítés majdnem áthidalhatatlan technikai nehézségeinek elhárításáért.



Magyarország hídjai

I. hely: **Horváth Adrienn és Derbák Gergő** - Szolnoki Tiszavirág híd

A szolnoki Tiszavirág híd makettje egyedülálló a sok pályamű között, mert alkotói egész más koncepciót követtek, mint a többi modellező. Horváth Adrienn és Derbák Gergő nem azt tűzte célul, hogy az eredeti híd minél pontosabb kicsinyített mását alkossák meg, hanem, hogy a híd szépségét, formai harmóniáját a hagyományostól eltérő technikával szemléltessék: több ezer gyufaszálból állítsák össze. Hihetetlenül aprólékos munkával, óriási türelemmel, „tégldről-tégldről” építve formázták meg e nagyszerű makettet. Hasonló feladatra vállalkoztak hajdanában a bányászati jeleneteket bemutató türelemművegek készítői, akik sajátos technikájukkal akartak emléket állítani nehéz de nemes foglalkozásuknak. Nos, ilyen unikum a Tiszavirág-híd makettje is, mely „behozta” a hídmodellezés világába a „gyufatechnikát”. E modell egyébként több is, mint a türelemművegek mesevilága, mert méretei az eredeti arányos kicsinyítéséből adódnak, tehát bizonyos értelemben pontos mása a valódinak. A hűséget az is bizonyítja, hogy nem csak a feljáró lépcsőket, a pillérek és korlátokat készítették el gyufából, hanem még az úttestet áttörő átlátszó ablakokat lemásolták kis hídjukra.



II. hely: **Egyed Roland** - Biatorbágyi viadukt

Ez a grandiózus modell mind méretében, mind részletgazdagságában, mind pedig kivitelében kiemelkedő alkotás. Olyan tökéletes mása a Biatorbágyi viaduktoknak, mintha egy, a hídról készített háromdimenziós képet látnánk. Tekintélyes a hosszúsága, mert készítője pontos, 1:50-es lépték szerint készítette a modellt, ami nagy méretet eredményezett. A szállíthatóság érdekében igen ügyesen két darabból állította össze, amint a valódi híd is szerkezetileg két független hídelemből áll. A vasszerkezet nem csak elemeiben egyezik az eredetivel, hanem a legapróbb részletek (pl. a szegecsek) is látszanak rajta. Külön érdeme a modellnek, hogy még a híd járőfelülete is híven tükrözi a jelenlegi állapotot: látható, hogy a vasúti sínek rozsdásak, és a rozsdás por belepeli a sínek környezetét is. Tökéletesen visszaadja az eredeti híd környezetét is a völgy oldalát, illetve a völgytalpat bemutató „terepasztal” segítségével, amelyet a legapróbb részletekig kidolgozott bokrok, ösvények, utak és sziklák díszítenek. Nagyon sokat emel a modell összképén a pillérek terméskőborításának szinte művészi megjelenítése. Egyed Roland abszolút profi munkát végzett: egyesítette a szigorú alak- és mérethűséget megkövetelő műszaki pontosságot a híd szépségét érzékeltető művészi realizmussal.



III. hely: **Horperger Arnold, Papp Róbert, Huszár Ramóna** - A dunajúvárosi Pentele híd

Hihetetlenül szép, nagyon gondosan elkészített, az eredeti hidat híven bemutató makett. Dicséretes készítőinek témaválasztása: hazánk egyik legújabb, a többi hidunktól eltérő szerkezetű, modern alkotást másoltak. Annak ellenére, hogy az alkalmazott méretarány csak kis méretű modellt tett lehetővé, alkotói nagy kezűgyességrel téve tanúbizonyosságot úgy tudták kidolgozni a legapróbb részleteket is, hogy a maketre tekintve szinte nem látunk különbséget a valóságos és kicsinyített változat között. Tetszetős a híd szerkezeti elemeinek részletes ábrázolása: a kis méret ellenére sikerült megvalósítani a korlátokat, lámpaoszlopokat, sőt az úttest útburkolati jeleit is.

A csapatok versenye



A győztes csapat hídja
14 perc alatt készült el.

Titkos anyagok

A professzionális versenyzőknek mindössze 20 perc alatt kellett megépíteniük a hét méteres fesztávú hídjukat. Mindehhez csak néhány eszközt, és egy, a hídépítésre nem használt, számukra is titkos tárgyat kellett beépíteniük.





Hídépítő verseny díjátadás



Tésztahíd törés Óbudai Egyetem



Lánc szakítás BME



Interjú



Sorsolás



Da Vinci híd



Egyetemista hídépítők



40 ezer LEGO kirakó



Párhuzamos emléktábla avatás **Londonban** és **Budapesten**

Kutatómunka a Lánchíddal és annak elődeivel kapcsolatban Angliában és Magyarországon

Lapunk olvasóinak figyelmét szeretném felhívni Váci Sándor munkásságára, aki évtizedek óta Londonban élő építész, és a Royal Institute of British Architects tagja. Kutatói tevékenységének egyik legfontosabb – mindkét országot érintő – területe a Lánchíd múltjának és jelenének, valamint a tervezésével, építésével kapcsolatos dokumentumok kutatása, publikálása. E munkának fontos része az – amit Váci úr már hosszú évek óta sikeresen szervez –, hogy az angliai levéltárakban és a magyarországi források helyeken (Budapesti Történelmi Múzeum, Kiscelli Múzeum, Országos Levéltár, Budapesti Levéltár, Akadémiai Könyvtár, Nemzeti Múzeum, Közlekedési Múzeum) őrzött, a hídra vonatkozó rajzi és írásos dokumentumokat feltárja és – digitálizálva – kutathatóvá tege.

Ez két okból is indokolt. Egyik jelentős szempont, hogy a Lánchidunk „előképei” (Hammersmith, Marlow és Shoreham) Angliában épültek. Ma már ugyan csak a Marlowban épült áll, a másik kettőt időközben elbontották és formában, anyagban egészen más szerkezetek épültek

a helyükbe. Az eredeti dokumentumok azonban (legalább is jelentős részük) feltehetően.

A másik szempont, hogy a két híd tervezője („előképek” és a Pest-budai álló híd) egyazon személy William Tierney Clark. Emellett, természetesen arról sem szabad elfeledkeznünk, hogy Angliából sok szakember jött az építés időtartamára Magyarországra. Többen itt is maradtak és családot alapítottak. A legismertebb Adam Clark, az építés vezetője, akinek leszármazottai ma is élnek. Az ő életük és munkásságuk dokumentumai is nagy jelentőségűek mindkét ország szakemberei, kutatói számára.

Nem kevésbé fontos és kiemelkedő célja e munkának ezért az, hogy a Tervezőnek Londonban és Budapesten egyaránt méltó emléket állítson.

Londonban egy neves vállalkozó, Mr. St. George támogatásával (a Hammersmith-i híd közelében), Budapesten a Főváros segítségével került a Lánchídra az angol és magyar nyelvű szövegekkel készült emléktábla. A táblán, mint képünk is mutatja, a híd jellegzetes részlete mellett

W. T. Clark portréja kapott helyet. Az emléktáblát Kutas László szobrászművész alkotta, aki kő és bronz szobrai mellett kisplasztikáiról, érmeiről ismert. A Lánchíd pesti hídfőjének északi kandeláber-posztamentumán elhelyezett emléktáblán kívül a művész emléklapoktetet is alkotott az alkalomra.

Az emléktábla avatására Budapesten 2014. június 12-én került sor. A Megjelenteket a Főváros nevében Dr. Szentes Tamás főpolgármester-helyettes köszöntötte. Az avatást követően fogadáson találkoztak a résztvevők, ahol Váci Sándor a tábla létrehozásának kezdeményezője és Mr. Jonathan Knott, az Egyesült Királyság magyarországi nagykövete üdvözölte a vendégeket. Az ünnepi alkalmat megtisztelte jelenlétével az angliai Mérnöki Kamara (Institution of Civil Engineering) képviselője is. A fogadásnak a Magyar Tudományos Akadémia Sarokterme adott helyet, melyet támogatott a Budapesti Közlekedési Központ Közút Zrt. és a Hídépítők Egyesülete. (Fotók az avatásról és a fogadásról.)

Szabó László

Marlow



Hammersmith



Shoreham





Váci Sándor építész, az ötlet gazdája,
Mr. Jonathan Knott, az Egyesült Királyság magyarországi nagykövete,
Kutas László szobrászművész





Több oka is volt annak, hogy az **A-HíDragon csapata** telephelyet váltson, ennek végeredményeként a Vízügytől béreltek egy területet a Csepel-sziget északi végében a Kvassai híd lábánál és **megvalósították álmukat**, kialakították a saját edzőbázisukat.

Nem csak az e-mailen megküldött meghívóhoz csatolt térkép segítette a tájékoztatóban, de a terület bejáratánál kedvesen útbaigazító biztonsági őr is egyengette utamat „Menjen csak fiatalember arra egyenesen, már sokan vannak” buzdításával.

Talán a Soroksági úton kialakult dugó vagy az egész hetes, irtózatosan esős idő eleleni félelem okán a vendégek létszáma elmaradt a várakozástól, azonban így a megjelent vendégeknek a vendéglátói szeretetből annál több jutott.

És valóban, az összes Sárkányhajós egyenpólóban, sűrögve-forogva, izgalommal teli, ugyanakkor megérdemelten büszke házigazdaként, jókedvűen várta a vendégeket. Elegáns, fehér abrosszal terített

kerthelyiséget varázsolvá, húsítóket, frissítőket (alkoholos és alkoholmentes italokat) és aprópogácsát kínálva várták az ide érkezőket. Nem tudtam nem észrevenni azt a hatalmas bográcsot sem, amiben már rotyogott az ínycsiklandóan illatozó gulyásleves. Gondoltam is magamban, hogy azért tudnak élni ezek a Sárkányhajósok. Ha ez a sárkányhajózás és minden edzés ilyen körülmények között telik, akkor talán komolyan el kellene gondolkodnom az evező rendszeres megragadásán...

Némi csúszással kezdetét vette a „hivatalos” program a telep és a csapat bemutatásával a kezdetektől napjainkig. Történelmi, kulturális és technikai tudást magunkba szívva megismerhettük, hogy honnan indult maga a sárkányhajózás,

milyen szabályok mentén szerveződik a hazánkban is egyre népszerűbb tömegsport. A szervezők nem bízták a véletlenre, mert ha esetleg valaki az előadások iránt nem kellő figyelemmel viseltetett, az a rákövetkező rögtönzött dolgozaton egyből elvérezhetett volna. Szerencsére és köszönhetően a színvonalas és kellően felkészült – szintén sárkányhajós – előadóknak minden vizsgáló átkelt a tűfokán...

A telepen végigsétálva, minden egyes ásonyomáson, becsavart csavarban, összeszerelt kikötőn, lefektetett több 10 m víz-gáz és elektromos vezetéken látszik az a sok-sok munkaóra, mely szerencsére építőiparos irányítás mellett, de mégiscsak lelkes amatőr sárkányhajósok és családtagjaik szabadidejükből ellopott percek

sokaságának eredménye. Múltán lehetnek büszkéek gyermekükre, a Sárkányhajó telepre.

Bár nem tisztom a „szponzorok” és segítő külsős vállalatok méltatása, de talán – mint ahogy minden magára is valamit adó létesítmény avatásakor – itt is meg kell említeni azokat, akik nélkül nem jöhetett volna létre a remekmű. Nem is azért fontos megemlíteni, mert anyagi jelentősége lenne – bár az sem elhanyagolható –, hanem inkább a csapat-szellemet és egy nagycsaládhoz való tartozást mutatja az is, hogy hogyan segítették a Sárkányhajósok telepének létrejöttét a projekteken fel nem használt anyagok, a „kiszoruló” beton, G-HÍD konténerok, M-HÍD raktárából kölcsönkért padok, öltözőszekrények, stb. stb.

Persze egy sárkányhajó telepvató nem valósulhat meg sárkányhajózás nélkül, így egy rövid, de annál viccesebb táncos bemelegítés és persze szakmai és technikai felkészítést követően vízre szálltunk. Nem mondhatnám, hogy túlzásba vittük az „edzést”, de nem is ez volt a cél, hanem inkább a sport bemutatása és

megszerettetése. Ez a párszáz méteres evezés ennek ellenére a rákövető két napban érezte hatását izmaimban....

A sárkányhajózás tényleg szép sport. Nem egyszerű lapátolás, laza evezgetés. Itt tényleg az egységben az érő. A ritmus,

összhang, fegyelmezetség, kitartás és technika az, ami a hajót a vízen olyan sebességre képes egyik pillanatról a másikra felgyorsítani, hogy az ember még a székről is lebillen. A szó szoros értelmében ezt történt, miután vendéglátóink megmutatták

nekünk, hogy mire is képesek, amikor is udvariasan megkértek minket, hogy kis pihenőt tartva a lapátokat emeljük be és majd Ők eveznek. Hát tényleg rákétaként lótt ki a hajó, és a korábbi csordogáláshoz képest süvítettük, mint egy golyó.

Az evezés végeztével, miután kellemesen elfáradtunk, még jobban esett az addigra elkészült gulyásleves, és a vacsora közben egy-egy pohár bor melletti beszélgetések. A délután estébe hajlott, és bár kellemes napsütéses napot zártunk, a tavaszi hűvös indulásra ösztökélte a résztvevőket. Buzdítok mindenkit, aki szeret mozogni, edzésben tartani magát, jó levegőn lenni és egy jó csapat tagja szeretne lenni, hogy bátran csatlakozzon és töltsen a szerda és vasárnap délutánjait sárkányhajózással az A-Híd Dragonosokkal!

Nagy-Mélykúti Bence



RECCS 2014

Tésztahíd Építő Világbajnokság a Hídépítők Egyesülete támogatásával

Az Óbudai Egyetem 2014. május 30-án negyedszer rendezte meg a RECCS tésztahíd építő világbajnokságot, ahol 9 ország (Brazília, Lengyelország, Lettország, Magyarország, Németország, Oroszország, Portugália, Románia, Szerbia) 13 egyetemének/főiskolájának 31 mérnökhallgató csapata HÍD és TARTÓ kategóriában mérte össze tudását.



A verseny fővédnökségét: **Tarlós István** Budapest főpolgármestere és **Barsiné Pataki Etelka**, a Magyar Mérnöki Kamara elnöke vállalták. A védnökök között szerepelt **Apáthy Endre**, a Hídépítők Egyesületének elnöke. A verseny elnöke **Horváth Sándor dékán**, a verseny tiszteletbeli elnöke **Fodor János** rektor volt.

Spagettiből hidat építeni? Játék ez, vagy tényleg komoly dolog?

Egy jó és szép híd megépítése, függetlenül attól, hogy milyen anyagból készül, komoly mérnöki feladat.

A tésztából épített hidak versengése többévtizedes hagyományokkal rendelkezik, ilyen versenyt több európai és tengeren túli mérnökképző intézményben rendeznek. A rangos nemzetközi mezőny, a kiemelkedő eredmények és a szervezés színvonala alapján viszont szerénytelenül állíthatjuk, hogy a RECCS a világ legszínvonalasabb versenye, méltán nevezhető világbajnokságnak.

A RECCS 2014 izgalmas, de mégis jó hangulatú verseny volt, melyet a ustream.tv

jóvoltából a világ bármely pontján online lehetett követni. A versenyről a médiában számos tudósítás jelent meg, a két legnagyobb kereskedelmi televíziós csatorna főműsoridőben sugározott beszámolót.

Az előírások szerint a szerkezeteket kereskedelmi forgalomban kapható száraztésztából, vagy kizárólag lisztből és tojásból házilag előállított száraztésztából kell készíteni. A felhasznált ragasztó tetszőleges ragasztó lehet, de csak kötőelemként használható, tehát a párhuzamos tésztaszálak összeragasztásával tilos kompozit anyagot létrehozni. A HÍD annyiban különbözik a TARTÓtól, hogy a híd teljes hosszában lennie kell egy folytonos, 50 mm széles tésztából készült útfelületnek.

A HÍD kategória díjait a Hídépítők Egyesülete ajánlotta fel. Az első helyet a **Kolozsvári Egyetem hallgatói** szereztek meg **436,4 kg**-mal. A második és harmadik díjat az **Óbudai Egyetem** két csapata nyerte. A verseny nagyon szoros volt, a második és harmadik helyezett eredményei sem sokkal maradtak el a nyertesétől. A világcsúcs

megdöntése nem sikerült, amelyet a tavalyi világbajnokságon Járó Csaba, Vincze Miklós, az Óbudai Egyetem hallgatói állítottak fel (570,3 kg).

TARTÓ kategóriában az első két helyezett az **Óbudai Egyetem Bánki Donát Gépész és Biztonságtechnikai Mérnöki Kar** csapata lett. **Papp János** eredménye néhány kilóval a tavalyi győztes Márkos Szilárd 2013-as eredménye felett alakult (549,8 kg), azonban a világcsúcsot továbbra is Szilárd tartja (611,8 kg), melyet 2012-ben a Tudományok Hídján rendezett versenyen állított be. Második helyen ugyancsak **Bánkisok** végeztek, míg a képzeltbeli dobogó alsó fokára a **Dunaújvárosi Főiskola** csapata léphetett.

Bár a világcsúcsokat egyik kategóriában sem sikerült megdönteni (amiben szerepet játszott a tészta teherbírását csökkentő magas, 66%-os relatív páratartalom), összességében nagyszerű eredmények születtek. Arra, hogy egy versenyen belül 13 szerkezet teherbírása 300 kg feletti, még nem volt példa!

Dr. Horváth Sándor dékán

...akkor barkácsolunk

„Közdolgok, magándolgok gyakran fölháborítanak.

A fúrás-faragás, kerekítés megnyugtatja, lecsillapítja a lelket”

Deák Ferenc (1865)

Hogy mire jó a barkácsolás? Annak egy-részt van gyakorlati haszna: nem kell mindenért szakembert hívni (burkolót, galéria készítőt, lakatost, ácsot stb). Ezen felül sokkal fontosabb az, hogy minden részlet az életünkben kedvesebb számunkra, ha azt mi magunknak köszönhetjük. A gyereknevelést sem bízunk babysitterre (még ha néha el is gondolkozunk rajta). Itt nem szól bele a tervező, a Műszaki ellenőr, a NIF, az NKH, a főnök az alkotásba. Ami elkészül, az teljes egészében a miénk. A mellékelt képek minden alkatrészét, elemét én fogom meg, találok ki, szerzem be, vágom méretre, hegesztem, csavarozom össze és festem le.

Amikor az otthonunkban körülvesz minket a művünk, még ha egy kicsit görbébb is mintha hívtunk volna valakit, mégis sokkal értékesebb nekünk. Sajnos a főzés örömei rövid ideig tartanak (ez igazságtalan).

Egyszer egy betontechnológiai továbbképzésen fogalmazta meg jól az előadó, Orbán József professzor úr, hogy azok tudnak boldogabban élni, illetve magasabb szintre eljutni, akiknek úgynevezett fiók agyuk van. Az embert az életben sok inger éri munka, gyereknevelés, problémák, házasság, mindennapi megoldandó dolgok. Az egyes részeket az életben akkor tudjuk tökéletesen végrehajtani, ha az adott pillanatban csak egy dologra kell koncentrálnunk, azaz egy fiók van csak nyitva és a többi zárva tudjuk tartani. A hétvégéket is akkor tudjuk élvezni,

ha a munkahelyi mizériákat hátrahagyjuk. Vannak emberek, akit ha felhívok hallom a túloldalon a „kattanást”, azaz hogy átáll az agya a beszélgetésre és minden más fiókot becsukott. Ilyenkor a beszélgetés rövid és célravezető. Nos a barkácsolás az, amik közül főként a hegesztés nekem egy ilyen inger. Vannak akik a fentiek eléréséhez kocsmázással kezdik a hétvégét. Ilyenkor minden fölösleges fiók nem csak becsukódik, hanem meg is szűnik. Na az én agyam nem pont ilyen. Ezért vehettem 21 éves korom körül (bár akkor még nem tudtam pontosan miért) egy kis hegesztőt, hogy ezeket a zavaró fiókokat behesgeszthessem.

Halljuk a hegesztőtől a beképzelt szöveget, amikor azt mondják, hogyha a pajzsot lecsukják nincs más csak ők és az ív (Casanova az ajtók becsukása után mondhatott hasonlót.) Nos ez valóban így van. Ezt talán a varráshoz, vagy olyan folyamatokhoz lehet hasonlítani, ahol a gép elindításával muszáj végigvinni a folyamatot, mert különben nem lesz jó az alkotás. Például a mosás nem ilyen, hiszen különösebben nem zavar engem, ha csak fél nap után veszem ki a mosógép lejárta után a ruhákat. Ami még fontos, hogy a hegesztés eredménye azonnali. Nincs száradási, kötési idő. Így a munka eredménye is azonnali, folytatható. Ne féljünk elkezdni valamit, hiszen ha már elkezdjük, megtettük a legnagyobb lépést a célhoz.

Bakó Ferenc



Őreg néne őzikéje, ami ablakrácsnak indult, (de mivel kis szelvényt használtam a hajlíthatáshoz, csak díszítő elemnek maradt meg)



Egy kétszárnyú kapu, gyalogos kiskapuvál.



Egy falubeli kis patakhid, amit a szomszéd házána bontási maradékából alkottunk.

