

41. évfolyam 2014/4

# HÍDÉPÍTŐK

A-HÍD ÉPÍTŐ ZRT. MAGAZINJA



**A Hídépítők Magazin  
szerkesztőbizottsága nevében,  
minden kedves Olvasónknak  
áldott karácsonyt  
és sikerekben gazdag  
új évet kívánunk!**



## ÉPÍTJÜK

- 2** Békéscsabán befejeződött a szennyvíztisztítás és csatornázás projekt
- 4** Félúton a körösladányi szennyvíztisztító telep próbaüzeme
- 6** Kunhegyes - Abádszalók
- 8** Új híd a régi hídon  
Az 1-es villamos átvezetése a Rákóczi hídon
- 11** Átadtuk Tiszatenyőt
- 12** Szolnok-Szajol vasútvonal rekonstrukciós munkái

## RÖVID HÍREK

- 15** Elyert szerződések  
Humán hírek
- 16** A Nemzeti Közszolgálati Egyetemen jártunk
- 17** Beszámoló a felügyeleti auditról  
A sport is tud gyógyítólag hatni...
- 18** Remek döntés volt!
- 19** 50 éves az Erzsébet híd

## MUNKAVÉDELEM

- 20** Szólj, gondolj, tégy jót  
legalább karácsonykor...

## KÖRKÉP

- 22** XV. Hídépítő Verseny és Hídépítő Classic
- 23** Építőmérnöki Szakmai Hét 2014
- 24** Bemutatkozik a Gazdasági Támogató Csoport
- 27** Így is lehet  
Bemutatjuk Pál Bence para kajakost
- 28** Láthatók és láthatatlanok - régi utak, hidak Ázsiában
- 32** Hídépítés és az élővilág
- 34** Pályavasúti Szakmai Nap és V. „Aranycsákány” Krampácsverseny

## HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

- 36** Sárkányhajó világbajnokság
- 37** Vízre szálltak a fegyőrök
- 38** A várakozás ünnepe

## AMIKOR ÉPPEN ...

- 39** Főzünk

 **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](http://www.ahid.hu)



**41. ÉVFOLYAM 2014/4. 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.



# Békéscsabán befejeződött a szennyvíztisztítási

Békéscsaba Megyei Jogú Város  
Önkormányzatával, mint Megrendelővel  
kötött építési szerződés alapján  
a Szennyvíztisztító Telep korszerűsítési munkáinak kivitelezése  
2012. év márciusában indult.

A készrejelentést követően  
**2014. szeptember 22-én** az érdekeltek  
meghívásával **megkezdődött a projekt  
műszaki átadás-átvétele.**



# és csatornázási projekt

A feladat kivitelezésére létrehozott Békéscsaba EHI 2010 konzorcium az Euroaszfalt Kft-ből, az A-Híd Zrt-ből és az Inwatech Kft-ből tevődött össze. Az egyetemleges, és korlátlan felelősséggel működő Konzorcium Tagvállalatai 40-40-20%-ban határozták meg részesedésüket a projekt kivitelezése során elvégzendő feladatok megvalósításában, a vállalkozási szerződés valamennyi kötelezettségének teljesítéséért. A munka elszámolása a Tagvállalatok között bonyolult volt, így az áttekinthető alkalmazást a konzorciumi szerződésen belüli „elszámolási modell” biztosította. A Projektirodát az Igazgató Tanács felügyelte. Az Igazgató Tanács meghozott minden olyan határozatot, mely a Megrendelővel kötött Vállalkozási Szerződés

teljesítésére, vagy egyéb olyan kérdésre vonatkozott, melyekben a feleknek közösen kellett döntenüök. A Konzorciumi Iroda a dokumentumok, minősítő bizonylatok, és a megvalósítás hiánymentes teljesítésének időszakában van.

A próbaüzem lezárása rendeltetészerű állapotban sikeresen megtörtént. Az Üzemeltető az Alföldvíz Zrt. A Szennyvíztelep eredeti határidőre történő átadása a gázszolgáltató késedelme miatt nem valósulhatott meg. Póthatáridőként 2014. szeptember 14-e került elfogadásra.

A kivitelezés végeredményeként a megrendelő Békéscsaba Megyei Jogú Város, és az Üzemeltető Alföldvíz Zrt. gazdagsodott egy modern technológiával épült

szennyvízteleppel, melyben a szennyvíztisztítás során keletkező szennyvíziszap korszerű kezelése is megvalósult. Épült egy új bioerőmű, mely a kirothasztott szennyvíziszapból kinyert biogázból villamos- és hőenergiát állít elő, így a szennyvíztelep energiaigényének részbeni ellátása is biztosított. Az iszapból ezen túl a technológia alkalmazásával a telep komposztot is előállít, mely Bio-komposzt néven kerül kereskedelmi forgalomba.

A kivitelezésben résztvevők is gazdagodtak egy új telep építésének tapasztalataival, a kivitelezés időszakában felmerült problémák megoldásának módszereivel, melyekre méltán lehetnek büszkék.

*Nádházi Ferenc*

# Félúton a körösladányi szennyvíztisztító telep próbaüzeme

**Tavaly nyáron kezdtük meg a körösladányi szennyvíztisztító telep bővítési munkálatait.**

**A kivitelezést a DA-AH Körösladány 2012 konzorcium tagjaként, a FIDIC sárga könyv szerződéses feltételei szerint végeztük.**

A bővítés a korábbi telep korszerűtlen tisztítástechnológiája, valamint a hálózatfejlesztéssel (≈100%) megnövekedő hidraulikai terhelésnek (500 m<sup>3</sup>/nap) való megfelelés miatt vált szükségessé. A kisterhelésű telepek megépítése és üzemeltetése a hagyományos rendszerek esetében fajlagosan magas költségekkel jár. Ennek kiküszöbölésére az UTB Envirotec Zrt. tervei alapján egy alacsony energiaigényű, egyszerű kialakítású, SBR (Sequencing Batch Reactor) technológiájú rendszert építettünk ki.

Megépült egy 2x700 m<sup>3</sup>-es SBR reaktor-pár, gépház, kezelőépület, fertőtlenítő. Felújítottuk a szippantott szennyvizet fogadó műtárgyat, és a sikeres átkötés után a régi telep minden elemét elbontottuk.

Az új rendszer az átfolyásos eleveniszapos technológiát szakaszos üzemben



valósítja meg. Minden technológiai folyamat egy medencében zajlik le, ahol az eleveniszap aerob/anoxikus/anaerob körülmények között dolgozik. A folyamatos hozzáfolyás miatt nincs szükség kiegyenlítő medencére. A mennyiségi kiegyenlítés, a biológiai oxidáció, a nitrifikáció, denitrifikáció, foszfor kibocsátás és foszfor felvétel, az utóülepítés és az aerob iszapstabilizáció egy medencében hajtható végre. A szilárd és folyékony fázis szétválasztása a ciklus levegőztetés nélküli részében zajlik le. A nem levegőztetett ciklus második részében a tisztított elfolyó vizet dekantáljuk. A harmadik tisztítási fozatban vassó segítségével a biológiai úton nem bontható foszfor eltávolítását végzük. Az elvett fölösiszapot gravitációs úton sűrítjük, majd szalagpréssel víztelenítjük. A telep automata üzembn működik, a víztelenítési folyamaton kívül emberi beavatkozást nem igényel.

A tisztított szennyvíz befogadója a Sebes-Körös folyó. Az elfolyó paraméterek az elmúlt hónapok folyamatos beállításainak köszönhetően határérték alattiak. Szabad az út a januári sikeres projektzáráshoz.

*Jacsek Norbert*

# Kunhegyes – Abádszalók

Lassan a végéhez közeledik az Abádszalók-Kunhegyes Közös Szennyvízelvezetési projekt kivitelezése.

## Kunhegyes szennyvízcsatorna hálózat bővítése

A szennyvízcsatornázási projekt keretében ~32 km D200 gerincvezeték, valamint a hozzá kapcsolódó ~19 km házi bekötő vezeték készült. Épült továbbá Kunhegyes város belterületén 4 db új át-emelő, 2 db pedig gépészetileg és irányítástechnikailag került felújításra a kapcsolódó ~3800 fm nyomóvezetékekkel együtt. A projekthez kapcsolódik Abádszalók szennyvízcsatorna hálózatának és a szennyvíztisztító telepének bővítése is. Ez utóbbi két munkát más fővállalkozó végzi.

A munkálatokat Kunhegyesen, melyben a tervezés is magában foglalatik, konzorciumban végezzük a Duna Aszfalt Kft-vel. Az **AH-DA 2012 Konzorcium** 60:40%-os megosztású, melyben az A-Híd Zrt. a 60%-os tag.

A Konzorcium szerződött ára:  
1.546.970.000 Ft + ÁFA volt.

A Kiviteli Terveket  
a **KEVITERV AKVA Kft.** készítette.

## Abádszalók bel- és csapadékvíz rendezése

Abádszalókon a bel- és csapadékvíz rendezés Vásárhelyi Terv továbbfejlesztéséhez kapcsolódó bel- és csapadékvíz rendezés Jász-Nagykun-Szolnok Megyében I. ütem keretében vagyunk jelen. Ez a projekt összesen 6 településen zajlik. (Többek között Kunhegyesen is a szennyvízcsatorna hálózattal párhuzamosan – előbbiekben ezt XMA 1067 projekt „nagytestvéreként” említettem.)

A munka szerződött értéke:  
289.525.207 Ft +ÁFA

Megrendelő:

**Tisza-völgyi Közműfejlesztő  
Beruházási Társulás**

Mérnök:

**KSK Mérnöki Vállalkozási Iroda Kft.**

A projektek műszaki tartalma, illetve a megvalósított létesítményei:

A Megrendelő

az **Abádszalók-Kunhegyes Közös  
Szennyvízkezelő Társulás,**

míg a Mérnök

az **ASZEK Konzorcium.**

A kivitelezési munkákat 2013.07.19-én kezdtük meg Dr. Fazekas Sándor miniszter úr jelenlétében. Az indulás esetünkben sem ment zökkenőmentesen. Megtapasztaltuk, hogy az alvállalkozók kapacitása lekött.

Az „üzemi rend” 2013. novemberére állt be. Ekkorra sikerült a teljes munkaterületet vezetéképítő alvállalkozókkal lefedni és a kiviteli tervek több ütemben történő elkészítése és jóváhagyása is ezt az időpontot tette lehetővé.

Köszönhetően a kedvező téli időjárásnak, illetve néhány felkészült alvállalkozónak májusra jórészt csak a Magyar Közút Non-profit Zrt. területén maradt vezetéképítési munkarészből az A-HÍD Zrt. szakaszán.

A burkolat helyreállítási munkarészt júliusban kezdtük meg, üteme megfelelő

volt, kisebb befejező munkálatok maradtak még.

Jelenleg a befejező munkálatok zajlanak párhuzamosan XMA 1067 projekt helyi „nagytestvérel” közös munkaterületen. Kezdő projektvezetőként köszönettel tartozom kollégáimnak, Barta Bettina adminisztrátornak, Ignác Imre művezetőnek, akik szinte a kezdetektől tevékenyen segítették a projektet, valamint István Sándor művezetőnek, aki megkésve bár, de 2014 januárjában azért csak megérkezett hozzánk, és fél évig tevékenykedett nálunk.

Külön köszönet illeti meg a támogató szervezeteket, és Benyovszki Balázst, aki az előkészítésben és tervezésben nyújtott hatalmas segítséget. Nem utolsó sorban megköszönném a Megrendelő, valamint a Mérnök szervezetnek a kivitelezés elősegítéséhez történő eddigi hozzáállását is. Zárójelben jegyezném meg azért, hogy a műszaki átadás előttünk áll, így kérem kollégáimat a további aktív részvételben, annak sikerességéért tételében.

július-szeptemberi időjárás következtében 29 nappal kitolódott.

A munkálatokat Megbízási és Alvállalkozói szerződés keretében a Szeged Beton Kft. bonyolítja le. Felügyeli és irányítja a területen munkálatokat végző alvállalkozók tevékenységét, az építési anyagok beszerzését, valamint az átadás-átvételi eljárást is a megvalósulási dokumentáció elkészítésével.

Az aktív kivitelezési munkálatok 2014. márciusában kezdődtek meg a szükséges engedélyek, közmű nyilatkozatok beszerzését, megújítását követően. A projekttel párhuzamosan zajló szennyvízcsatorna hálózat építési munkái Abádszalókon ekkorra jórészt befejeződtek, így a közös munkaterületeken a munkavégzésben ilyen akadályoztatás nem lépett fel.

*Dicső László*



Összefoglalva mindkét projekt esetében az év végére maradtak az átadási eljárások megpróbáltatásai, melyet sikerrel kell vennünk, és kívánok mindenkinek erőt, és lendületet a hátralévő feladatokhoz.



# Új híd a régi hídon

## Az 1-es villamos átvezetése a Rákóczi hídon

**Az 1-es és 3-as villamosvonalak továbbfejlesztésének I. üteméhez kapcsolódó**

**„A budapesti 1-es villamosvonal felújítása és meghosszabbítása a Kerepesi út és a Fehérvári út között” projekt részeként készül a villamos pálya átvezetése a Rákóczi hídon.**

**A hídon már a kezdetektől fogva tervezték az 1-es villamos átvezetését.**

**Egy kis túlzással mondhatjuk, mint Hídépítő Rt. megkezdtuk a híd építését, és hosszabb szünet után, mint A-Híd Építő Zrt. befejezzük azt a villamos átvezetésével.**

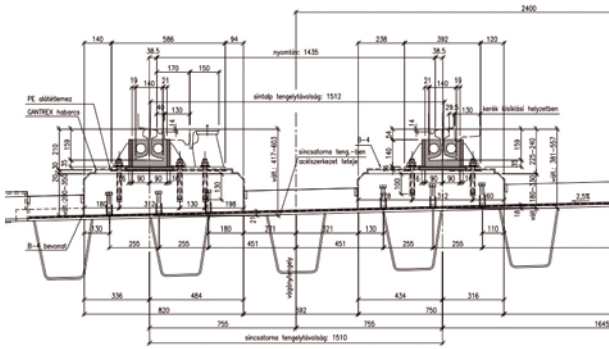
A híd helyét már a XIX. század városrendezési terveiben kijelölték (Fővárosi Közmunkák Tanács). A későbbiekben is többször felmerült a híd megépítésének igénye, főként a Petőfi hídon áthaladó tranzitforgalom miatt. Az eredeti nevén Lágymányosi

hidat az 1996-os jubileumra – a millenniumra, a honfoglalás 1100 éves évfordulójára – tervezett budapesti világkiállítás (Expo '96) szeretnék volna átadni. A világkiállítás elmaradt. Több beruházást leállítottak, korlátoztak. A korlátozások a híd

építésére annyiban hatottak, hogy nem épült meg a Hungária körúti gyorsvillamos (1-es villamos) vonalát Dél-Budára átvezető pálya. [1]

Az 1-es villamos generál ütemterv készítésénél jelentős problémát okozott a Rákóczi



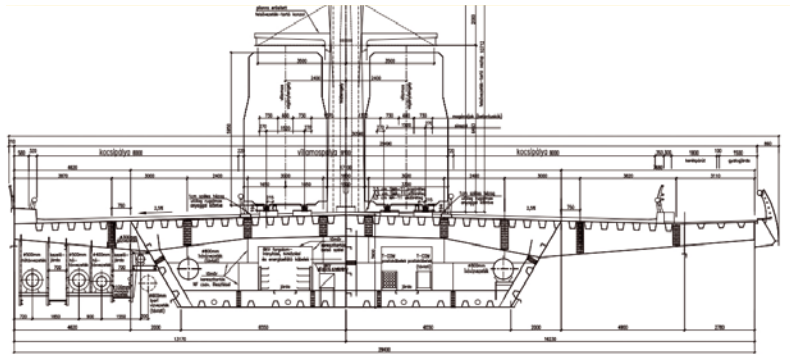


1. ábra

híd munkafolyamatainak beillesztése. Nem véletlenül, mivel az eredeti tervek nem adtak elég részletes megoldást villamos pálya átvezetésére, így a tényleges helyzetet és feladatot csak a bontási, feltárási munkák után lehetett meghatározni. Nehéztette a helyzetet, hogy a Rákóczi hídon nem lehetett forgalmi sávot zárni, csak éjszakára. A két forgalmi sáv között elhelyezkedő villamos pályát csak a hídfők felől tudtuk megközelíteni. (1. ábra, 2. ábra)

A híd építése során az acél pályalemezre betonozó csapok lettek felhegesztve a monolit vasbeton magánaljak fogadására. A csapok egy acél dobozzal lettek lefedve a magánaljak helyén. A pályalemez szigetelését erre a dobozra futatták fel és köré három réteg öntött aszfaltot terítettek. Így a dobozok alatt nem volt a pályalemeznek szigetelése. Az eredeti elképzelés szerint a dobozokat zsaluként felhasználva készültek volna a beton magánaljak. Az új vasúti felépítmény tervek azonban nem használták fel az acél dobozokat zsaluzatnak. Ahhoz, hogy a pályalemezen összefüggő legyen a szigetelés, vissza kellett bontani az aszfalttrétegeket és a csapokat védő dobozokat. A bontás végeztével tudtuk teljes egészében felmérni a hidat és megkezdeni a technológiai tervek elkészítését. (1. kép)

Már az aszfaltbontás során feltűnt a jelentősen változó burkolatvastagság. A geodéziai adatok feldolgozásával megkapott tényleges hídalak is tartogattott számunkra némi meglepetést. Mivel a szerkezeten eddig nem volt villamos pálya, így annak átvezetését új híd létesítéseként kellett értelmeznünk. Ebben az esetben ez azt jelentette, hogy nem tudunk ívtörésekkel alkalmazkodni a hídhöz, hanem egy függőleges lekerekítő ívet ( $R_q = 15000$  m) alkalmazva kell átvezetni a pályát. Ha az eredeti tervek szerint épült volna meg a villamos pálya, akkor a hídalak torzulása miatt a magánaljak ellaposodtak volna. Ennek elkerülése



2. ábra

érdekében 5 cm-rel meg kellett emelni a vonalvezetést. (3. ábra)

A megfelelő előkészítés után a teljes felület újraszigeteltük. A régi szigetelést homokszórással tisztítottuk meg. A felvált, hiányzó felületek feltöltése, pótlása után készült a kent szigetelés. Mivel a közút alatti szigeteléshez nem tudtunk csatlakozni, így a közúti burkolat előtt ellenékeket kialakítva, a vizet a híd két végére vezettük. Új csepegtetőket és szivárgókat kellett beépítenünk, amely külön a villamos pálya alatti részek víztelenítését szolgálja. A vasúti pálya szigetelésének elkészültével kezdődött meg a 3292 darab vasbeton magánalj készítése. Felmerült az ötlet, hogy a magánaljak helyett a sínszálak alá beton gerenda kerüljön. Ebben az esetben a híd terheit felvéve, az acélszerkezettel együtt dolgozott volna a vasbeton hossz-gerenda, új szélső övként viselkedve. Ez több szempontból is előnytelen: a gerenda méretezése, gazdaságos kivitelezése miatt, illetve a híd erőjátékának megváltozását vonta volna maga után. Végül a hídalak és a nyomvonal közti eltérő különbségeket a magánaljak magasságváltoztatásával oldottuk meg. Így alakult

ki, hogy minden egyes betontuskónak egyedi magassága volt, 20-37 cm között változott. A beton tuskók vasalását előre legyártattuk. A tuskók magasságkülönbségéhez igazodva 12 különböző méretű armatúra készült. Az armatúrák típusai között 3 cm-es magassági lépcsők voltak. A beton tuskók, magánaljak tengelytávolsága 60 cm. (2. kép)

A magánaljak tetejére acél sínvályú került, amely az Edilon rendszerű sínleerősítést tudja fogadni. Ahhoz, hogy a sínvályú ne vegye fel a híd erőit, minimum 3 m-enként megszakításra kerültek. A sínvályú elemek általában 5 magánaljra támaszkodnak fel, néhány esetben 3 vagy 4 elemre. Ahhoz, hogy a híd hosszváltozásai miatt ne keletkezzen bennük többletfeszültség, a rögzítésüket úgy kellett megoldani, mintha egy mini hídként működne. A sínvályú rögzítő csavarjai közül egy van fixen rögzítve, míg a többi csavar rögzítés ovális furattal csatlakozik, így biztosítva a hossz- és keresztirányú mozgást. (4. ábra)

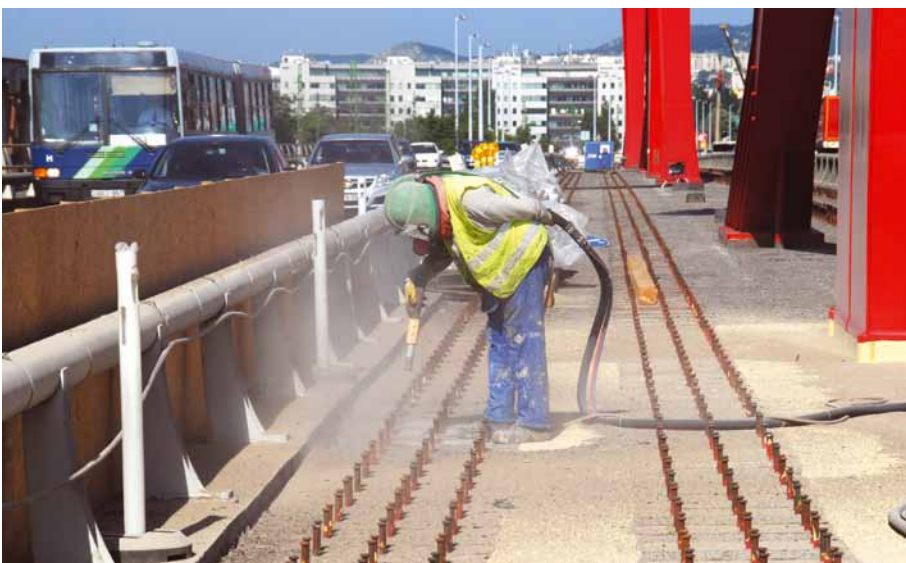
A sínvályú beállításánál már milliméter pontosságra volt szükség. A sínvályúk beállításához egyedi emelő és beállító szerkezetek készültek. A menetes száruk

1. kép





2. kép



3. kép

beragasztása után a sínvályú négy anyára támaszkodott fel, melyek a finombeállítás segítették. A sínvályú beállítása után alakult ki a végleges hézag az acél vályú és a beton tuskó között. A hézagot aláöntéssel töltöttük ki. Az aláöntés 10 és 25 mm között változott.

A híd dilatációs szerkezetén túl két sín dilatáció épült, amelyek a hídfőkre kerültek, egy erre a célra készített monolit vasbeton lemezre. A híd két végén ezzel a két B60

V-MD jelű 2+/-200 iker nyílású sín dilatációval csatlakozunk a pályához.

A síneket a közeli Ferencvárosi pályaudvarról szállítottuk a hídra északánként. A sínek elhelyezése és az Edilon rendszerű körülváltás után készítettük el a záró hegesztéseket a sín dilatációkhoz. A hídszerkezet és a sínek hőmérsékletéhez állítottuk a dilatációk nyílását a zárások előtt.

Érdekes, hogy annak idején a híd építése során legyártásra kerültek

a felsővezeték tartó oszlopok és konzolok. Az oszlopok egyedi külleme a híddal harmonizál. A Budai hídfő helyiségeiben tárolták, várva arra, hogy a villamos átvezetése során beépítsék. A hídfőben 10 db volt található, melyek a mederhídra kerültek felállításra. A hídfőre további két egyedi oszlopot kellett legyártani a híd egységes, esztétikus arculata érdekében. Mivel az oszlopok a tervezett híd szerkezetéhez lettek legyártva, a torzult hídalak és a nyomvonal emelése miatt a felsővezeték tartó oszlopok magasztására volt szükség. A magasztást egyedi toldó elemekkel oldottuk meg.

Ahogy a bevezetőben már említettük, a híd építésekor a villamos pálya átvezetést a világkiállítás elmaradásával, a költségek csökkentése érdekében leállították. Tanulságul szolgálhat számunkra, hogy a már forgalomba helyezett hídon mennyi többlet terhet jelent mind műszakilag, mind gazdaságilag, mind a város életének az utólagos építés. Amit megspóroltak a híd építése során, annak jelenleg többszörösét kellett ráfordítani, hogy megépülhessen az 1-es villamos meghosszabbítása. Gondolok itt a technológia változása miatt a magánaljak alatti minimális szigetelés pótlására, ennek következményeképpen a híd teljes hosszában fel kellett szedni a három réteg öntött aszfaltot és a szigetelést. A teljes villamos pályát újra kellett szigetelni és visszahelyezni az öntött aszfaltot. A szűk munkaterület miatti szervezési költségek sem elhanyagolhatóak és a munkák miatt felmerült közúti torlódások is elkerülhetők lehetnek volna. Mindenesetre a villamos Dunán való átvezetésével Budapest közösségi közlekedésében jelentős előrelépés történt, elsősorban Lágymányos és Kelenföld életében.

**Felhasznált irodalom**

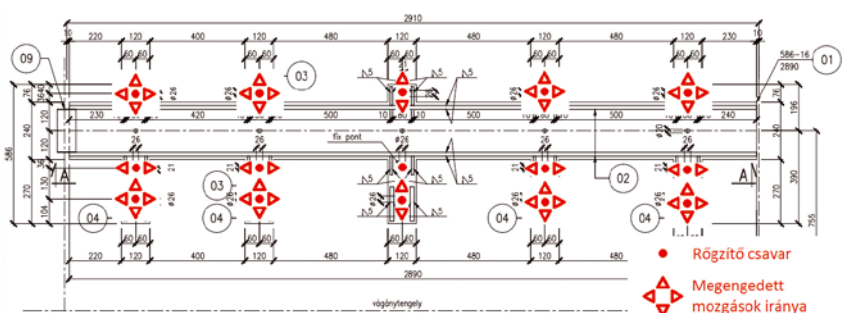
[1] Dr. Gál Imre (2005): *Budapesti Duna-hidak, Budapest, Hídépítő Rt.*

**Németh Zsolt**

3. ábra



4. ábra



# Átadtuk TISZATENYŐT



A tavalyi újságcikkben még csak arról számolhattam be, hogy éppen belekóstoltunk a Tiszatenyői projektbe, most viszont **6 hónap sikeres próbaüzemi időszak után** – sok tapasztalattal gazdagodva – kijelenthetem, hogy **a létesítmény 2014. október 2-ával sikeresen megvalósult és működik.**

Ennek legnagyobb élvezői pedig a tiszatenyői emberek. A község vezetése „a jó gazda gondosságával” folyamatosan fejleszti a települést, folyamatban van az ivóvíz minőségjavító program, engedélyezés alatt van a települési csapadékvíz elvezető rendszer korszerű kiépítése, valamint külterületi kerékpárút építése. Ugyanakkor elmondható, hogy a község és az emberek életében ez a szennyvízberuházás a legmeghatározóbb.

A megvalósítás során sok nehezítő körülmény adódott, amire igyekeztünk gyorsan és jó megoldást találni. Mivel a csatornaépítés a lakosok komfortzónájában zajlik, ezért elkerülhetetlenek voltak a sűrűlódások, amiket folyamatosan megpróbáltunk a helyén kezelni. A műszaki értelemben vett nehézségek között a legmeghatározóbb a magas talajvízszint. Sajnos egyáltalán nem volt olyan szakasz, ahol ne találkoztunk volna talajvízzel. A próbafúrások eredményeinél a valóság

rosszabbnak bizonyult. A kötött talajszerkezetnek köszönhetően a munkagödör nagyrészt nyíltvíz tartással, szűrő kutak működtetésével, folyamatos szivattyúzás mellett vízteleníthető volt. Nagyobb vízáteresztő képességű iszapos talajoknál vákuumos vízszintsüllyesztést alkalmaztunk. A másik nehezítő körülmény az idei évben lehulló nagy mennyiségű és intenzitású csapadék. Többször voltak olyan záporok, napokig tartó esőzések, aminek következtében a vízelvezető árokrendszer nem tudta megfelelően elvezetni a csapadékot, a mélyebben fekvő portarészek víz alá kerültek. A kialakult belvízhelyzet külön kihívást jelentett az átemelő telepek és a szennyvíztelep számára, de végül minden állta a komoly terhelést.

Összegezve a projektet, a kivitelezők nagyon jó minőségű munkát végeztek. A csatornahálózaton produkált lejtésgörbék, szakaszgrafikák minősége jobb az általában elfogadottnál. Erre kényesen

ügyeltünk az osztályozott kavics ágyazat kialakítása során, hiszen a tervezett főgyűjtők eleve 2 ezrelékkal lettek tervezve. Vállalatunk az apró lokális hibákat is kijavíttatta a szakkivitelezőkkel.

A végleges úthelyreállítások során példaértékű volt cégünk hozzáállása. 2 utcaszakaszt teljes szélességben leaszfaltoztunk finisher-rel, zúzottkőpadkával a Községi Önkormányzatnak tett ígéretünk alapján, illetve a nyomvonalak teljesen hosszában 20 cm homokos kavics fagyvédő-talajjavító réteget építettünk be az útalap alá a fagyási-olvadási károk megelőzése érdekében.

Összefoglalva cégünk tevékenységét Tiszatenyőn, a következők valósultak meg:

- 1 db automata átemelő telep,
- 8.500 m gravitációs törzshálózat,
- 1.036 m szennyvíz nyomóvezeték,
- 680 db házi bekötés (5.590 m).

*Hakstol Dávid*

# Szolnok-Szajol

vasútvonal

rekonstrukciós munkái



*mederpillér megközelíthetősége „gyalog”,  
alacsony vízállásnál,  
ilyen csak egyszer volt*

**Vasútépítési projektjeink sorát gazdagítva a 2014-es év elején egy újabb feladattal bővült a palettánk. **A tiszai vasúti átkelő** legfontosabb (villamosított, kétpályás) nyomvonalán, Szolnok és Szajol állomások között (100, 110, 120-as fővonalak) szükségessé vált a pálya **korszerűsítése és modernizálása**, a meglévő hidak felújítása, állagmegóvása.**

A projekt egyik célja, hogy a jelenlegi pályasebesség újra elérje a kornak megfelelő értéket (160 km/h). A nemzetközi fővonal forgalmi adottságai a jelentős személy- és teherszállítások miatt nagyon kötöttek, így a vágányzári lehetőségek meglehetősen korlátozottak, melyeket már a kiírásokban is rögzítettek. A legszigorúbb pályázati feltételt egy 7 napos fix időpontú teljes vágányzári időszak jelentette (2014. október 5-11). Bár a munkákra pályáztunk önállóan is, végül a tender(ek) végső lezárása után a Közgép Zrt. alvállalkozójaként kaptunk megrendeléseket, alapvetően a nagyobb hidakhoz kapcsolódó bontási, vasbeton építési, föld- és vízépítési munkák elvégzésére.

A 6,5 km-es vonalszakasz legfőbb elemét „hídépítő” szemmel a Tisza-híd átépítése jelenti, melynek történetét, jelentőségét több szakmai folyóiratban megjelent cikk is kiemeli. A műszaki és organizációs problémák java itt összpontosul, melyeknek egy jó része csak a kivitelezés megkezdésekor, a szerkezetek feltárása során vált felderíthetővé.

Munkáink sokrétűségét a feladatok számszerűsége és körülményei teszik. Általánosan jellemző, hogy félpályás vágányzárak vagy félpályás forgalom fenntartása mellett – kinek melyik szimpatikusabb –, történik az acélszerkezetek helyükön való átépítése. A felújítás mellett olykor egy teljesen új acél hídszerkezet megépítésére van szükség a vasúti forgalom közvetlen közelében.

A **Zagyva-híd** (1031) alépítményeinek felújítása (azaz a beton térfalak bontása, építése, pótpadkák és a monolit csatlakozó kábelaknák építése), előregyártott úszólemezek beépítése is, közvetlenül Szolnok lakott területének szélén, lakóépületek környezetében, a vízfolyás árterületén folyik. Ezt a feladatrészt a kis mennyiségek, a vágányzárak miatti többszöri felvonulás, és a bejáróutak hiánya nehezíti.

**Tisza-híd** (1073): A projekt 2 hídfő, 3 ártéri pillér, 2 közös ártéri pillér és 1 mederpillér átépítéséből, beton megerősítéséből, bontási munkákból (alapozástól a saruzsámolyig), és a vasbeton alaptest, köpenyfal, borda megerősítéseiből áll. Az alábbi részfeladatok megvalósítása tartozik feladataink közé: fejrarendák, hídfő térfalak, saruzsámolyok, sarugerendák átépítése, szélesítése a pályatengelyek 2x1,3 m-es széthúzása miatt; előregyártott úszólemezek beépítése az új térfal szerkezetekhez kapcsolódóan; pillérek kőburkolatainak újraráépítése, felújítása; alapozási munkákhoz kapcsolódó összes segédszerkezet kialakítása (munkatér határolás, víztelenítés), valamint a csatlakozó földmunkák. Külön kihívást jelentett a párhuzamosan elvégzendő acélszerkezeti munkák kiterjedése, mennyisége és az ezekhez tartozó segéd-szerkezetek (új mederhíd acélszerkezetek gyártóttere, hosszirányú és keresztirányú tolásához szükséges ideiglenes támaszok, ártéri acélhidak ideiglenes támaszai), szűk ártéri területen (max. 40 m széles) történő kiszolgálásának organizációs és logisztikai feladatai. Külön megemlíteném az állandó hídőrséget, ami miatt a két part közötti közlekedés a kezdeti időszakban még gyalogosan sem volt lehetséges, így a medertámasz megközelítése is csak alacsony vízállásnál vagy csónakról történhetett. A terület a korábbi hidak roncsaiból, maradványaiból, illetve a bombázásaiból megmaradt emlékek tucatjait rejtette magába, rendre olyan mélységben, hogy egy-egy megoldást a kivitelezés megkezdésekor újra kelljen gondolni.

Új **ártéri Tisza-híd** (1075): Az árterületekre kerülő vizek könnyebb lefolyását biztosítja az új műtárgy, mely a Tisza-híd szajoli hídfőtől párszáz méterre épül a meglévő vasúti töltés teljes megbontásával. Ez CFA cölöpözést és teljesen új vasbeton alépítmény építését jelenti, az ártéren ideiglenes állványon elkészült, pályánként külön

acélszerkezetek (40 m-es hidak) beemelése előtt, az alépítményhez csatlakozó földmunkákkal, háttöltés- és töltésépítéssel, ideiglenes kerülő vágány megtámasztását biztosító szádlemez munkatér határolás kialakításával. A kihívást a szádlemez kiépítése jelentette (csak éjszakai feszültségmentesítési időszakban történhetett, 838 m<sup>2</sup> lemez lehajtása). Az alépítmény kialakítására mindössze másfél hónap állt rendelkezésre. Ez utóbbi a kezdeti vágányzári időszakok tolődása miatt a földkiemelés megkezdésétől (a híd pályaszintjétől 7-8000 m<sup>3</sup> töltés bontása) a kész, terhelhető, kiszaluzott, szabad nyílásközű vasbetonszerkezetig (cölöpözés, alaptestek és három ütemű felmenő szerkezet, háttöltések) történő munkákat foglalja magába. Természetesen a kerülővágányon járt a vonat, így a terület megközelítése csak a támaszközpontok közötti területről volt lehetséges...

**Árvízvédelmi töltés** (1092-1096): A munka 400 méter hosszban a meglévő vasúti töltés mindkét oldalán védőtöltés kialakítását szivárgóval, átemelő-aknával, csatlakozva a 4-es főút töltéséhez, illetve az árvízvédelmi töltéshez, bejáróút kiépítését foglalja magában. Ezen munkarészt a napokban kezdtük el.

**A kedvcsinálóknak szánt sorok után szeretettel várunk minden érdeklődőt, látogatót.** Szándékát, kérjük két héttel korábban jelezze, mert a munkaterületre szükséges kétféle belépőt (egyik fényképes), csak ennyi idő alatt tudjuk beszerezni a Megrendelőnkől és a MÁV-tól, de ez ne legyen akadály, mert addig ellátogathat a közeli M4-es projektre...

A városi forgatagban dolgozóknak további jó hírekkel tudok szolgálni: nincs közúti forgalom, nincsenek idegen közművek és munkaszüneti napokon lehet hallani a madárcsicsergést is!

Éjszakai felsővezeték feszültség mentesítési időszakban, szádolás a kerülő vágány pálya felőli oldalán 10 és 14 fm-es L607-es lemezek



A vonat mindig jár... acélszerkezet korrózióvédelmi állványba csomagolva, pillérek felújításra várva, valamikor júniusban



Ártéri híd építése, a kezdési dátum után 5 nappal...



A pillér köpenyfal, feszítőgerenda és fejgerenda vésés körülményei, száraz időben



Ki mit lát a képen? Megfejtéseket a szerkesztőségbe kérjük küldeni. © (híd fő megerősítés)



Az ártéri híd alépítményei a felszerkezetek beemelése előtt



Monolit és előregyártott ágyazatmegtámasztó falszerkezet a térfallal a híd fő tetején



Látvány a régi jobb pálya helyén a mederhíd felé a szajoli híd fő térfal alaplemezéről





## Elyert szerződések

A 2014. első negyedévében történt utolsó tudósításom óta az A-Híd és a Hídépítő szerződéses állománya újabb projektekkel bővült. Elsősorban szennyvíztisztító telepek, illetve autópálya- és vasúti műtárgy-építések megvalósítására szerződünk.

### A Hídépítő Zrt. legújabb fővállalkozásai:

- A Strabag MML Kft. – Hídépítő Zrt. által alkotott STR-H Marcali Konzorcium a generálkivitelezője a „*Marcali város csatornahálózatának és szennyvíztisztító telepének fejlesztése*” elnevezésű projektnak. A feladat a meglévő szennyvíztelep kapacitásának 1800 m<sup>3</sup>/d-ra való hatásközelítés, valamint 4724 fm gravitációs és 6368 fm nyomott rendszerű csatorna megépítése.
- A Pest megyei *Alsónémedi* település üzemelő *szennyvíztisztító telepének* korszerűsítési és bővítési feladatát a G-Híd – Hídépítő közös vállalkozása végzi. A telep elvárt kapacitása 813 m<sup>3</sup>/d.
- A Hídépítő Zrt. – Szeged Beton Kft. kettőse kivitelezte a „*Komló város ellátatlan területeinek szennyvízelvezetése és a szennyvíztisztító telep korszerűsítése*” tárgyú projekt I. részét, a meglévő 13 000 m<sup>3</sup>/d kapacitású szennyvíztelep korszerűsítési munkáit.

### A Hídépítő alvállalkozóként az alábbi új projektek kivitelezője:

- A „*Somogytúri szennyvízelvezetési agglomeráció szennyvízgyűjtése és szennyvíztisztítása*” projekt keretén belül a szennyvíztisztító telep építészeti-, gépészeti-, villamos- és irányítástechnikai kivitelezési munkái, amely egy új, „zöldmezős”, 360 m<sup>3</sup>/d hidraulikai- és 4110 LE biológiai kapacitású telep megépítését jelent.
- A *Szolnok-Szajol vasúti vonalszakasz* vasúti pálya, vasúti műtárgy és vasúti felsővezeték, utak építése projektből egy Tisza-híd, egy Zagyva-híd felújítási munkái, egy 40 m nyílású acél Tisza ártéri híd építése, valamint vasúti pályatest árvízvédelmi, illetve hullámtéri hídfők, pillérek rézsű- és medervédelmi munkái.
- A *Békéscsaba vasútállomás vasúti vonalszakasz vasúti pálya, vasúti műtárgy és vasúti felsővezeték, utak* építése beruházás keretében az Orosházi úti külön szintű közúti-vasúti keresztezés átépítése, ezen belül a vasbeton alépítményi munkák kivitelezése.
- A *86. sz. főút Zalalövő elkerülő szakasz* munkáiból a B01 és B02 jelű acél felszerkezetű közúti hidak vasbeton alépítményeinek és a B03 jelű hullámosított

acéllemez csőszerkezetű (TUBOSIDER) műtárgy teljeskörű kivitelezési feladatai.

### Az A-Híd Zrt új projektjei:

- A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. megrendelésére a Közép és az A-Híd alkotta konzorcium építheti meg az *M4 autópálya Abony és Fegyvernek közötti II. szakaszát*, amely tartalmazza egy új 756 m hosszú Tisza-híd megépítését is, előtte egy 416 méteres ártéri híddal.
- Aláírásra került a fenti autópálya I. szakaszának építési szerződése is, amelynek keretében két új – a Zagyva folyó feletti és a Millér csatorna áthidalására szolgáló – híd vasbeton szerkezeteinek és korrózióvédelmi munkáinak kivitelezését véggezzük a Pentavia Kft. alvállalkozójaként.
- A cég a Hídépítő Speciál Kft. alvállalkozójaként vállalta a „*Beregi komplex árapasztási és ártér-revitalizációs fejlesztés*” elnevezésű projekten belül a következő munkarészek kivitelezését: vízleeresztési műtárgy és vezérárok építése, 4113. sz. közút Jánd és Gulács közt, valamint terelőút építése Jánd-Gulács és a 4113. sz. út közt, közúti híd kivitelezése Jánd-Gulács 4113. sz. közút 0+265 km szelvényében, illetve a tiszaszalkai szivattyútelep fejlesztése.

Papp Krisztina

## HUMÁN HÍREK

Szeretettel köszöntjük 2014. szeptember-októberben belépett új kollégáinkat.

Cég	Szervezet	Projekt	Név	Munkakör	Belépés
A-HÍD ZRT.	XMA1055	M4 autópálya Abony-Fegyvernek II. építési szakasz új Tisza-híddal	Dörgő Dávid	munkahelyi mérnök	szeptember 8.
			Németh Péter	munkahelyi mérnök	szeptember 27.
A-HÍD ZRT.	XMA1069	Makó és térsége ivóvízminőség-javítás projekt I. rész	Fülöp Márk László	segédmunkás	október 7.
A-HÍD ZRT.	XMA1085	Jászberény-Jászájkóhalma szennyvízelvezetés és tisztítás	Balaton Annamária	takarító	október 15.
A-HÍD ZRT.	U20	Műszaki osztály	Sipos Lajos	műszaki asszisztens	október 1.
A-HÍD ZRT.	U19	Vállalatszervezés és IT	Oberding Vilmos	adminisztrátor	október 29.

# A Nemzeti Közsolgálati Egyetemen jártunk

Hosszas előkészületeket követően 2014. november 3-4. között **sikeresen megrendezésre került** a Nemzeti Közsolgálati Egyetemen Dr. Resperger István ezredes egyetemi docens által szervezett 30 órás **NATO és AQAP ismeretek tanfolyam** az A-Híd Zrt. és a Hídépítő Zrt. dolgozóinak részvételével.

Részünkről a szervezést Baranyi Réka, mint az NKE egykori hallgatója bonyolította le, és látta el egyúttal a kapcsolattartói feladatokat az Egyetem felé. Az előadók a Nemzetbiztonsági Intézet, a Katonai Vezetőképző Intézet, és a QM MITI Bt. munkatársai közül kerültek ki.

A két cég részéről mintegy tizenegy fővel képviseltettük magunkat az oktatáson, köztük: Dr. Veress Róbert, Magyar János, Varga Béla, Baranyi Réka, Debreczeni-Mór István, Ujj Mátyás, Pataki Anett, Simon Csaba, Pergerné Szabó Julianna, Besenyei Éva, Papp Judit.

A cikk kereteit meghaladná a tanfolyamon elhangzottak részletes ismertetése, ezért az csak az előadások felsorolására korlátozódik.



## 1. nap:

- Kihívások, kockázatok fenyegetések (válságok, válságkezelés kérdései, a világ helyzete 2030-ig, előadó: Dr. Resperger István egyetemi docens)
- Alapismeretek a NATO témakörben (története, mai feladatai, missziói, válságok, stratégiai tervezés, előadó: Dr. Kaiser Ferenc egyetemi docens)
- Az ukrán válság elemzése (előadó: Dr. Kaiser Ferenc egyetemi docens)
- Az Iszlám terrorizmus (előadó: Georg Spöttle biztonságpolitikai szakértő)
- Magyarország és a Magyar Honvédség (története, felépítése, haderőnevei, fegyvernemei, szakcsapatai, mai feladatai, missziói, válságok, stratégiai tervezés, előadó: Dr. Resperger István egyetemi docens)
- NATO beszállítói követelmények (AQAP 2110 követelményrendszer összehasonlításban az ISO 9001 követelményeivel és a KMSZ különleges követelményrendszere, előadó: Szendrei Tibor)

## 2. nap:

- AQAP 2110 belső auditor képzés (a különféle AQAP normatív dokumentumok követelményeinek ismertetése, előadó: Szendrei Tibor)
- Megbízhatóság és karbantarthatóság katonai követelményei (előadó: Szendrei Tibor)
- A katonai termék dokumentálásának szabályai (előadó: Szendrei Tibor)
- Verifikálás és validálás különleges katonai követelményei (előadó: Szendrei Tibor)
- Laktanya bejárás, haditechnikai eszközök megtekintése, Ludovika zászlóalj fegyverszoba, tisztjelölt körletek megtekintése.

Az előadásokon elhangzott hasznos ismereteken kívül a legnagyobb élményt talán az jelentette a résztvevők számára, hogy megismerkedhettek a katonai étellel és oktatási módszereivel, és talán két napra mindenki legbelül katonának érezhette magát.

A tanfolyam elvégzéséről mindenki oklevelet és egy díszplakettet kapott. Reményeink szerint a jövőben hasonló képzésekre kerülhet még sor, immár talán rendszeresen, hiszen az Egyetem részéről nyitottak az ilyen jellegű megkeresésekre.

*Baranyi Réka, Varga Béla*

## Beszámoló az A-Híd Zrt. és a Hídépítő Zrt. 2014. évi, **AQAP 2110 szabvány** szerinti első **felügyeleti auditjáról**

Tavaly a tanúsító hely kérésére az A-Híd Zrt. és a Hídépítő Zrt. megújító auditjára a megszokottól eltérően, nem egyidőben, hanem hozzávetőleg fél éves különbséggel került sor. Erre a tanúsító hely akkreditációs eljárása miatt volt szükség.

Idén a két cég azonos időpontban történő auditjához a két időpont (nyár eleje és ősz vége) közötti köztes időpontot kellett kiválasztanunk. Az auditorokkal egyeztetve így esett a választás 2014. szeptember 29-ére, ezzel az A-Híd Zrt. és a Hídépítő Zrt. felügyeleti auditja is az engedélyezett  $\pm 3$  hónapos időintervallumon belül megtörténhetett.

Ebben az évben az A-Híd Zrt. esetében az auditor személyében is változás történt, hiszen idén Gyöngyösi Ferenc alezredes vezette a felülvizsgálatot, míg a Hídépítő Zrt. esetében idén ismételten Lengyel Ákos alezredes.

Az audit tervben foglaltak alapján feszített munkatempóban kellett végezni a felülvizsgálatot, így délután az A-Híd Zrt. munkái közül egy közeli projektet, a Budapest X., Sibrik Miklós úti közúti híd kivitelezési munkálatainak helyszíni auditjára kerülhetett sor.

A Hídépítő Zrt. Mezőkövesd csatorna-beruházás projektjének helyszíni auditjára az idő rövidege miatt nem volt lehetőség,

ezért annak auditját – az azzal kapcsolatos dokumentumok alapján – az irodaházban folytatták le.

Az audit végig őszinte légkörben, kölcsönös bizalom mellett folyt. Az auditorok az építési naplóval és a belső auditokkal kapcsolatban fogalmaztak meg kéréseket, illetve tettek egyéb javító észrevételeket. A kért módosításokat határidőre elvégeztük, a szerzett tapasztalatokat az irányítási rendszerünk felülvizsgálatakor felhasználjuk.

Minden közreműködő kolléga felé köszönetemet fejezem ki az audit sikeres lebonyolításáért.

*Varga Béla*

## A sport is tud gyógyítóan hatni...

2014. szeptember 25-én az egyik partnerünk megbízásából az M1 autópályán haladtam, amikor megcsörrent a telefonom. Megörültem a hívásnak, mert elviselhetőbb a monoton kilométereket róni, ha az ember közben valakivel beszélget.

Dienes Jani kollégám volt, aki arról tájékoztatott, hogy azon a hétvégén (azaz 28-án) egy jótékonysági nap lesz az Újpest Megyeri úti pályáján. A dolog felkeltette az érdeklődésemet, mert az ember nem minden nap vesz részt egy ilyen eseményen, pláne amikor megtudtam, hogy milyen nemes cél vezérli a szervezőket és a kollégámat.

Nagyon sokszor lehet hallani olyan beteg gyerekekről, akik saját erejüket, tűróképességüket meghaladva harcolnak egy olyan betegség ellen, ami sok felnőtt embert is legyőzne.

Később kaptam egy e-mailt is, amelyből megismertem a kis Levente sorsát, és

megtudtam, hogy a család minden segítségét szívesen venne.

Azonnal elkezdődött az egyeztetés az A-Híd csapat tagjaival, hogy ki az, aki ráérne egy jótékonysági focitornára a hétvégén. Számomra meglepő volt, mennyien mondtak azonnal igent, anélkül hogy bárkivel is egyeztettek volna. Nagyon jó érzéssel töltött el az a tudat, hogy ebben a felgyorsult világunkban, még vannak – és szerencsére elég sokan –, akik időt szakítanak erre. Talán nem is meglepő, hisz sportolni szeretünk, a családtagok is jöhetnek, és minimális az, amit ennek fejében kértek. A belépő mindösszesen 1 db kaparós sorsjegy volt, és támogatásul még valami, mindenkinek a saját belátására és a pénztárcájára bízva, mennyit is engedhet meg magának. Ennek a nemes gesztusnak még emelte a fényét az, hogy az 1-es villamos projektirodájának számos dolgozója,

egy emberként a Jani mellé állva gyűjtött össze jó pár ezer forintot, amit aznap egy borítékban át is adtak a szervezőknek.

Leventéről közben annyit megtudtam, hogy az adományok (legyenek akár pénzübeli, akár tárgyi, esetleg tartós élelmiszerek) mind azt a cél szolgálják, hogy a kis beteg minél előbb a családjá körében tölthesse a mindennapokat, maga mögött hagyva a kórház zord hangulatát. Sok mindent kaptak már, az egyetlen, ami még nincs kész teljesen az egy sterilszoba.

Adakoztunk is, játszottunk is, jól is éreztük magunkat, de talán ami a legfontosabb, mindenki tudta, hogy ezzel a kis Levente életkörülményein segítettünk.

Látva és átélve ezt a napot, azzal a jóleső érzéssel mentem haza, hogy jó tudni, vannak a közelemben is igazi, emberi érzéssel megáldott kollégák.

*Szabó Balázs*



# Remek döntés volt!

Most már látszik, hogy remek döntés volt 20 év után újraéleszteni az OSC-t...

Komoly, erős, céltudatos csapat állt össze, elszántak és szorgalmasak, közös játékok egyre stabilabb, világszínvonalú.

Nagy szükség volt egy erős, sikeres vízilabda csapatra a fővárosban, ezt mutatja, hogy a Nyéki Imre Uszodában minden meccsen hangos a teltházazs lelátó az OSC szurkolóitól. Csapatunk motiválja az utánpótlás toborzás sikerességét, az élő TV-s közvetítések (3 hónap alatt 6 közvetítés)

újra régi fényébe emelik a vízilabdát. Játékosainkra felnéznek gyermekek és szülők, fiatalok és idősebbek!

Szimpatikus, kedves CSAPAT jött össze, és itt a csapat szót nem véletlenül hangsúlyozzuk. Az A-Híd-OSC-Újbuda nem a sztároktól és egyéniségektől működik, hanem a remek játékosok és az edzők tökéletes együttműködésétől!

A csapatépítések, a száraz, és vízi edzések, mind arról szólnak, hogy egységben, összhangban, csapatmunkában az erő!

Csapatunk számos formában igyekszik népszerűsíteni a vízilabdát mint sportágat, és a vízilabda mérkőzésre járás kultúráját, egyáltalán annak örömét, hogy szurkolhatunk fantasztikus teljesítményű sportolóknak. Egyre több helyen jelenik meg a sportág, jó ügyek mellé állnak, lelkesítenek, példát mutatnak!

Tehát érdemes volt, mert az OSC tud jó lenni, és akar a legjobbak közé tartozni. Ebben biztosak vagyunk!

*Becsey Péter*





# 50 éves az Erzsébet híd

## 2014. november 21-én az Erzsébet kábelhíd átadásának ötven éves évfordulója alkalmából emléknapot szerveztünk.

Délelőtt a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem dísztermében emlékülést tartottunk. A résztvevőket köszöntötte dr. Becsey Zsolt közlekedésért felelős helyettes államtitkár, dr. Horváth Béla, a Főpolgármesteri Hivatal Városüzemeltetési Főosztály vezetője és dr. Farkas György, a Hidak és Szerkezetek Tanszék tanszékvezető helyettese, az emlékülés levezető elnöke.

Először dr. Träger Herbert megemlékezett a kábelhíd elődjéről. Az előadás tanulsága, hogy a régi lánchíd és az új kábelhíd elválaszthatatlanok egymástól. A lánchíd nyílásbeosztása megegyezik a kábelhíddal és a régi szerkezet alépitményeit részben felhasználták az új hídnál. A pilon a régi és az új hídnál egyaránt ingaoszlop, ez akkoriban újdonságnak számított.

Dr. Földi András a régi híd roncsainak eltávolítását és az új híd tervezését ismertette. Először a híd régi formájában való

újjaépítését tervezték, de a forgalom növekedése miatt elvetették ezt az ötletet. Több variáció is készült az új hídra, végül a hat sávós kábelhíd mellett döntöttek.

Dr. Domanovszky Sándor, aki ötven évvel ezelőtt a híd megvalósításában építésvezetőként vett részt, a kivitelezés sajátosságait ismertette. Az előadás címe találó, hiszen a híd építése csak sajátosságokból állt: a régi kapuzat bontása, az új pilon gyártása és összeillesztése, a kábelek behúzása és beállítása, és a merevítőtartó elemeinek beemelése két úszódaru segítségével.

Az átadás után sem volt eseménymentes az Erzsébet híd élete. Bácskai Endréné, aki a híd építésekor tervezői művezetést végzett, és később is nyomon követte a híd felújításait, beszámolt a keresztartó és hosszborde-csatlakozások repedéseinek javításáról, a dilatáció- és korlátcsereiről, valamint az új járdalemez építéséről. Külön kiemelte a híd féktámaszainak 2004-es felújítását.

Záró előadásként Schulek János a híd városfejlesztésben betöltött szerepéről

beszélt. Az Erzsébet híd jelenleg a harmadik legforgalmasabb híd az Árpád és a Hárosi híd után. Addig a Rákóczi út és a híd forgalmát nem lehet csökkenteni, amíg hiányoznak a gyűrű irányú kapcsolatok, és ezzel együtt további Duna-hidak is.

Az emlékülés után megkoszorúztuk az Erzsébet híd irányító tervezőjének, Sávoly Pálnak az emléktábláját a híd pesti hídfőjénél. A tervezőről Kozma Károly emlékezett meg, aki hosszú évekig Sávoly Pál mellett dolgozott.

Az emléknaphoz záróként megnyitottuk a hidat ismertető kiállítást a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban. Az érdeklődőket Dr. Krámlí Mihály, a múzeum főigazgatója köszöntötte.

A látogatók a tárlaton képek, tárgyi emlékek és régi tervek segítségével betekintést nyerhetnek a híd tervezésébe és építésébe. Két monitoron keresztül archív felvételeket tekinthetnek meg a főváros egyik legszebb átkelőjéről. A kiállításon december 31-ig várjuk az érdeklődőket.

*Pisich Zsuzsanna*

*Emlékülés a BME dísztermében*



*Koszorúzás Sávoly Pál emléktáblájánál*



*Kiállítás a Közlekedési Múzeumban*



# Szólj, gondolj, tégy jót legalább karácsonykor...

... és akkor – Vörösmarty Mihály szerint – **„s minden szó, gondolat és tett tiszta tükörként fog visszaragyni rád.”**

**Vannak, akik csak minden másnap, azaz húsvét, pünkösd vagy karácsony másnap mennek templomba, kérnek bocsánatot, vagy mondanak, tesznek valami jót. De legalább ekkor mennek, mondanak, tesznek.**

## Belső audit biztonságból is

Ismét közeleg a karácsony, az új esztendő, egy évvel megint idősebbek lettünk. Mondjuk ilyenkor, hogy mi nem, csak a gyerekek öregszenek, mások szerint mindenki olyan idős, amennyinek érzi magát. Akárhogy is van, ismét itt a számadás, a belső audit ideje. Mit szoltunk, gondoltunk és tettünk jól vagy épp nem jól az elmúlt esztendőben? Értelmezhető ez minden területre, így biztonságunk területére is. Vettünk túlzott készüléket, netán szénmonoxid mérőt, felszereltettünk FI relét? Vagy most szeretnénk épp karácsony kapcsán?

## Jól mondani, hallani, érteni

Kommunikációból az első órán tanítják, hogy Shannon kommunikációs modellje szerint az információforrás és a címzett között van az adó, a csatorna és a vevő. És miután számtalan torzítási lehetőség van, fontos, hogy amit mondunk, tudjuk-e mit jelent, illetve mondandónkkal azt érzük-e el, amit szeretnénk? Merthogy mindig ebből van a probléma.

A szavak eltérően értelmezett jelentése sokat sejtető, és magán vagy cégen belüli kommunikációs kudarcainknak egyik fő oka lehet.

A szavak ereje sokkal több, mint gondolnánk. És a mi szavainknak hatása is sokkal több, mint azt valaha is hittük volna. Ezt vizsgálták kutatók a víznél. Nevezetesen azt, hogyan hatnak a vízre szavaink.

## A víz üzenete

Erről a világon méltán bestsellerré lett könyvben lehet olvasni, melynek címe: A víz üzenete. A szerző, a japán Dr. Masaru Emoto, a mágneses rezonancia mező kutatója. Kiderítette, hogy az atommag szintjén rendezettség van, de az atomokban lévő részecskéknél viszont nem. Így azok a megfigyelők lelkivilágának megfelelően megváltoznak aszerint, ahogyan a megfigyelő látja a dolgokat. Ez alapján sejthető, hogyan gyógyulnak meg emberek a hit ereje által.

A könyvben leírtak hihetetlennek tűnnek. Mai világunkban, amikor annyiféle ellenőrizhetetlen vagy tudatosan manipulált információval bombáznak bennünket, nem könnyű kiszűrni, melyik lehet igaz, és melyik a megtévesztő.

Az alábbiakban leírtak is kétesélyesek. Ha igaz, akkor sok csoda zárjába megvan a kulcs. Ha manipuláltak a leírások, képek, akkor sem dől össze a világ.

## Testünk 70%-a víz

Az emberi lényben, amint megtermékenyített petesejtéként elkezdődik pályafutása, 95% víz van. Az emberi testnek közel 70%-a víz. Földünket Kék víz-bolygónak is nevezik, mert kb. 70%-át víz borítja. Milyen

érdekes a hasonlóság. Az emberi testben és a Föld bolygón hasonló a víz aránya.

A víznek többféle halmazállapota van, de amit a legszebbnek látunk, a hópelyhek, melyek között soha nincs egyetlen egyforma sem.

Tudósok elkezdtek tanulmányozni, hogyan lehetne szavainkra vonatkozóan információt nyerni a vízből. És megtalálták a megoldást. Lefagyasztották, majd a fagyott vízkristályokat lefényképezték. És csoda történt. Kiderült, ha bizonyos szavakat mondtak a víznek, vagy a szavakat leírták és a papírt, amelyen a leírt szó volt, rátették a lefagyasztott vízzel teli edényre, a vízkristályok különféle formát vettek fel. És aztán jöttek a kérdések.

## Hogyan tud emlékezni a víz?

Hogyan reagál a szavakra, gondolatokra, miért hasonlít a vízkristály arra a növényre, amelynek fotójára rá lett helyezve?

Mégiscsak igaz, hogy minden kimondott szó, megszületett gondolat épít vagy rombol? A kimondott szó teremtő ereje, vagy pusztító ítélete megjelenik a minket körülvevő, de bennünket is alkotó víz szerkezetében.

A kutatók zenével is próbálkoztak. A kísérleti víznek különféle zenét játszottak, és a kristályokat utána lefotózták. Megdöbbentő látvány volt, ahogyan reagáltak a zenei stílusokra. A gyönyörűen lágy és finom kristálytól, a szinte széteső kristályig mindenféle variáció megtalálható volt a zenehallgatás után.



A legmegdöbbentőbb az volt, ahogyan a kimondott szavakra reagáltak a vízkristályok. A szeretet és hála szóra a kristályok gyönyörű formát vettek fel. Csupán az által, ahogyan kifejezzük szeretetünket és hálánkat, a körülöttünk és a testünkben lévő víz gyönyörűvé válik.

És a víz csak egy példa. De ilyen csoda, amikor szerelmet vallunk, és a gondolat, majd a kimondott szó, utána pedig a tett megváltoztatja életünket.

Miért olyan különleges a hatása szavainknak, zenénknek a vízre? Ha csak úgy megváltoznak a vízkristályok a szavak kimondásától, akkor megvan a titok nyitja, miért változunk meg vagy át mi is, a nekünk mondott szavaktól. Hisz a bennünk lévő víz reagál azokra. A víznél is érzékenyebb lelkünk reakcióiról már nem is beszélve.

## Lelkesítő szószedet

Segítsük, bátorítsuk, buzdítsuk egymást pozitív csengésű, lelkesítő szavakkal az év végi hajrában, az elmúlt évben nyújtott teljesítmény elismeréseként, vagy csak úgy, a szeretet ünnepe kapcsán.

Ha nincs gyakorlatunk, tapasztalatunk, és nem tudjuk, hogyan tudnánk hatni a környezetünkben levőkre, családtagjainkra, munkatársainkra, akkor az alábbi akár egy-egy szavas bátorításokból nyugodtan kölcsönvehetünk egyet-egyét.

- Ügyes vagy.
- Csak így tovább!
- Jól haladsz!
- Ez nagyszerű!
- Dicséretet érdemel!
- Hihetetlen!
- Gyönyörű!
- Szuper!
- Abszolút tökéletes!

- Veled élvezet dolgozni!
- Csodálatos!
- Kiváló!
- Jó gondolat!
- Jól végzett munka!
- Jól irányba haladsz!
- Egyedülálló teljesítmény!
- Nagyszerű volt!
- Fenomenális!
- Meg vagyok veled elégedve!
- Szípkázó!
- Túl teljesítetted a feladatot!
- Alapos!
- Tökéletes!
- Kimondhatatlanul jól!
- Jó választás volt!
- Ez az!
- Büszke vagyok rád!
- Lehet ünnepelni!
- Elképesztő!
- Különösen szép!
- Fantasztikus!
- Győzelem!
- Példás!
- Elbűvölő!
- Nagyon szép!
- Elvitted a pálmát!
- Szenzációs!
- Ügyesen megszerezted!
- Első osztályú teljesítmény!
- Mestermunka!
- Művészi teljesítmény!
- Mindent bele, csak így tovább!
- Igazán leleményes!
- Kiemelkedő!
- Fejedelmi munka!
- Lenyűgöző!
- Szépen haladsz!
- Öröm ilyen jó társaságban lenni!
- Dicséretes produkció!
- Nagyra értékelem, amit csináltál!
- Kimagasló teljesítmény!

## Tükröm-tükröm mondd meg nékem

Vannak, akik nem szeretik látni magukat a tükörben. Hazánkban a nők 8%-a van csak megelégedve magával, a többi 92% elégedetlen. Miért?

Ha jót gondolunk, szólnak és teszünk, akkor meg tudjuk változtatni a környezetünket, és ha a nagyvilágot nem is, de a magunk kis világát bizonyosan.

És akkor jó lesz a tükörbe nézni. És könnyebben megbékélünk magunkkal.

## Kockázatelemzés

A karácsonyi, év végi ünnepek, pihenő napok kapcsán vannak lelki- és fizikai veszélyek, kockázatok. Eléshetünk a csúszós úton, felgyújthatjuk a karácsonyfát vagy az adventi koszorút. Áramütést kaphatunk a sérült elektromos vezetéktől, hiányzó karácsonyfaégtől. Számtalan konyhai baleset is leselkedhet ránk. De ha figyelmesek vagyunk, ezek mind kivédhetőek, megelőzhetőek.

A lelki kockázatok, veszélyek jellemzően a hiányos kommunikációnk következményei. Ezek is kivédhetőek, csökkenthetők az előzőekben foglaltak figyelembevételével.

A Bibliai Szent Pál apostol szerint, a mi beszédünk legyen mindig kellemetes.

És a kellemetes beszéd olyan, mint a vízbe dobott kavics keltette hullámok. Tovább gyűrűzik...

Gyűrűzzön hát tovább, tovább, tovább, szójunk, gondoljunk, tegyünk jót legalább karácsonykor, és persze az után is....

## Kellemes, áldott, lelki-testi balesetmentes ünnepeket és új esztendő-t kíván:

*Durkó Sándor László*

## Budapesti Műszaki és

# XV. Hídépítő Verseny és Hídépítő Classic

A BME Hídépítő Versenye idén kettévált, hogy kielégítse mindenki érdeklődését. A **XV. Hídépítő Verseny** megmaradt annak a komoly és rangos megmérettetésnek, amelyet megszokhattak a nézők. Itt a valósághoz hasonlóan bonyolult szabályrendszernek kellett eleget tenniük a kétméteres hídmodellek készítőinek. A tervezést és építést bemutató részletes dokumentáció elkészítése után egy prezentációval kellett meggyőzniük a zsűrit – többek közt az A-Híd Zrt. műszaki igazgatóját, Magyar Jánost – munkájuk nagyságáról. A feladat talán túl nehéznek is bizonyult, hiszen három merész hallgató tette csupán próbára a tudását ebben a kategóriában, és indult az A-Híd Zrt., valamint a Mélyépítő Alapítvány komoly díjaiért.

A **Hídépítő Classic** ennek éppen az ellenkezője: a lehető legkevesebb szabállyal a lehető legnagyobb szórakozás lebegett a szemünk előtt a kategória kidolgozásánál. Ennek megfelelően megnyitottuk a jelentkezés lehetőségét a középiskolások előtt is, amit a kaposvári Építőipari, Faipari Szakképző Iskola és Kollégium tanulói azonnal ki is használtak.

A hídépítők tényleg szabadjára engedték fantáziájukat, így több sörösdoboz-híd mellett, sertéslábszárból és építési hulladékból is készültek modellek. Eredménytől függetlenül minden versenyzőnek gratulálunk!

*Szathmáry Péter  
és Nagy Péter Balázs*

	Híd neve	Készítő	Intézmény
<b>XV. Hídépítő Verseny</b>			
1	Ívhíd	Buri Balázs, Tarnóczki Sándor	BME-ÉMK, SZIE-GPK
2	Imagination	Gelencsér Ivett	PTE-PMMK
<b>Hídépítő Classic</b>			
1	Alulfeszített balsafa gerendahíd	Buri Balázs, Tarnóczki Sándor	BME-ÉMK, SZIE-GPK
2	Alulfeszített hungarocell híd	Buri Balázs, Tarnóczki Sándor	BME-ÉMK, SZIE-GPK
3	Sorsod Borsodi	Agárdi Péter	BME-ÉMK
4	Meglepetés	Kovács Éva	BME-ÉMK
5	Bambusz híd	Építőipari, Faipari Szakképző Iskola	
6	Alumínium sörösdoboz híd	Építőipari, Faipari Szakképző Iskola	
7	Portal Bridge	Laboda Tamás	BME-ÉMK
8	We Wood	Borsos Bence	BME-ÉMK
9	Gosztola	Nagy Péter Balázs	BME-ÉMK
10	Organikus híd	Kámán Csaba, Szathmáry Péter	BME-ÉMK





## Építőmérnöki Szakmai Hét 2014



A hagyományokhoz híven idén ősszel is megrendezésre került a BME Építőmérnöki Karán a Szakmai Hét. Ezzel a 4 napos programsorozattal igyekszünk a szakmában tevékenykedő cégek és a Kar hallgatói közötti kapcsolatot szorosabbá fűzni.

Kiemelten fontosnak tartjuk, hogy a leendő mérnökök közelebről megismerkedjenek a szakmájukkal, az egyetemen szerzett elméleti tudásukat bővíteni tudják, illetve a szakma gyakorlatiasabb részébe is betekintést nyerhessenek, ezzel is elősegítve azt, hogy a hallgatók tapasztaltabb mérnökként távozzanak Karunkról.

A Szakmai Hét során a fentieket szem előtt tartva, a megszokott szakmai témájú előadás sorozat helyett idén a kirándulásokot és a versenyeket helyeztük a középpontba. A minden szakírányra kiterjedő programok között mindenki megtalálhatta a számára legérdekesebbeket. A hallgatók gyár- és építkezéslátogatásokon kívül részt vehettek az Erzsébet híd kamra- és pilontúráján, kirándulhattak az M5 autópályához, valamint a Tisza-tóhoz is. A keddi napon a Vásárhelyi Pál Kollégium mellett az érdeklődők egy bemutató keretein belül ismerhették meg és próbálhatták ki az építőiparban használt kisgépek működését a Hilti (Hungária) Szolgáltató Kft-nek köszönhetően.

Az előző években jól ismert, már-már hagyománnyá vált versenyeinken idén is újra megmérethették magukat a csapatok. A hétfői napon került megrendezésre a XV. Hídépítő verseny, mely hatalmas népszerűségnek örvend. A csapatok több havi munkájának gyümölcseként megszülető modelleket a terhelés után több szempontból is értékeli, így elég komoly kritériumoknak kell megfelelnie a győztes

hídmodellnek. Idén először került megrendezésre a Hídépítő Classic verseny, melyre az egyszerűbb, de jól kigondolt hídmodellek egy méteres hosszban készültek a „nagy” Hídépítő verseny 2 m-es hídjaival szemben. A tavalyi évhez hasonlóan a Vásárhelyi Videó Stúdió lehetővé tette, hogy a versenyt a Szakmai Hét honlapján az érdeklődők élőben követhessék.

A Hídépítő verseny mellett újra megrendezésre került a Holcim Próbakocka verseny, a Geodézia Verseny, a felsőbb éves, illetve első éves hallgatók számára szervezett Szakmai Vetélkedő, valamint a Sika Építéskémiai Verseny. Idén további két új versennyel bővítettük a Szakmai Hét programjait. Először került megrendezésre a Doka betonzsalu összeszerelő verseny, valamint a Tondach-Wienerberger-Semmelrock cégcsoport szakmai vetélkedője is. A nagy érdeklődésre való tekintettel igyekszünk ezekből a versenyekből is hagyományt teremteni.

A Szakmai Hét végén egy ünnepélyes állófogadáson mondunk köszönetet azoknak a cégeknek, oktatóknak, valamint a hallgatóknak, akik munkájukkal segítették a Szakmai Hét szervezését, illetve itt kerülnek kihirdetésre a versenyek helyezettjei is.

Reményeink szerint a további években is növekedni fog a résztvevők száma és mindenki megtalálja a számára érdekes programokat.

# Bemutatkozik a Gazdasági Támogató Csoport

## A kezdetek

A Gazdasági Támogató Csoport a 2011. szeptember 1-jén alakult, amikor is az akkori vállalati menedzsment úgy döntött, hogy a korábbi igazgatósági termelési struktúra helyett a mátrix szervezetben való működést választja, és a projektet helyezi a középpontba. A korábbi szervezeti működésünk alapján az egyes építmény főtípusok vagy nagyobb projektek köré szerveződő termelési igazgatóságok (mélyépítési, kommunális, magasépítési, Duna-hidak, M7, Nyitra...) látták el a gazdasági támogató feladatokat külön-külön álló igazgatósági gazdasági vezetőkkel, akik saját gazdasági munkatársi állományukkal támogatták az igazgatóság irányítása és felügyelete alá tartozó projekteket. Az akkori szűkülő piaci lehetőségeink mellett a mai napig úgy gondolom, hogy ez a döntés szükségszerű volt a menedzsment részéről annak érdekében, hogy a rendelkezésre álló erőforrásainkat a lehető leghatékonyabban használjuk ki. Az A-HÍD Zrt. akkori vezérigazgatója Madar Gyula a termelési igazgatósági gazdasági vezetőik közül engem kért fel a pozíció betöltésére és a Gazdasági Támogató Csoport megszervezésére.

El kell mondanom, hogy nem volt egyszerű feladatomban. Az összes termelési igazgatóság akkori állományában dolgozó gazdasági munkatársak közül nekem kellett kiválasztanom azt a 10 fő kollégát, akiket a munkája alapján alkalmasnak tartottam az újonnan elvárt igényeknek megfelelően a projekt orientált szervezeten belül a gazdasági vezetői pozíció betöltésére.

Mind a csoport kialakítása során, mind az azóta eltelt immár közel három esztendő alatt mindig az volt a célom, hogy a gazdasági támogató feladatok a projektvezetői és a menedzsmenti

elvárásoknak megfelelően a lehető legmagasabb szakmai színvonalon tudják a kollégák ellátni. Míg korábban az igazgatóságok során az egyes projektek esetében jelentkező speciális gazdasági feladatok vagy azok kezelésében szerzett tapasztalatok alapvetően az igazgatóság „tudásbázisát” gyarapították, addig most ezekből a tapasztalatokból a teljes gazdasági támogató csoport profitálni tud.



**Pálincás Szabolcs**

## Feladataink

El kell mondanom, hogy az építőipari projektek gazdasági támogatása az elmúlt 3 évben jelentősen átalakult a korábbi évekhez képest, és mind a változó számviteli jogi környezet, mind a Közbeszerzési Törvény 2003. évi CXXIX 2010.09.15-től hatályos verziója (KBT 305§), ill. az új Kbt. 2011. évi CVIII 306/2011. (XII.23.) Korm rend. 2012. 01.01-től hatályos verziója teljesen átalakította mind az adatszolgáltatási, mind a Megrendelőinkhez és a Beruházókhoz fűződő gazdasági feladatokat.

A Projekt Gazdasági Vezetők mellett, hogy valódi társai a Projektvezetőknek az egyes projektek megvalósítás során, fő feladatuk a projektek gazdasági adatainak kézbentartása, elvégzése és a Projektvezető támogatása a gazdasági ismereteket igénylő kérdésekben.

Ezen feladatok nagyon magas szakmai felkészültségi szintet igényelnek a kollégáktól, amelyet folyamatosan fejleszteni kell. Ehhez kapcsolódóan a K-HÍD-as kollégákkal közösen minden évben több szakmai előadás kerül megszervezésre (például az M-AUDIT adótanácsadó az éves adóváltozásokról és a kollégákat foglalkoztató aktuális számviteli és adózási kérdésekről), valamint a tavaszi és az őszi vezetőképzőn is mindig tartunk olyan tartalmú előadást, amelyen a kollégákkal az egyes projekteken felhalmozódott gazdasági jellegű tapasztalatainkat megosztjuk, hogy ezekből mindannyian közösen tanulhassunk.

Jelenleg a Gazdasági Csoporton belüli kollégák a projektek jelentős száma miatt – a többi kollégához hasonlatosan – nagyon leterheltek. Egyrészt az év elején végbement cégjogi átalakulásunk (A-HÍD kiválás), másrészt az új integrált vállalatirányítási rendszerünk (IFS) bevezetése jelentős többlet teherként nehezedik a vállunkra. Bízom benne, hogy mindezzel együtt a 2014-es évet az elmúlt évek viszonylatában a maga rekord termelésével együtt sikeresen abszolválni fogjuk.

Sajnos azonban teljesítőképességben több esetben a határainkat feszegetjük, ami – saját tapasztalomból mondhatom –, néha nem vezet jó eredményre. A napi stressz nem kellő kezelése, és a kötelességtudat nyomására történő túlvállalást az ember szervezete nem mindig tudja tolerálni és néha megálljt parancsol. Ez történt az én esetemben is, amely nemcsak számomra,



### **Isó Tímea**

Győr-Likócs töltésfejlesztés  
Mosoni Duna jobb part  
Kacsóh Pongrác úti felüljáró felújítása  
Erzsébet híd felújítása  
Budapest 1-es villamos felújítási munkái  
Erzsébet híd felhajtóhoz kapcsolódó munkák  
Budapest 1-es villamos 2. szakasz felújítási munkái



### **Horváth-Czaun Mónika**

Aszód csatornázási munkái  
Mezőkövesd város csatornázás (Hídépítő)  
Vácszentlászló csatornázás  
Mályvádi árvízi szükségtározó építés  
Gyomaendrőd szennyvízcsat. rekonstrukció  
Nagybaracska, Gara és Hercegszántó csatorna  
IFS PROJEKT koordinátori feladatok



### **Döme-Pethő Anett**

Esztergom-Piliscsaba vasútvonal rekonstrukció  
Abádszalók-Kunhegyes csatornázás  
TAB Szennyvíztisztító telep fejlesztése  
Vásárhelyi terv bel- és csapadékvíz  
Doboz község csatornázása  
Sibrik Miklós úti felüljáró felújítása  
Emőd szennyvíztisztító telep fejlesztése



### **Jóri Ágnes Dorottya**

Tárnok csatornázás  
Hernádvölgye szilárd hulladék reaktiváció  
MÁV II. projektek hídépítési munkák  
MÁV III. projektek hídfelújítási munkák  
Szentendre szennyvízcsatornázás A + B ütem  
445. sz. Kecskemét északi elkerülő  
Alsónémedi csatornázás (G-HÍD)



### **Sárközi Ibolya**

Hanyi Tiszasüly árvíztározó építése  
Csepel szigeti gerincút építése  
Piliscsaba-Pilisvörösvár vasútvonal rekonstrukció  
Pilisvörösvár-Óbuda vasútvonal rekonstrukció  
Nyírbrony-Ramocsaháza csatornázás  
Tápió menti régió szennyvízelvezetés



### **Misurda Tamás**

Külföldi projektek - R-HÍD romániai munkái  
Kőrösladány szennyvíztisztító telep fejlesztése  
Tiszatenyő-Kengyel szennyvíz csatornázás  
M4 ap. Abony-Fegyvernek II. ép. sz. új Tisza-híddal  
Borsodivánka ivóvíz javító projekt  
Makó és Térsége ivóvízminőség I. + II. ütem  
M4 ap. I. szakasz építése (Zagyva Híd)



### **Horváthné Husz Melinda**

Garanciális projektek (Hídépítő/A-HÍD)  
Vác vasúti állomás műtárgyépítés  
Gödöllő szennyvíztisztító tlp korszerűsítés  
Hatvan 3- sz főút felüljáró kivitelezés  
86. főút Zalalövő elkerülő építése



### **Kaszáné Farkas Mária**

Békéscsaba szvltlp építése  
Maroslelle város szennyvíz csatornázás  
Drosháza város szennyvíz csatornázás  
Jánoshalma város szennyvíz csatornázás  
Szolnok- Szajol vasútvonal rekonstrukció



### **Lindmayerné Kelemen Erzsébet**

Jászkőhalmi csatornázás  
Somogytúr szvltlp építése  
Békéscsaba vasútállomás építés  
Beregi árvíztározó fejlesztés



### **Heizmann-Tasnádi Emese**

M-HÍD + A-HÍD műszaki szervezetek  
U30 Technológiai csoport  
U31 LABOR  
Vállalati KSH jelentések



### **Tóth Ildikó**

Tiszai védvonal fejlesztése  
BKISZ csatornázás II. ütem  
M85 Győr-Enese szakasz kiv. munkái  
Marcali szennyvíztisztító telep (HRZT)



### **Bartók Anett**

Jelenleg anyasági feladatait látja el.

hanem – véleményem szerint – mindenki számára intő példaként kell, hogy szolgáljon. Ehhez kapcsolódóan ezúton szeretném köszönetemet kifejezni minden kolléga részére a sok jobbulást kívánó üzenetért és e-mailért, amit a lábadozásom során kaptam, valamint a személyes jókívánságokért.

Mindazonáltal büszke vagyok a csapatot alkotó kollégák összetartására és arra a csapatszellemre, amely az évek során kialakult, mert azt gondolom, hogy ezzel mindig át tudjuk segíteni egymást a legnehezebb akadályokon is.

## Céljaink és a jövő

A 2015 évre célom az IFS – mint a legfontosabb vállalatszervezési fejlesztés a Projekt Orientált Szervezetre (POSZ) való átállásunkat követően – minél zökkenőmentesebb elindítása és üzemeltetése lesz, mivel a PGV kollégák rendszerismereti tudására a projekt egészének nagy szüksége lesz. Ezen felül természetesen a kollégák szakmai és személyes kompetenciájának fejlesztése is folyamatos feladatunk.

Két kollégánknak még ennél is fontosabb feladatok elé néz, hiszen az anyagságnál nem lehet fontosabb feladat egy nő életében. Bartók Anett és Horváth-Czaun Mónika esetében közösen örülhettünk a híreknek, hogy új csöppségek érkeznek. A születendő gyermekekhez

ezúton kívánok sok boldogságot, örömeben és egészségben gazdag boldog éveket. Bartók Anett esetében reméljük már a cikk megjelenésekor a baba megérkezésének örülhetünk közösen, Horváth-Czaun Móni kollégánknak esetében ezt a jó hírt majd valamikor a jövő tavasz kezdetén várhatjuk.

## Amikor nem építünk (vagy gazdálkodunk) ...

A csapat összetartozását nagymértékben erősíti, hogy a napi munkán kívül is igyekszünk barátságos és családias légkört kialakítani, fenntartani. Ennek egyik legszebb példája az augusztus utolsó hétvégéjén megtartott PGV Családi Nap volt, amelyen a soroksári Duna-ág partján egy süttögetéssel egybekötött igazi Duna-Party-t sikerült tartanunk, amelyen nemcsak a kollégák, hanem a családtagjaik és gyerekeik is részt vehettek. Így sikerült egymás szereteteit is közelebről megismernünk. Jelen cikk keretében szeretnék külön köszönetet mondani Isó Tímea kollégánknak részére, aki egyrészt ötletgazdaként, másrészt házigazdaként megszervezte ezt. Túlzás nélkül elmondhatom, hogy nemcsak a csoporttagok, hanem a családtagok is rendkívül jól érezték magukat ezen a délutánon. Remélem, hogy ez nem eseti alkalom volt, hanem tradíciót tudunk ezzel az alkalmammal teremteni és a PGV Családi Napot jövőre is sikerül hasonlóan



hangulatos körülmények között megszerveznünk.

Ezen kívül a K-HÍD-as és a Kontrollingos kollégákkal közösen egy nagyon színvonalas és jó hangulatú közös csapatépítésen vehettünk részt idén szeptember elején, ahol is egy profi csapatépítő társaság szervezésében aktív feladatokkal közösen kellett „megmentenünk a világot”. Nagyon jó hangulatú volt ez a két napos kirándulás, sok-sok olyan programmal, amelyen a társszervezetinkben dolgozó kollégákat is sikerült közelebről megismernünk. Ezt én mindig is hiánypótló eseménynek tartottam, mivel így a napi munkánk során is a K-HÍD-al közös feladataink is sokkal emberközelibbé tudnak válni. A „világ megmentése során” a PGV kollégák közül Misurda Tamás és a K-HÍD-as kollégák közül Nagy Mónika külön elismerésben részesült, amelyről oklevél is készült, ezúton is szeretnék nekik ehhez külön gratulálni!

EI kell mondanom, hogy a PGV csoport mindenkorai céljainak elérésében és fejlesztési törekvéseimben Nagy-Mélykuti Bence gazdasági vezérigazgató helyettes is mindig nagymértékben támogatott, így jelen cikkkel is szeretném megköszönni valódi konstruktív és építő jellegű együttműködését, amely együttműködés remélem a jövőben is hasonlóan sikeres és eredményes lesz.

*Pálincás Szabolcs*



# ÍGY IS LEHET

**Pál Bencét mutatjuk be olvasóinknak, aki a FÉMALK BOMBA-AVSE para kajak-kenu igazolt versenyzője. Az A-Híd Zrt. 2014 áprilisától támogatja munkáját. Cégünk társadalmi szerepvállalásához szorosan hozzátartozik a kultúra, a sport, és a hátrányos helyzetűek, csökkent munkaképességűek támogatása.**

Bence így vall életútjáról:

„Születésemkor egy orvosi műhiba következtében az agyamban oxigénhiány lépett fel, melynek következtében az érintett oldalon kéz- és láb-koordinációs problémáim vannak. Emellett mindkét végtagomat ügyetlenebbül használom, és a bal kezemet csak 60%-os szögben tudom kinyújtani. Szerencsémre az oxigénhiány a szellemi képességeimet nem érinti.

13 éve kajakozom, a nemzetközi parakajak-kenu versenyek egyik legsikeresebb magyar versenyzője voltam az elmúlt négy évben. A magyar parakajakosok a kezdetektől, 2010 óta vesznek részt világbajnokságokon, amelyeken részvételünk már hivatalosan is elismert. A sportág Magyarországon folyamatosan fejlődik.

2016-tól a Parakajak-kenu hivatalos Paralimpiai sportág lesz. Addig is minden évben megrendezésre kerülnek az országos versenyek mellett világbajnokságok, európa- és világbajnokságok, amelyeken megpróbálok a képességeimhez mérten a legeredményesebben szerepelni.

Eredményeim: **háromszoros Magyar Bajnok vagyok**, többszörös Magyar bajnoki érmes és helyezett. **A legkiemelkedőbb eredményemet a szegedi rendezésű Világbajnokságon értem el. 2011-ben egy nagy hajrával a 3. helyen értem célba** és ezzel



megszereztem a Magyar Para Kajak-Kenu válogatott első világbajnoki érmét. Emellett természetesen több kiemelkedő helyezést is szereztem világbajnokságokon, itt megemlíteném a 2012-es Európa bajnokságot ahol hetedik helyezést értem el, és a 2014-es szegedi világbajnokságot ahol ötödikként futottam át a célvonalon.

Hetente 10-11 edzésen veszek részt. Általában a csoporttal edzek, de hetente többször az edzőm, Pál Zoltán egyéni edzéseket is vezényel nekem. A kétszáz méterre specializálódott edzőmunkámtól azt várom, hogy gyorsulni fogok. Reményeim szerint sokat fogok profitálni Dudás Miklóssal és társaival végzett közös edzésekből. Az év nagy részében vízen vagyunk és kajakozással készülünk a versenyekre. Ez a sport nagy érettséget és állóképességet kíván, amelyeket legfőképpen a téli felkészülés során szerzünk meg, november és március között. Ezt az időintervallumot legfőképpen a konditeremben, az uszodában és a futópályán töltik a versenyző társaim. A mozgáskorlátozottságom miatt futni nem tudok, ezért ezeket az edzéseket általában ergométeren végzem el, amely a futáshoz hasonlóan nagyban segíti az állóképesség megszerzését.

Nagyon fontos számomra, hogy ne csak a kajak-kenu pályán teljesítsek magas fokot, hanem az iskolapadban is. A gimnázium után elvégeztem a Károli Gáspár Református egyetem pszichológia BA szakát. 2014 őszétől a BME pszichológia MA szakára járok.

Az A-HÍD Zrt. támogatása rendkívül nagy segítséget jelent számomra a sport karrierem alakulásában. Segítségükkel részt tudok venni a költséges edzőtáborokban és meg tudom vásárolni a felkészülesemhez szükséges legmegfelelőbb eszközöket. Rendkívül nagy megtiszteltetés, és lelkiileg is sokat jelent a számomra, hogy egy ilyen sikeres cég támogatását élvezhetem."

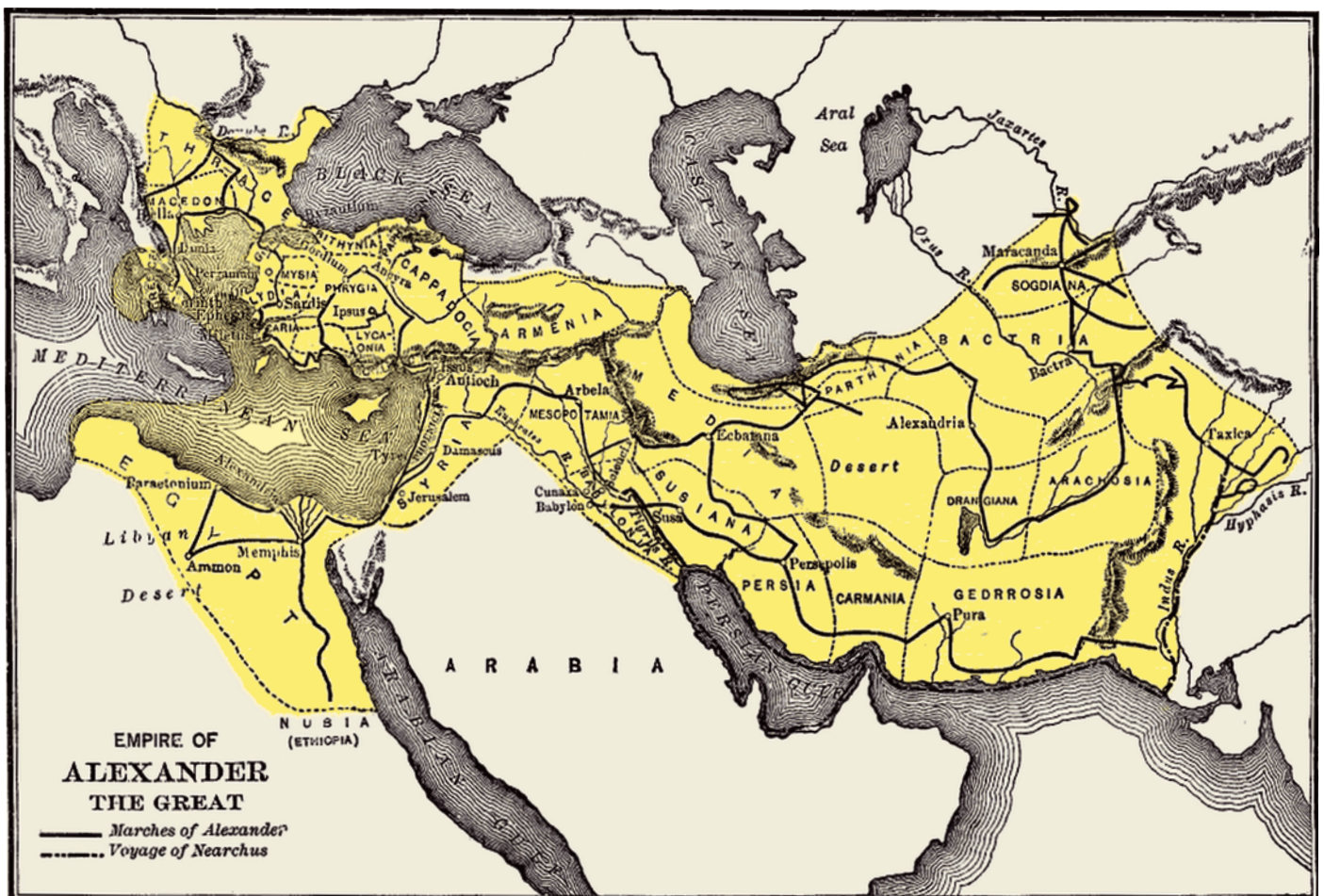
*Dombóvári Éva*

# Láthatók és láthatatlanok

- régi utak, hidak Ázsiában

**Kedves Olvasóink elé most az elmúlt mintegy száz évből, közvetve évszázadokból, évezredekben származó dokumentumokat teszünk.** Ezek egymással lényegi összefüggésben állnak, mert a múlt eseményei összefüggtek egymással, sokszor kapcsolódnak napjainkhoz is.

*Makedóniai Nagy Sándor birodalma, Kr. e. 324-ig, Stein Aurél bejárása is*





Al Idrisi: *Tabula Rogeriana* (1154), az eredeti „déli” tájolásban

A szöveges és a rajzolt történetírás számtalan dokumentumot tár elénk arról, hogy a - jelen esetben elsősorban - Európa és Ázsia területén élt, élő népek miért és hogyan „közlekedtek”. A különböző régészeti feltárások csak megerősítik, még gazdagabbá teszik ezt az információ-kincset. Voltaképpen mindkét kérdésre egyszerű válaszokat kaphatunk, bár sokszor „a függöny mögé” kell néznünk. A kézenfekvő magyarázat több csoportból áll össze. Csak néhány ezek közül:

- Az egyes népcsoportok „mozgó” gazdálkodása: a részben helyhez kötött földművelés és az ehhez kapcsolódó, legelőről legelőre „vándorló”, de az otthon maradó családhoz természetesen visszatérő állattenyésztés;
- Az eltérő gazdálkodást folytató, vagy különböző természeti kincsekben gazdagabb-szegényebb területek közötti árucserre, kereskedelem, akár igen nagy távolságra is;
- Akár a gazdálkodás, akár a kereskedelem biztonsága hosszabb távon a fegyveres jelenlétet sem nélkülözheti. Ez lehet helyhez kötött hivatásos hadsereg, vagy kísérelő zsoldos erő is;
- Az „erősebb csoportok”, erejük tudatában a gyengébbek terményeiért, legelőiért, ásványi nyersanyagaiért, elfogható népességéért (rabszolga), vagy akár „csak” a „hódítás tébolyában” versengve futnak, néha saját népük érdekei ellen is;
- Minden kultúrának feltárható az „ősi” hitvilága, a maga erkölcsi, szociális, szakrális kapcsolatrendszerével. Emellett kialakulhatnak, újabb irányzatok is, melyek akár békésen is fejlődhetnek a régi mellett.

Ez a béke azonban nem minden esetben egyértelmű. Ha a „rejtett” érdekek megkivánja, az új „világrend” a régre tör, sok esetben végleg maga alá gyúri azt.

E rendszerek kialakításához, hosszú távú és biztonságos működtetéséhez azonban szakszerű, megbízható és könnyen érthető információrendszerre van szükség. Az adatok begyűjtése, feldolgozása, rögzítése a kor technológiájával a „felfedező”, „utazók” dolga, bár ebben a munkában hagyományosan részt vesz minden „mozgó és túlélő” csoport. (Ha nem él túl egy utazást, akkor rossz helyen járt...).

A felfedező és utazó e szavak teljes értelmében - többnyire - nem elégszik meg az útvonal és a földrajzi koordináták rögzítésével, hanem (különösen a XIX. századtól) egyúttal történeti, régészeti, antropológiai stb. kutatásokat, feltárásokat is végez.

Most és itt - terjedelmi okok miatt - csak kiragadhatunk néhány ismert nevet, kutatót, szerzőt, adatot (képet) a múlt „kődéből”.

**(Nagy) Sándor** (Kr. e. 356–323) Makedónia ura. Balkáni háborúja (336) után Perzsia meghódítására indul (334–324). Közben Egyiptomot is megszállja, fáraóvá kiáltja ki magát (332–331), majd eljut a mai Nyugat-Indiáig (326).

Információk szólnak arról, hogy a Kr. u. 3–4. században a Római Birodalom diplomáciai képviselőt tartott fenn a Kínai Császársággal.

**Xuanzang** kínai szerzetes Madraszba utazik buddhista szent iratokért a Tárim medencét északról megkerülő karavánúton, azokat 13 év után hazaviszi és lefordítja, Stein Aurél leírása.

**Al Idrisi** (1099–1165) arab geográfus korának Afrikáról, az Indiai Óceánról, a Távoletről az iszlám kereskedőktől, valamint a normann utazóktól szerzett adatok alapján szerkeszti meg térképét 1154-ben, az ugyancsak normann II. Roger szicíliai király számára.

*Xuanzang kínai szerzetes Madraszba utazik, Stein Aurél leírása*





„A nemes lovag Marco Polo Velencéből, a nagy utazó...”, útleírásának első nyomtatott kiadásából (Nürnberg, 1477.)

Közép-ázsiai szerzetesek, falfestmény a Tunhuangi Ezer Buddha barlangtemplomaiból, Vámbéry Ármin feltárása

a tibeti szótár és nyelvtan megalkotása, a buddhista filozófia feltárása a Nyugat számára. Őt tartják a tibetológia megalapítójának. Utazása közben – biztonsága érdekében – a Szkander bég álnévet használta. A japánok a Bódhiszattva szentségével tüntették ki (1933.).

**Vámbéry Ármin** (Bamberger/Wamberger Hermann, 1832-1913) első közép-ázsiai utazása során a Rasid effendi nevet használva csatlakozott zarándokok csoportjához. 1860-tól több kutató utat tesz. Publikációs tevékenysége igen gazdag.

**Sven (Anders) Hedin** (1865-1952) utazásai során (1885, 1890-91, 1893-97, 1899-1902, 1905-1908, 1923, 1927-35) Közép-Ázsiában (a Tibeti Fennsíkon, a Tárím medencében, a Takla-makán sivatagban, a Himalája és a Transzhimalája területein) végez kutatásokat, rajzol, fényképez, geodéziai fölméréseket készít. Gazdagon publikál.

**(Sir) Stein (Márk) Aurél** (1862-1943) útjainak célja a Selyem út hálózatának



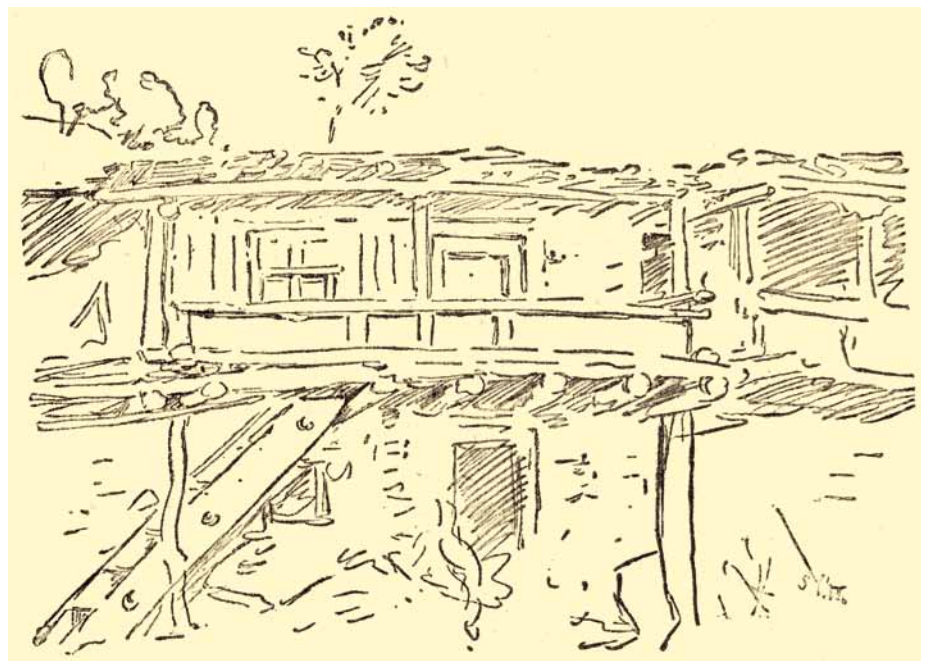
régészeti, néprajzi vizsgálata. Ásatásai során a „homokba temetett városok” romjai közül (alól) igen gazdag és szerteágazó leletanyag kerül elő. A falfestmények, stukkók, iratok között egyaránt talál késő-görög és -római, hindu, buddhista, konfuciánus, taoista és kora-keresztény dokumentumokat. Kidolgozza e terület kiszáradásának elméletét. Ő is gazdagon publikál.

Szabó László

A jól ismert **Marco Polo** (1254-1324) a Nagy Kán (Kublaj) udvarában eltöltött 24 év alatt mintegy 24.000 km „szolgálati utat” tesz meg. Rajta kívül is igen sok, kevésbé ismert kereskedő és szerzetes (hittérítő) jár a kán vendégszerető és az európai tudásra fogékony udvarában.

**Kőrösi Csoma Sándor** (1786-1842) egyike a számunkra is fontos (és nemzetközileg is igen nagyra értékelt) kutatóknak. Utazása és helyszíni tanulmányai eredménye

Kőrösi Csoma Sándor sírja Dardzsilingben, állította a Bengáli Ázsia Társaság



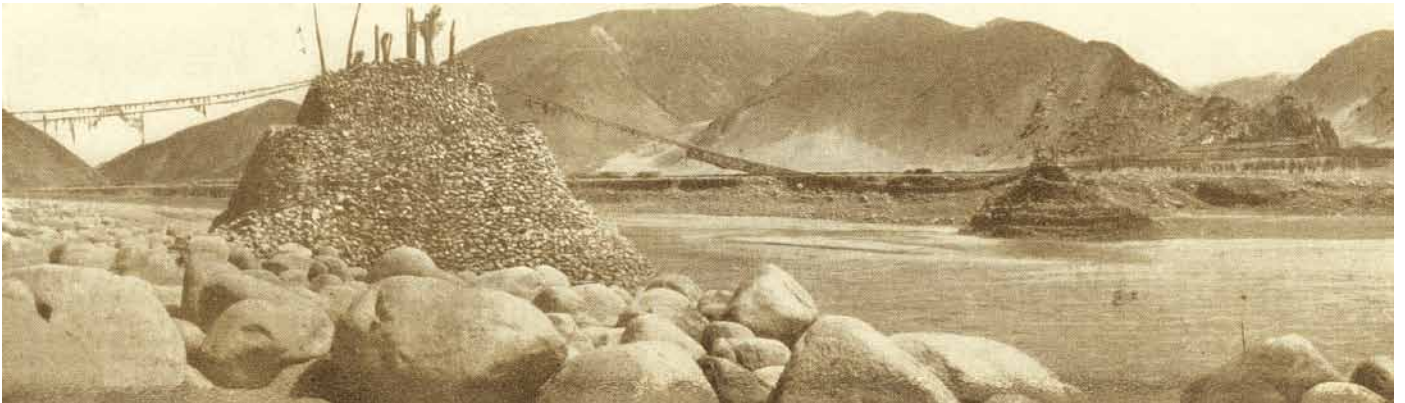
Kőrösi Csoma Sándor háza Kanamban, Sven Hedin rajza





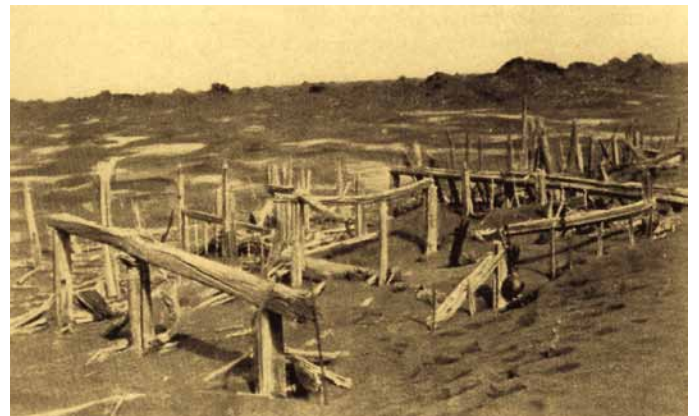
Úttalan „úton”: átkelés a Rangsam-cangpo jegén, Sven Hedin útja

Kötélhíd a Brahmaputra fölött, Sven Hedin fölvétele



Kínai erőd a Jadeit kapu helyén, a Selyem út egyik ágát őrző „limes” vonalán, Stein Aurél feltárása

Ósi lakóház maradványai ásítás előtt, a Níja-i romhelyen, Stein Aurél feltárása



# Hídépítés és az élővilág

**Mint jól tudjuk, az építkezéseken a környezetvédelmi előírásokat jogszabályok vagy megbízói előírások foglalják össze számunkra. Elsősorban az építkezésen felhasznált anyagok tárolásával és a keletkezett hulladék kezelésével kapcsolatos feladatainkat határozzák meg. Természetesen a növényzet irtását sem végezhetjük engedély nélkül.**

## De ki foglalkozik az állatokkal és a lakóhelyükkel?

A cikk megírása már régebben megfogalmazódott bennünk. Most egy újabb esemény inspirált minket, hogy papírra is vessük. Az eset a Rákóczi hídon történt az 1-es villamos építése során. A hídra az anyag beszállítása éjszakai műszakban történt, mivel a pakoláshoz útzárat nappalra nem kaptunk. Egyik reggelen Szabó Németh László kollegánk szokásos korai bejárására indult, mikor a híd közepén egy pár hetes kismacska gurult elé az éjszaka lerakott raklapok közül. Természetesen

rögtön elvarázsolt mindenkit, és kis kedvenc lett belőle. Helyet kapott az őrbódében, étel-ital is előkerült az ételhordókból. Éjszakára hazahoztuk, megfürdettük, bolhátlanítottuk és álomba is ringattuk. Nem kellett sokáig várni, még aznap este jött egy sms üzenet, hogy találtak neki új gazdát.

Eddig minden nagyobb hídépítésen találtunk eltévedt állatokat. A szegedi Móra Ferenc híd építése során saját kutyája volt az építkezésnek. Dominó őrizte

a munkaterületet, magáénak is tekintette, és az idegeneket nem engedte be. Többünket kísért a pontonhídon át egyik partról a másikra. Nem csak Dominó volt az egyetlen házi kedvenc. A konténer falucskában volt egy macskánk is, és az Ady Endre hajódarunak is volt egy saját örkötyája. De nem csak állandó lakóink voltak ám. A zsaluzó kocsin fészkeltek galambok, a hídszekrényben egy bagoly pihent meg, az ártérben pedig egy kisbárány tévedt felénk. Persze a híd környezetének





gazdag élővilága is velünk együtt élte át a híd építését, főleg vízi madarak. Így volt ez nyitrai hídnál is. A mezei nyúl, vagy éppen nagy, vadászó madarak állandó társaságában dolgoztunk.

Nyitrához fűződik talán a legérdekesebb történet. Az épülő hídgakba a zárás után kellett befűzni a szabadkábeleket. A szabadkábelek befűzése előtt két héttel vetük észre, hogy a végkereszt tartóban elhelyezett lehorgonyzások üregébe egy madár fészkel. A madárfészkekben kis fiókák is voltak. Bár nem vagyunk szakértői a madaraknak, de kisebb kutatás után házi rozsdafarkúként azonosítottuk be. A fiókák eleinte olyan kicsik voltak, hogy a kis sötét lyukban azt sem tudtuk megállapítani hányan vannak. Probléma az volt, hogy a befűzésig a kicsik még nem repültek volna ki a fészekből. A munkának menni kellett így mentőakcióba kezdtünk.

Az ácsokat megkérve, a maradék zsalyanyagból a kábelátvezetés nyílásával megegyező méretű dobozt készítettünk. A doboz tetejéből egy kisebb betonacél állt ki, amivel a betonban lévő ankerlyukakba tudtuk felrögzíteni az új lakhelyüket. A mama napközben ételt hordva rövid, pár perces időszakokra elrepült, majd

visszatért. Ezekben az időszakokban kellett cselekednünk. Először felpróbáltuk a lehorgonyzó nyíláshoz nagyon közel a falra a dobozt. Ekkor jött a legnehezebb feladat, az áttelepítés. Amikor a mama elindult táplálékért a fészket a kicsikkel együtt kesztyűben áthelyeztük az új helyére, a régi nyílás mellé, amit le is ragasztottunk utána. A kicsik riadalma nem tartott sokáig, hamar megszokták az új helyüket. A nagyobb izgalmat a mama reakciója okozta. Mikor az áttelepítés megtörtént elbújtunk és vártuk, hogy visszatérjen az egyik szülő hozzájuk. A megszokott menetrend szerint meg is érkezett. Feszült pillanatok következtek, mivel a fészket az eredeti helyén kereste a madár, és nem értette, hogy miért van leragasztva. Hosszú percek teltek el mire a mellette lévő doboz nyílásába bekukkantott. Egy kis hezitálás után berepült a fiókáihoz és megette őket. Óriási megkönnyebbülés volt számunkra, de ez még csak fél siker volt. A dobozt ankerlyukról ankerlyukra arrébb kellett helyeznünk, hogy teljes mértékben zavartalanul tudjanak ők is élni és mi is dolgozni. Mivel ankerlyukak bőven rendelkezésünkre álltak, nagyjából méterenként szakaszosan arrébb tudtuk helyezni

őket. Az utolsó kihívást az jelentette, hogy a dobozt a szemközti oldalra, a hídfő falára kellett átfordítani. Izgultunk, hogy táplálékszerzésből visszatérve megtalálja-e a madár a doboz új helyét. Vártunk elbújva, de izgalmunk alaptalan volt. A madár visszaérve kettőt fordult és már meg is találta a helyét. A munka akadálymentesen folytatódhatott tovább és a madarak is élhették zavartalanul tovább életüket. Mire a híd elkészült a kicsik felcseperedtek és kirepültek a fészekből.

Sokszor nem gondolkodunk el azon, hogy amit építünk az valakiknek, vagy valamiknek az élőhelyeül szolgál. Lehet, hogy kisebbek és törekenyebbek nálunk, de ők is velünk együtt élnek. Szűkül az állatok élettere, míg a miénk nő. Ők alkalmazkodnak az új körülményekhez amennyire csak tudnak, így ez a mi feladatunk, hogy segítsünk nekik akklimatizálódni, és ha lehet biztonságba helyezni őket. Felelősséggel tartozunk nem csak magunkért és embertársainkért, hanem értük is. Az emberiség mértékét nem csak embertársainkkal szembeni cselekedeteink határozzák meg, hanem az élővilág iránti tiszteletünk is.

*Németh-Diószegei Kitti  
Németh Zsolt*

# Pályavasúti Szakmai Nap és V. „Aranycsákány” Krampácsverseny a Vasúttörténeti Parkban

A Magyar Vasúttörténeti Parkban immár ötödik alkalommal került megrendezésre az **„Aranycsákány” krampácsverseny**. Az **I. Pályavasúti Szakmai Napot** pedig hagyományteremtő céllal hozta létre az Alapítvány, Dávid Ilona, a MÁV ZRt. elnök-vezérigazgatójának támogatásával és Pál László általános vezérigazgató helyettes fővédnökségével.

A rendezvényt, melynek mottója a vasúti pálya és felügyelete, fenntartása, fejlődésének bemutatása volt Vólentné Sárvári Pirooska Főigazgató asszony nyitotta meg. Az egész napos rendezvény programját a szervezésben is kiemelkedő munkát végző Virág József ismertette. A Vasúttörténeti Parkban látványosan kiállított vasúti felépítmények mellett azok fejlődési történetét Both Tamás ismertette. A szubjektív pályafelügyeleti tevékenységet és annak eszközeit Halmai Antal mutatta be. Béli János az objektív pályafelügyeletről és mérésről, valamint ezek eszközeiről tartott tájékoztatást. 11:30-kor kezdődött a nagy érdeklődésre számot tartó **krampács verseny**, amelyen



öt csapat vett részt. A verseny során a hagyományos kézi és gépi technológiával is egy-egy talpfát cseréltek ki a 8+1 főből álló csapatok. A versenyt Ikker Tibor kommentálta.

A verseny eredménye:

- I. **„Vadák”** Győri Vasútépítő Kft.
- II. **„Kanárik”** Gyesev
- III. **„Borsodi sínhajlító”** Pályavasút Miskolc
- IV. **„Zala-Krampács”** Pályavasút Szombathely
- V. **„Kavicszörgetők”** MÁV FKG. Kft. Pécsi terület

A hibaelhárítás pályaszabályozás, fenntartási eszközeinek fejlődését Lakos György mutatta be. A rendezvény látványos eleme

volt az **ÁT-hegesztés**, amelyet Sárfi Károly és csapata mutatott be.

A résztvevők és a rendezvényt támogató cégek vezetése számára szervezett **hajtány verseny is színes színfoltja volt a rendezvénynek, melyre az A-Híd Építő ZRt. és a Hídépítők Egyesülete több csapattal nevezett**. A korabeli pálya bejárásra szolgáló muzeális, kézi hajtányokon komoly fizikai erőfeszítést igényelt a jármű mozgatása. A hajtányok kényszerhajtására tekintettel az eredményességet lényegesen befolyásolta a négy-négy fős csapatok összehangolt teljesítménye. **Az A-Híd ZRt. csapatai kiválóan teljesítettek. Tapintható volt az összesség, a csapatmunka.** Ennek következtében a hajtány verseny



I-III. helyezését az A-Híd ZRt. és a Hídépítők Egyesülete érte el. Külön díjban részesült a Debreceni Pályavasúti csapat.

A díjakat, jutalom utakat, okleveleket és az „Arany csákányt” Vólentné Sárvári Pirooska Főigazgató, valamint Horváth Lajos Kuratóriumi Elnök adták át.

A Vasúttörténeti Park Kandó termében a nem vasutas látogatók számára is érdekes előadásokra került sor a délutáni órákban:

- **Abajkovics Péter** Fejlesztési és Beruházási szakértő a 2014-2020 közötti Pályavasúti fejlesztéseket prezentálta.
- A vizuális utas tájékoztatás mai és jövőbeni fejlesztéseiről **Balázs Ferenc** TEB Szakértő beszélt.

- A 120a vonalon történt, egységes elvek alapján elvégzett állomási rekonstrukció során megvalósult felvételi épületeket **Madácsi Gábor** Ingatlanüzemeltetési Vezető mutatta be.

- A Vasúti infrastruktúra és az ingatlan nyilvántartás kapcsolatáról **Horváth Lajos** Ingatlan nyilvántartási Koordinátor számolt be.

A színpad kocsin elhelyezett résztvevő és támogató cégek logóit tartalmazó molinót minden látogató kézzeljárva láthatta el. Az Alapítvány Kuratóriuma és a rendezvény szervezésében résztvevők bíznak abban, hogy a 2015. június elején megrendezésre kerülő II. Pályavasúti szakmai

napon – amely majd egy más mottó köré szerveződik – is részt vesznek a nemzeti vasút fejlesztésében oroszán részt vállaló társaságok.

A Vasúttörténeti Park vezetése köszönetét fejezi ki a rendezvény külső támogatóinak, így különösen az A-Híd ZRt-nek, a Hídépítők Egyesületének, a Közgép ZRt-nek, a Strabag ZRt-nek, a Switelsky ZRt-nek, és Robel GmbH-nak.

Továbbá megköszöni a támogatást és a részvételt a MÁV Thermit, MÁV KfV, és MÁV FKG Kft-knek, valamint a Gyesev ZRt-nek.

*Dr. Márkus Imre*

## Mistrzostwa Świata w Śmoczach Łodziach

### Így mondják lengyelül azt hogy **sárkányhajó világbajnokság**



Szinte minden Hídépítők újságban megjelenik valamilyen cikk a Hídépítők Egyesületének sárkányhajó szakosztályáról. Szerencsére mindig van az életünkben olyan esemény, amelynek kapcsán valami újat, érdekeset tudunk a kedves olvasókkal megosztani.

Az idei évben ismét megrendezte a Nemzetközi Kajak-Kenu Szövetség az országok közötti Sárkányhajó Világbajnokságot, ezúttal Lengyelországban, Poznań-ban. Az A-HíDragon csapatából többen is lehetőséget kaptak arra, hogy megmérassék magukat ezen a nivós versenyen. A fiúk közül Mak Balázs és Szarka Tamás, lányok közül Bánfalvi Brigitta, Endrődi Mónika, Hlatky Réka és jómagam kerültünk be a keretbe. Aztán sajnálatos módon a senior lány csapat visszamondta az indulást, valamint Móni lesérült, így csak négyen (mind masters tagok) versenyeztünk.

A magyar válogatott a tőle megszokott módon, nagy létszámmal képviseltette magát. Nálunk többen talán csak az orosz és az amerikai csapatban voltak. A magyarok törzsét 3 ismertebb sárkányhajó csapat alkotta, a Rómi KKSK, a Lapátolók, a Győr csapata és közéjük szálltunk be mi, illetve más csapatok tagjai is.

Aki már járt Lengyelország északi részén, az tudja, hogy autóval, busszal

nagyon-nagyon messze van Budapesttől. Volt olyan érzésünk az utazás során, hogy soha nem fogunk odaérni, de cca. 14 óra alatt ez mégis sikerült. A hosszú útért kárpótolt bennünket Poznań szépséges belvárosa. A szállásunk a főtértől egy saroknyira volt, a pálya pedig (a Malta-tó) mindössze 6 km-re innen. Esténként válogathattunk a jobbnál jobb éttermek között és elmondhatom, hogy nagy sikert arattak a lengyel konyha mesés ízei.

A verseny már csütörtökön elkezdődött és az első magyar érmet a masters női csapat nyerte 500 m-en, 20-as hajóval. 3 időfutam után sikerült az első helyen végezni. Nagyon büszkén és megatva vettük át ezt az érmet, felemelő érzés volt, amikor megszólalt a magyar himnusz és felvonták a piros-fehér-zöld zászlót. Szerencsére a következő napokban is többször átélhettük ezt az élményt. Egyetlen helyezést sem adtak könnyen, a fiú mezőnyben nehezebb volt az érvényesülés, mivel igen sokan indultak. Ezért is becsültük meg nagyon a „mi fiaink” negyedik, ötödik és hatodik helyezését, hiszen például a masters 10-es hajók számában 200 m-en 11 hajó állt a rajthoz. Ugyanakkor a masters korú lányokról elmondható, hogy küzdeni tudásban, hozzáállásban, fegyelemben példát mutattak az ifjabbaknak. A masters mix

csapatok pedig az elvárásoknak megfelelően teljesítettek, többször is felhangzott a magyar himnusz nekik köszönhetően. Az időjárás kegyes volt hozzánk egészen vasárnapig, amikor sajnos már szakadó esőben kellett befejeznünk a világbajnokságot. Az utolsó számban, ami a masters mix 2000 m volt (10-es hajóban) már vízre szálláskor sem láttunk az esőtől semmit, így az eredményhirdetésekor ázva-fázva, de elégedetten vettük át a bronzérmet.

**Az A-HíDragon csapatának tagjai összesen 6 arany, 1 ezüst és 1 bronzérmet és jó pár pontot érő helyezést hoztak haza.**

És egy kis statisztika: a világbajnokságon 15 ország képviseltette magát, az éremtáblázaton **II. helyen végzett Magyarország, 8 arany, 7 ezüst és 2 bronzéremmel.** Összesített pontokban a magyar női csapatok a II., a fiú csapatok az V. és a mix csapatok a IV. helyen végeztek.

Azt hiszem, hogy a fentiek önmagukért beszélnek és megerősítenek bennünket abban, hogy érdemes ezt a sportot űzni, megéri időt és energiát áldozni rá, hiszen a világbajnokságon való részvétel is már egy különleges élmény, amire – látva a mi példánkat – bárkinek lehetősége van, ha igyekszik.

*Kővári Beáta*



# Vízre szálltak a fegyőrök

2014. október 03-án a Budapesti Fegyház és Börtön dolgozóit fogadtuk a Hídépítők Egyesülete csepeli sárkányhajó sporttelepén. A szárazföldi alapozást követően a vizes sportokban javarészt járatlan fegyőrök vízre szálltak, hogy kipróbálják a Magyarországon is egyre népszerűbb sportágat.

A résztvevők a kezdeti nehézségek ellenére hamar ráéreztek az evezés ízére,

sőt a második etapban jócskán javítottak szintidejükön. A sárkányhajózás újszerű élménye még a legfegyvelmezettebbek arcára is mosolyt csalt, a hevesebbek vérmérsékletét pedig a Duna vize hűtötte.

Az intézet parancsnoka, Széles Gábor bv. ezredes elmondta, hogy az ilyen jellegű kezdeményezések az állománymegtartó képesség javítását szolgálják, ezért

szorgalmazza az együttműködés elmélyítését, valamint a hasonló programok szervezését. Bízunk benne, hogy a jövőben egyre több olyan kapcsolatot tudnak kiépíteni, melyek által a közös sport- és szabadidős tevékenység közismert előnyeinek kihasználása mellett, a személyi állományi fluktuáció csökkenésére és a Budapesti Fegyház és Börtön hírnevének öregbítésére is lehetőségük nyílik.



# A várakozás ünnepe



**A kellemes dolgokat  
mindig szívesen  
várjuk.**

Így van ez még  
a munkahelyen is,  
az év végi hajtás idején.



**A tavalyi sikeren  
felbuzdulva, idén  
is megszerveztük  
az adventi koszorú  
készítést.**



Dekorátorunk segítségével  
készültek a szebbnél szebb  
„alkotások”.

Örömmre szolgál,  
hogy idén megduplázódott  
létszámmal vettek részt  
a kollégák az ünnepváró  
rendezvényünkön.





## főzünk

**Az előző számunkban örömmel adtunk hírt cégünk aranyérmes főzőcsapatának sikeréről** egy rövid hír erejéig. Akkor egy bográcsgulyás megfőzése volt a feladat, az eredményt már ismerjük. Nem egy összeszokott csapat az Övék, hiszen az első debütálásuk volt a fenti verseny – így talán még nagyobb az érdemük!

**„Mit jelent számodra a főzés?”** kérdésünkre a következőket válaszolták:

**Lajkó Kata** PR marketing munkatárs:

„Olykor-olykor mindenkinek elege van a túlszűfolt, túlfeszített mindennapokból. Én ilyenkor arra vágyom, hogy a kötevényemet magam elé kötve házi istennőként tündököljek, és élvezzem ahogy körül leng a frissen sült sütemény illata. Ez idő alatt szabad lehetek, azt csinálom amit csak akarok. Nem szégyellem, használok szakácskönyvet, de nincs bennem görcs, legtöbbször a fantáziámat követem. A legfontosabb az íz és az összhang, persze az elismerő pillantásokat is bezesebelem.”

**Kocsis Gabi** gazdasági vezető:

„A főzés és én egy friss szerelem vagyunk, korábban inkább alkalmi kapcsolat volt közöttünk. Nem érdekelt úgy Isten igazán a főzés, de ha mégis kedvet kaptam hozzá, akkor száz százalékosan csináltam. Mindig úgy gondoltam, nem azért élünk, hogy főzzünk, hanem azért főzünk, hogy éljünk. A kezdeti kísérletek, avagy a csirke 50 árnyalata után, ma már szívesen gondolok a főzésre. Ha nem is főzök minden nap, a szerelem már megfogant...”

**Varga Zoltán** építészvezető:

„Nem tartom magam rutinos szakácsnak, szerencse hogy a főzésben lehet kísérletezni. Azzal szoktam biztatni magam, hogy a mesterszakácsok mindig férfiak, amúgy meg szerintem a helyes hozzáállás az, hogy főzni mindenki tud.

Szerencsére a főzés sem nevezhető egzakt tudománynak, vagyis az eredmény mindig relatív. Én bármelyik főzőtömrre képes vagyok azt mondani, hogy finom...”

**Felkérésünkre, most egy karácsonyi menü elkészítésével lepnek meg minket!**

**Gyöngytyúk leves**

**Hozzávalók:** 1 egész gyöngytyúk, só, egész feketebors, 1 fej vöröshagyma, 2-3 gerezd fokhagyma, 2 szál sárgarépa, 1 szál fehérrepa, 1 kisebb zeller, 20 dkg karalábé, 1-2 szem burgonya

**Elkészítés:** az előkészített gyöngytyúkot beletesszük egy mély fazékba, hideg vizet engedünk rá, majd feltesszük főni, kevesebb, mint 1 evőkanál sóval. A forráskor keletkező habot leszedjük a húslevesről, míg tiszta nem lesz a leve. Le vesszük a lángot a legkisebbre, épp, csak hogy gyöngyözzön a húslevesünk, majd hozzáadjuk a fűszereket, valamint az előzőleg megtisztított, felaprított zöldségeket. Végig ezen a fokozaton főzzük, kb. 3-4 órán keresztül, míg a hús meg nem puhul, közben kóstolgatjuk, ellenőrizzük az ízet. A kész levesből kiszedjük a húst és a zöldségeket, leszűrjük a levest.

Grízgaluskával tálalva finomabb!

**Gesztenyével töltött pulykamell**

**Hozzávalók:** 80 dkg pulykamell filé, só és frissen őrölt bors, 3-4 evőkanál csibezsír, 25 dkg mélyhűtött, felolvasztott natúr gesztenyemassza, rum, aszalt szilva

**Elkészítés:** a natúr gesztenyemasszát villával összetörjük rumba áztatott aszalt szilvával ízesítjük, a pulykamellet kiklopfoljuk, a korábban elkészített gesztenyével megtöltjük, feltekerjük ízlés szerint fűszerezük előmelegített sütőben megsütjük.

Krumplipürével és vörösboros aszaltszilva mártással tálalva!

**Mákos guba:**

**Hozzávalók:** 4-5 db szikkadt kifli, 4,5 dl tej, 8 evőkanál darált mák, 5 evőkanál porcukor, 1 evőkanál méz, 1 csomag vaníliás cukor, 1 kiskanálnyi reszelt citromhéj, 2 evőkanál vaj (ebből 1 evőkanál a tűzálló tál kikenéséhez), szeletelt mandula, 1 üveg meggy befőtt.

**Elkészítés:** egy tűzálló tálat kivajazunk. A kifliket karikákra vágjuk és egy nagy táliba tesszük. Egy lábasban felforrósítjuk a tejet. Felolvasztjuk benne a vajat, a vaníliás cukrot, és a mézet, majd ráöntjük a kifli karikákra, jól összekeverjük, hogy a tej minden oldalról átjárja. A mákot összekeverjük a porcukorral és a reszelt citromhéjjal. Rászórjuk a kiflire és óvatosan összeforgatjuk, hogy ne törjön nagyon össze, rétegesen mandulát és meggyet tesszünk bele. Az egészet elterítjük a kivajazott tűzálló táliban és 5-10 percig sütjük. Vaníliásodóval tálalva az igazi!

