

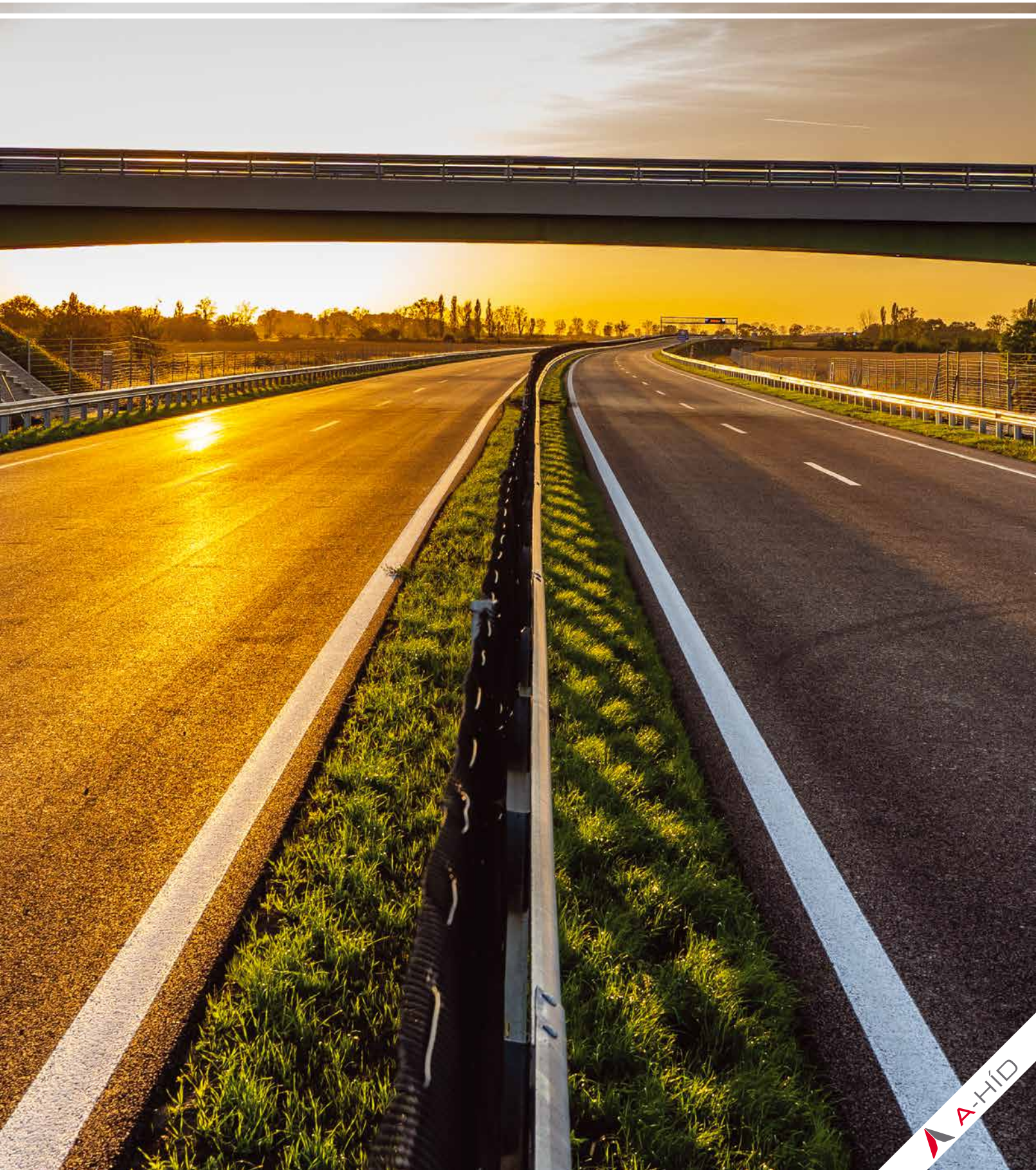




47. évfolyam 2020/3

# HÍDÉPÍTŐK

A-HÍD ZRT. MAGAZINJA





### Szüret

„Nevetnek a szőlőszemek,  
mindegyikük édes.  
Mosolyukat begyűjteni  
most lett esedékes.  
Most van itt a must ideje,  
– jó helyen és jókor –  
hosszú utat jár be,  
mire lesz belőle jó bor...”

*Aranyosi Ervin*



## TARTALOM

### ÉPÍTJÜK

- 2 Pünkösdfürdő utcai DN500-as gerincvezeték felújítása
- 6 A Kvassay híd felújítása
- 10 Társasházak Angyalföldön
- 12 Hídrekonstrukció – Az utolsó felvonás?
- 14 Élmények a szolnoki Tisza-parti „hídgárból”
- 18 Lezajlott a dísz- és közvilágítás próbája az új komáromi hídnál

### MUNKAVÉDELEM

- 20 Elfogadni, változtatni vagy elengedni

### KÖRKÉP

- 22 CAMPONA parkolóház felújítás II. ütem megvalósítása

- 24 A hajóhidért járó kártérítés végleges rendezése

- 26 Könyv a hídról

- 28 Püspöki áldással került helyére a hídépítők védőszentjének szobra Kisbéren

### HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

- 30 Hídépítős gyerekek nyári joga tábora

### KITEKINTŐ

- 32 Dr. Jancsó Árpád - Világépítők

### AMIKOR ÉPPEN NEM ÉPÍTÜNK...

- 38 Bátor Táboroztatunk







# Pütkösdfürdő utcai DN500-as gerincvezeték felújítása

---

Egy újabb Főtávós munka





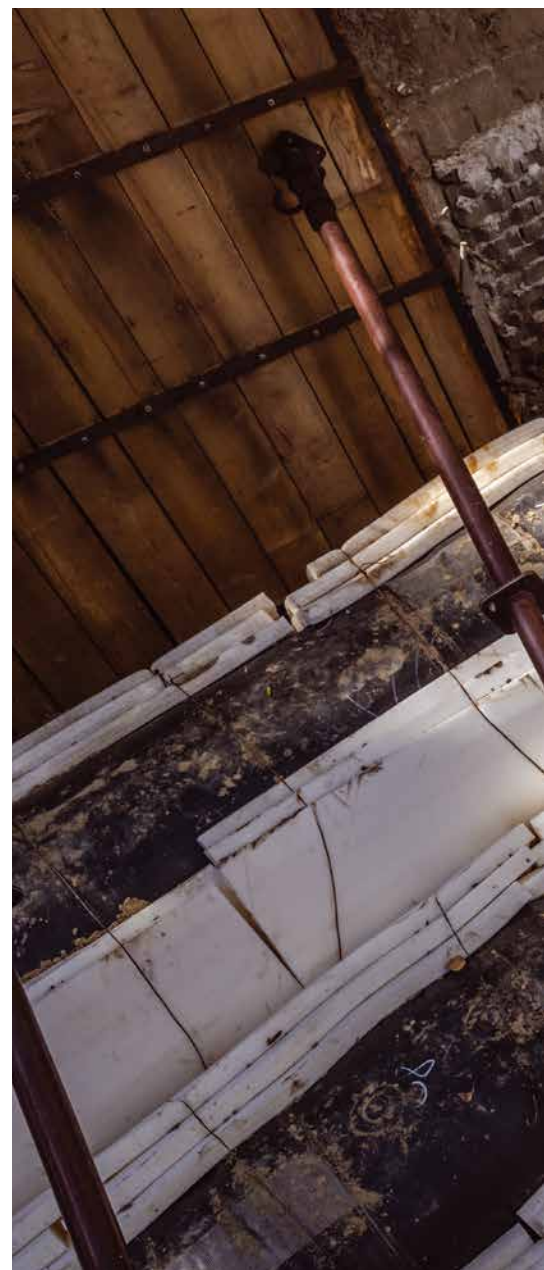
**A Hídépítő Zrt. és a Triut Konzorcium kivitelezésében zajlik hat munkaponton a meglévő aknák gépészeti átépítése és a 2xDN500-as 650 fm meglévő távhővezeték bontása, továbbá közel 670 fm új nyomvonalra történő építése, 170 fm-nyi házi bekötésekkel. A beruházás a békásmegyeri lakótelep csendes, Pünkösdfürdő utcai részén, a termelői piac és a Medgyessy Ferenc utcai belső szervizút között található. A létesítmény érint általános iskolát, bölcsődét, a Békásmegyeri rendőrőrsöt és az egyéb szokásos lakótelepi kiszolgáló létesítményekkel tarkított közművesített belterületet.**

**A** munkát még tavalyi évben nyertük el, de a Főtáv Zrt. felsővezetésében bekövetkezett változások és a tavasszal megjelent új koronavírus miatti járványveszélyben a kivitelezés megkezdése többször is meghiúsulni látszott. Otthoni munkavégzésben, hosszas távegyeztetések után, végül április 15-én a járvány miatt minimális létszámmal megtörtént a munkaterület átadása a kivitelező részére. A maszkos emberek kis csoportja akkoriban inkább hasonlított műtéti előkészületre, mint építési munkaterület átadásra. Kihasnálva a kényszerű „tanítási szünetet”, fel lehetett venni az oktatási intézmények környezetében, és megkezdtuk a provizorvezeték kiépítését oly módon, hogy az ne akadályozza a későbbi kivitelezést, és a folyamatos szolgáltatást is biztosítani lehessen a fogyasztók részére. Az ideiglenes ellátásra kiépített 480 m vezeték sikeres nyomáspróbáját követően, május 28-ra reggel 8 órától 18 óráig kaptunk üzemszünet melletti munkakezdési engedélyt Főtáv Zrt. Üzemeltetési osztályától, hogy a hat munkaponton lévő aknákat gépészeti átépítve rákössük az ideiglenes vezetékkel a Főtáv Zrt. szolgáltatási hálózatára és a fogyasztókra. A teljes átkötést sikerült közel két órával a rendelkezésre álló idő előtt befejeznünk, a kora esti órákra zavartalanul ment a melegvíz ellátás. A meglévő régi vezeték bontása során, belvárosi környezetben már természetesnek számít, hogy a fellelt gázvezeték szintben keresztezi az új távhő vezetékpárt.

A kiváltási munkák itt is pótmunka elszámolásba kerültek. Közben felmerült egy további vezeték szakasz cseréje, de nyomvonal egyeztetések és pótmunkaajánlatok után végül nem került bele a tárgyi beruházásba. A belvárosi távhőn a lehető legváratlanabb nehézségeket megélve már szinte unalmasnak számított, hogy szerencsére más ismeretlen, felhagyott vagy keresztező közmű nem került elő. Nem kellett lezárni hidat, HÉV-et vagy más rendkívülit, és még római kori régészeti emlékek, épületmaradványok sem bukkantak elő. A kivitelezés során igyekeztünk megvédeni a területen lévő fákat, a keresztezést fúrással oldva meg. Az időközben újraéledő lakossági igényeknek egyre több és több burkolt járófelületet biztosítottunk a korábbi füves területeken, hogy a bölcsődét mindhárom bejáraton meg lehessen közelíteni. A régi vezeték bontását, elszállítását és a meglévő aknák átépítését, valamint az új vezeték építését párhuzamosan kellett végezni a rövid átfutási idő és a helyi adottságok miatt.

A vezetéképítést a távhőépítésnél szokásos megrendelői jóváhagyás melletti alapanyag-naplókkal, varratvizsgálatokkal készítettük. Július





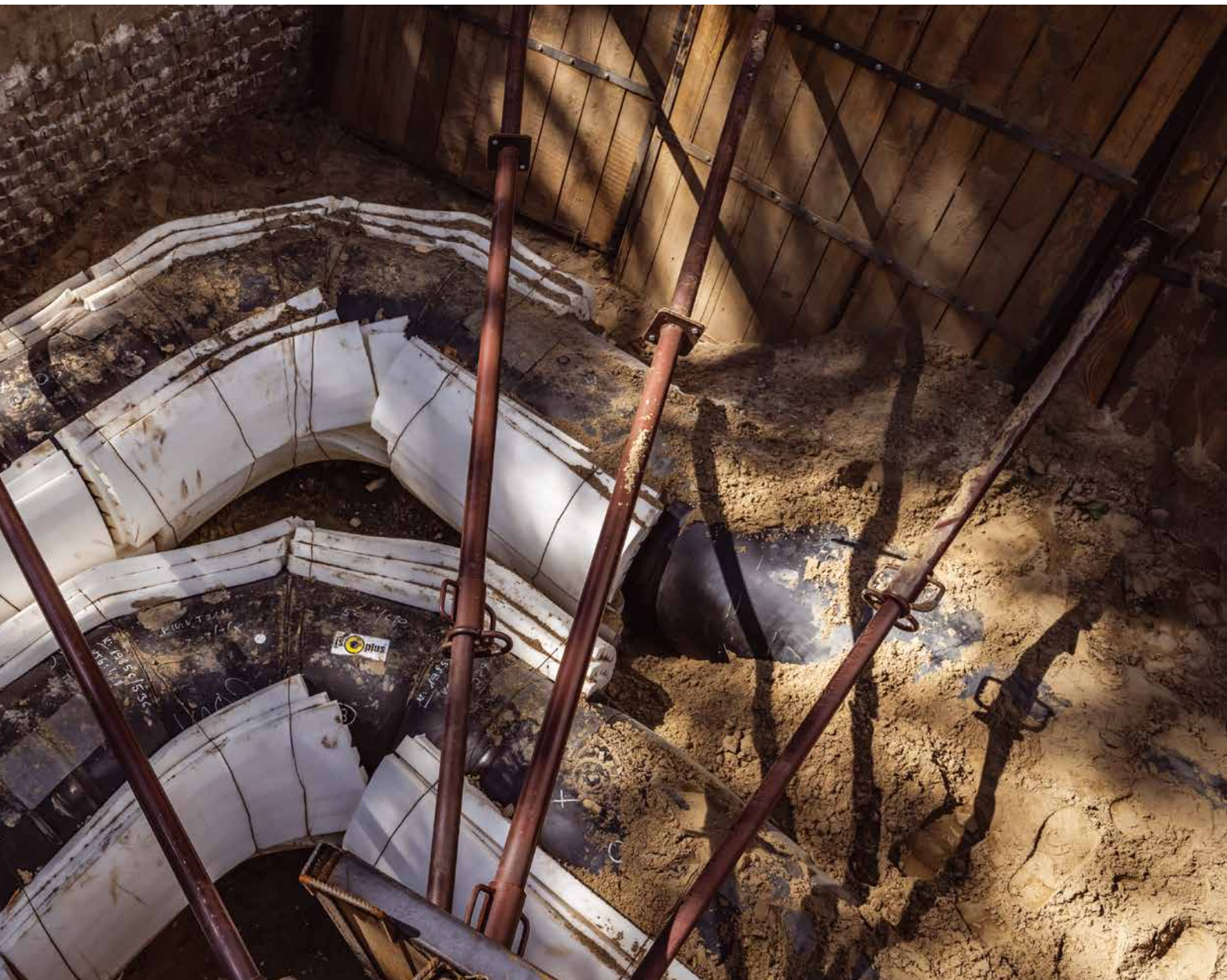




22-én már megtartottuk a 0470 és a 0440 aknák között az egyesített nyomáspróbát, ezzel 62%-át minősítve a teljes vezetéknek. Ezt követően megkezdődött a hegesztési varratok dokumentált előkészítése az utószigeteléshez, valamint a vezeték további építése. Augusztus 8-án megtartottuk a 0430 és a 0440 aknák közötti, fennmaradó szakaszon is a nyomáspróbát. A szerződés szerinti részhatáridő augusztus 15. lett volna, de az egyéb üzemeltetési feladatokat és a kivitelezés késztségét is figyelembe véve, egyeztetések után, augusztus 14-ére tudta biztosítani a megrendelő az üzemszünetet, a vezetékek leürítését, hogy öt munkaponton visszakössük a fogyasztókat, immár az elkészült új hálózatra.

Elkezdjük a helyreállítási munkákat és a levonulást a területről, valamint az ideiglenes vezeték bontását. Mindezek után egy nagy hajrában a teljes területen el kell készülnenek a helyreállítások, hogy minden területet visszadjunk a lakosságnak.

*Csényi Péter  
projektvezető*

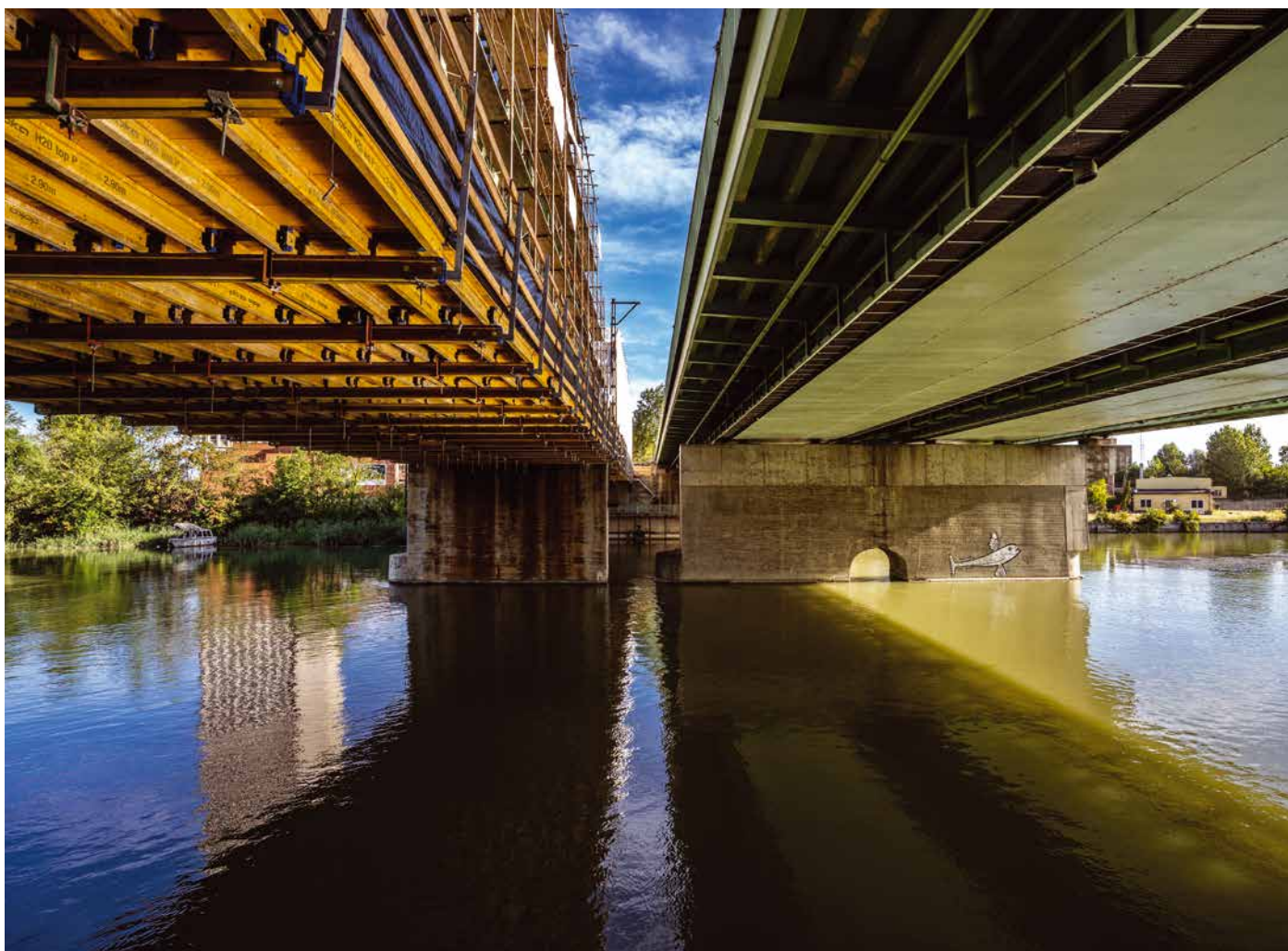




# A Kvassay híd felújítása

---

Hazánk fővárosának talán utolsó nagy, egybefüggő, a belvároshoz viszonylag közel elhelyezkedő, fejleszhető területe a Csepel-sziget északi csücske. A Csepel Művektől és a nemzetközi hajókikötőtől északra fekvő területre sok mindent álmodtak már, beleértve az olimpiai falutól kezdve egy teljesen új egyetemi kampuszig, tele kollégiumokkal és egyéb sportolási lehetőségekkel, de végül egy atlétikai stadion fog a helyszínen megépülni, mely alkalmas lesz neves nemzetközi események lebonyolítására is. Ennek a projektnek a szerves része például egy, a Ráckevei (Soroksári) Duna-ágon gyalog- és kerékpáros híd létesítése, illetve nem utolsósorban a – már a címben is említett – Kvassay híd felújítása is, még mielőtt a stadion építése miatt az egész szigetcsücs felbolydul.









**A** Kvassay híd, kiindulva Csepel belvárosából, felelős a H7-es HÉV (régi nevén Csepeli HÉV) vonalának a pesti oldalra történő átvezetéséért egészen a Boráros térig, illetve a nem túl távoli jövőben akár a Kálvin térig is. Gyakorlatilag a vonal tekinthető a Csepel, illetve a szigetesen elterülő déli agglomerációs települések és Budapest belvárosa közötti tömegközlekedés gerincoszlopának, ezáltal rendkívüli igénybevételnek kitéve az 1950-es évek elején épült műtárgyat, amely így napjainkra felújításra szorul.

A kor műszaki szellemének megfelelően a vasútvonalat kiszolgáló híd acél rácsos tartóként épült, és valójában két különálló, egyenként 47,2 méter hosszú, két darab kéttámaszú szerkezetből áll, melyek a közbenső támaszon görgőkkel

vannak alátámasztva, míg a partokon csuklós, csak szögelfordulást biztosító sarukon nyugszanak. A szerkezeti elemek közötti erőátadást szegecselt kapcsolatok biztosítják, azok védelméről pedig a jellegzetes zöld színű korrózióvédelmi bevonati rendszer gondoskodik. Az eredeti terveket az Állami Mélyépítési Tervező Intézet készítette, melyek alapjául szolgálnak a felújításhoz készült terveknek a Főmterv Zrt. gondozásában.

A Fővárosi Vízművek területén, közvetlenül a Kvassay zsilip mellett elhelyezkedő híd felújítását az üzemeltető MÁV-HÉV Zrt. rendelte meg a Híd-Tám Kft-től, mint fővállalkozótól, aki a Hídepítő Zrt-t bízta meg a hídszerkezet felújítási munkáival, így az idén június közepi munkaterület átadást követően meg is kezdődtek a munkálatok a projekten, Medveczki István vezetésével. A felújítás főbb műszaki elemei: hossztartó korrodált felső övének bontása, új acélszerkezeti elemekkel

történő helyreállítása. A régi és új szerkezeti elemek kapcsolatai a korábbi szegecselt megoldástól eltérően a felújítás során NF csavarokkal kerülnek kialakításra. Felújításra, beszabályozásra kerülnek az acél saruk, mert a hetven évnyi működése során az acél sarugörgők jelentős kopást idéztek elő az alsó sarulemezekben. A híd befolyás felőli oldalán új kezelőjárda épül az ellenőrzések üzem közbeni biztonságos végrehajthatósága érdekében. Megújulnak a hajózási jelzések berendezései, és a kor műszaki színvonalának megfelelően, a hídon a hídmonitoring rendszer kerül kiépítésre a főbb szerkezeti elemek folyamatos felügyeletének biztosítására.

A munkák elvégzéséhez a teljes hídszerkezet függesztett állványrendszerrel kerül beállványozásra (BRH-M Kft.). A korrózióvédelmi munkák során az állványzatra fóliatakarás kerül, gondosan ügyelve a híd „hermetikusan” történő lezárására,







Felvétel a kiemelt saru alatti állapotokról



hiszen a korábban említett korrózióvédelmi bevonatról bebizonyosodott, hogy az alapozó réteg minium (ólom) tartalmú, így fokozottan ártalmas az emberi egészségre és a környezetre egyaránt. A korábbi festékrendszer szemcseszórással történő eltávolítását a már említett veszélyekből kifolyólag és a legnagyobb körültekintéssel a Hídtechnika Kft. szakemberei végzik, és ők fogják az új korrózióvédelmi bevonatot is felhordani az acélszerkezetre, a beton felületek esetleges javításaival és a sóvédelemmel egyetemben. A korrózióvédelmi rétegrend a következőképpen alakul: JOTAMASTIC 87 kétkomponensű epoxi öntött bevonat első körben, mint alapozó réteg alumínium színben, második körben – mint közbelső réteg – vörös tónusú alumínium színben, míg a fedőréteg HARDTOP XP anyagot kap, RAL 6010 színekkel, így elnyerve jellegzetes, zöld színét.

Mivel a korábbi időszakban a csepeli hídfő előtt futó közúton az úrszelvényt meghaladó járművektől ütközéses sérülések keletkeztek a hídon, a híd két oldalán magasságkorlátozó kapu kerül kiépítésre a híd állagmegóvása érdekében. A magasságkorlátozó kapuk gyártására, valamint a korábban felsorolt acélszerkezeti munkák elvégzésére az Acélhidak Kft-vel szerződünk.

A munkák megkezdése óta eltelt 2,5 hónap alatt, az állványzat kiépítését követően megtörténtek

a szükséges acélszerkezeti bontások mindkét hídegységen, és a pesti oldali hídon már az új acélszerkezeti elemek is beépítésre kerültek. Az elhasznált saruk 2020. július végén kiemelésre kerültek, felújításuk jelenleg is folyik.

Jelenleg a Hídtechnika Kft. acél szemcseszóró tornyának feltöltése és a rendszer összeállítása zajlik, így hamarosan megkezdődik a híd pesti oldalán a meglévő bevonati rendszer eltávolítása a már korábban megépített fóliatakarásban és függesztett állványon.

Ugyancsak a pesti oldalon az Acélhidak Kft. a napokban fejezi be a központosító lécek és az új felső övlemez szerelését, a rögzítő NF csavarok nyomatékra húzását, majd folytatja ugyanezen szerkezetek felújítását a csepeli oldalon.

Bár a projekt befejezési határideje 2021. február 5., a jelenleg szünetelő HÉV forgalom visszaállításának határideje 2020. december 31. Ezután az utazóközönség egy korszerű, biztonságosabb és gyorsabb áthaladást biztosító műtárgyon keresztül utazhat nemcsak a mindennapok során, hanem adott esetben a környéken esetlegesen megrendezett eseményekre is. Tekintettel a jelenlegi előrehaladásunkra, nem látjuk semmi akadályt, hogy tartsuk ezt a menetrendet.

*Végső Zolt  
munkahelyi mérnök*



# Izgalmas szerkezeti megoldásokkal készülnek társasházak Angyalföldön

**Az összességében több mint hatmilliárdos beruházásban 279 lakás jön létre, a munkálatok közel járnak a befejezéshez.**

Várhatóan a nyár végéig befejezi a budapesti XIII. kerületben épülő társasházakat a kivitelező A-Híd Zrt. Az angyalföldi Taksony utcában, a Pesti Házak Zrt. beruházásaiban egy 139 és egy 140 lakásos társasház jön létre, előbbi a Green Court Residence I., utóbbi a Green Court Residence II. elnevezést viseli.

A fejlesztésekről Csepregi András projektvezető számolt be a lapunknak. Hangsúlyozta, bár alapvetően két külön szerződéssel bíró beruházásról van szó, közös munkatér elhatárolásra és közös vasbeton résfalas munkagödör megtámasztásra volt szükség. „A két épületet ugyanis egy átjárható mélygarázs, illetve közös belső udvartér köti össze” – árulta el.

## Összesen 11 szinten zajlanak a munkák

Szintén közös a két lakóházban, hogy egyaránt nyolc emeleten épülnek fel a lakások, minden lakás önálló erkéllyel rendelkezik. A földszinten üzletek, irodák, tárolók, közösségi terek kapnak helyet mindkét épületben; ezt kétszintes mélygarázs egészíti ki. A lakások mérete 28 és 105 négyzetméter között változik.

## A projektvezető a beruházások különleges elemeire is kitért.

„A homlokzat kialakítása, az izgalmasan hullámozó erkély és elválasztó falak, korlátok nem tartoznak a megszokott épületszerkezeti megoldások közé” – mutattat rá. „Ez adja mindkét épület egyediségét ebben a kerületben.”

További komoly kihívást képezett, hogy a két épület átadási határideje között csak egy hónap van, viszont a munkaterületet a Green Court Residence I. esetében öt hónappal hamarabb átvették. „Ez azt jelentette, hogy a másik projektben menet közben kellett behozni a kezdésnél adódó hátrányt.”

## Mindkét épület tetőkerttel jön létre

A szakember a projektek állásáról is részletesen beszámolt, melyeken együttesen átlagban 140-170 ember dolgozik. A 3,3 milliárd forintos

szerződéses értéken épülő Green Court Residence I. esetében a két alsó szinten már megtörtént a lakások műszaki átadása a lakók számára, akik készülhetnek a birtokba vételre. Befejeződött az első emeleti tetőkert öntöző- és növénytelepítése.

A mélygarázsban már a befejező munkákat végzik, és zajlik a parkolóhelyek felfestése, míg a földszinti üzlethelyiségekben a nyílászárók beépítése folyik.

A 3,27 milliárdos szerződéses értékkel bíró Green Court Residence II. valamivel a másik projekt mögött jár, az eredeti tervnek megfelelően. „Itt a lakások bejárati ajtajainak beszerelése zajlik, illetve a lakások belső felületképzése, valamint hideg/melegburkolása” – mondta el Csepregi András. Hozzátette, a belső udvaron a homlokzat színezéseknél tartanak, emellett az első emeleti tetőkert vízhálózat kiépítési és hőszigetelési munkái is folyamatban vannak.

## Ezeket a munkákat kell még elvégezni

Mindkét fejlesztés közel jár a befejezéshez: az első esetében augusztus vége, míg a másodiknál szeptember utolsó napja a határidő. „A Green Court Residence I. projektjében hátra van a további emeletek lakásainak műszaki átadása, továbbá a liftek melletti átrium, előtér és folyósók befejezése” – adott tájékoztatást a projektvezető. Mindezek mellett többek közt véglegesednek a földszinti üzletek, tárolók és a közösségi terek.

A Green Court Residence II. esetében ezután következik többek közt a közösségi terek burkolása és szárazépítési munkái. Ezekon túl a homlokzat befejezése és az állványzat elbontása is a feladatok között van. Továbbá a másik projekthez hasonlóan földszinti üzletek, tárolók, közösségi terek véglegesítése, valamint az udvartér és az árkádok alatti területek burkolása.

*Hegedűs Gergely*

*Fotók: Dernovics Tamás  
magyarepitok.hu*







# Hídrekonstrukció

## Az utolsó felvonás?

Az A-Híd Zrt. életében a „Hídrekonstrukciós program I. ütem” 2020 elején egy szép trilógiává nőtte ki magát. Az I/1. ütemben felújított pincehelyi, rétszilasi, tolnanémedi hidak és az I/2. ütemben felújított ajkai és külsővati hidak után, 2020. január 27-én Farnoson és Tápiógyörgyén található vasúti hidak átépítésére kötött szerződést társaságunk a megrendelő NIF Zrt-vel. A korábbi ütemek után ennek már csak egy egyszerű rutin-feladatnak kellene lennie, ám akkor a legszebb a pofon, amikor az ember nem számít rá.

**A** beruházásban érintett műtárgyak a Budapest–Újszász–Szolnok 120a vonalon találhatóak, melyet Magyarország egyik legforgalmasabb elővárosi vonalaként tartunk számon. Ebből már sejteni lehetett, hogy a projekt legkritikusabb pontja az

üzemeltető MÁV Zrt. által a kivitelezésre adott vágányzári idő lesz. A „Hídrekonstrukciós program I/3 ütem tervezése és kivitelezése” projekt keretében Farnoson a Hajta-patak híd teljes, Tápiógyörgyén a Tápió-patak híd részleges átépítése, illetve az Ilike-ér hídon baloldalt

acélszerkezetű üzemi járda és ágyazatmegtámasztó szegély fog megvalósulni.

A projekt esszenciája, hogy a MÁV Zrt. egyik híd átépítéséhez sem adott teljeskörű vágányzárat, így mindkét projekt tekintetében két ütemben kell megvalósulnia



Felvonulási terület - Fotó: MÁV Zrt.





Felszerkezet bontása és kiemelése



Eredeti állapot



JET GROUTING talajszilárdítás

az átépítésnek, az egyik vágányon folyamatos forgalom fenntartása mellett. Farnos tekintetében az első ütemben a jobb vágány épül át 2020. június 20. – 2020. augusztus 30. között, második ütemben a bal vágány 2021. június 19. – 2021. augusztus 29 között. A Tápió-patak híd tekintetében az üzemeltető 2020. augusztus 31. és 2020. december 12. között biztosít vágányzárát, melynél a fordulás

előreláthatólag 2020. október 25-én lesz. Az Ilike-ér híd esetében 2x54 órás hétfélté vágányzárát engedélyezett az üzemeltető, melynek építése 2021 tavaszára van tervezve.

A rettentően izgalmas vágányzári idők után, a projekt pontos műszaki tartalmával jelen számban nem szeretném terhelni a T. Olvasót, így azokat meghagyom a következő szám rejtjelmeinek. Ahogy a mellékelt

képek is mutatják, Farnoson gőzerővel folyik a kivitelezés a projektben alvállalkozóként közreműködő Strabag MMÉ Kft.-vel. A Strabag által a projektre delegált tagjaival ideális csapattá válva vesszük fel a versenyt a projektben ránk háruló nehézségekkel és kihívásokkal szemben.

*Béli Márton  
munkahelyi mérnök*



# Élmények a szolnoki Tisza-parti „hídgyárból”

---





Újraindult a gyártás az M4 autóútszolnoki „hídgyárában”. Tavasszal az épülő híd paramétereinek mellett a szerelőtér berendezését és a jármű építését mutattuk be. Azóta megkezdődött a felszerkezet gyártása a szerelőtéren, mely mindenki számára komoly tanulási folyamatot jelentett. A gyártási folyamatok összetettségét látva, fő kérdéssé az vált, hogyan építhető meg 1516 méternyi felszerkezet a rendelkezésre álló bő egy év alatt.

A kérdés megoldására iránymutatást kaphatunk Babits Mihály, Tisza hídján című versének első versszakában:

*„Tenger az ég most  
itt állok a hídon,  
Távol a város  
lángjai lógnak  
A szürke sötétben  
kék villanyu foltok.”*





A távolban megkezdődött a H8 hídfő földmunkája

**A** hogy a költő is „javasolta”, a folyamatok felgyorsítására bevezettük az éjszakai műszakban (is) történő hegesztést. Emellett folyamatosan növeltük a gyártási kapacitást mind létszámában, mind pedig a folyamatok egyre részletesebb és pontosabb ütemezésével. A szerelőtéri gyártás összetettsége, és hogy minden részegység a kijelölt időpontra elkészüljön, együttesen azt igényelte, hogy az összes gyártási, ellenőrzési folyamatot félnapos pontossággal ütemezzük az előttünk álló időszakra.

A gyártás megindítása során jónéhány olyan nehézség és meghibásodás merült fel, mely az öt évig tartó szabad ég alatt való tárolás következménye volt. Legkiemelkedőbb talán a szerelőtéri bakdaruk sorozatos meghibásodása, melyek kiküszöbölésére komplex felújítást végeztünk. Ebből a felújításból is számos dolgot megtanultunk. Például, hogy a daru lába kiváló fészkelőhely, ahol a mindennapos munka közben a fiókok zavartalanul felőhthettek. További nehezítő körülményként éltük meg a nyár elején levonuló árvíz után kikelő szúnyogok hadseregét is, akiket többszöri egyeztetés után sem tudtunk rávenni az acél-szerkezeti munkákban való közreműködésre.

#### Hídtolás

Mostanra mindkét pályán szerkezetkész a híd egyharmada. A szerelőtérről azonban, a folyamatos előretolások miatt, mégsem szorultunk ki. Jelen cikk írásáig a két hídpályán összesen tíz tolási szakaszt teljesítettünk. Az egyes tolási alkalmakon átlagosan 50 métert halad előre a híd. A szabad szemmel csak közelről látható, másodpercenként 4 mm-es tolási sebesség mellett ezen folyamatok egy munkanap alatt elkészülnek. Így az építés egyik leglátványosabb műveletei, melyeknél számítógép vezérelt folyamatos tolási technológiát alkalmazunk. A gép az egyes tolási munkahengerek vezérlése mellett folyamatosan rögzíti a tolopados állapotát, beleértve a toló és reakcióerőket. Emellett beavatkozási lehetőséget is kínál a reakcióerők folyamatos kiegyenlítésére.

#### Segédjárom a Tiszában

A tolóberendezések mellett az egyes támaszközeteket megfelelő segédjármokra is kiemelt figyelem jut. Ezek a hídszerkezet előtt ütemesen készülnek el.

A legösszetettebb szerkezettel a Tiszában álló mederjárom épült. A nyolctámaszú híd legnagyobb támaszköze a Tisza folyó kereszteszében, a P3 és P4 pillérek között 148 m. E távolság áthidalása ideiglenes feltámaszkodás nélkül nem lehetséges, ezért a Tisza jobb parti P3-as jelű pillérének tengelyétől 56 m távolságra a Tisza-folyóban járom létesült. A járom a Tisza folyó medrébe 2014-ben levert 2x32 db csőcölöpön nyugszik. A továbbépítés a járom mellé telepített birkáról történt. A csőcölöpök magasságának tervi szintre történő visszavágását a süveg-, és talpgerendák elhelyezése követte. A járomblokkok összeszerelése a birkán történt meg, beemeléseket 60 tonnás autódaru segítségével végeztük el. A járomtörzsek felépülte után a tartókeret (H-keret), munkaszint és tolopados telepítése következett. Az építési ütemezést megszakította a Tiszán nyár elején levonuló egy hónapos árhullám, mely alatt a vízszint közel 600 cm-rel emelkedett meg. Ebben az időszakban a birkára történő feljutásra nem volt lehetőségünk. A közel egy hónapos várakozást követően a szerkezet a szükséges időpontra, a T6-os tolási fázisra készült.

#### Szerelési függesztőmű, árbóc

A szerelési függesztőmű célja az előretolás folyamán kialakuló konzol igénybevételeinek és

alakváltozásainak csökkentése. A közel 22,5 m magas árbóc felállítását a munkaterületre telepített 250 tonnás autódaru végezte. A daru méretének, emelési helyzetének meghatározásakor különös figyelmet kellett fordítani a híd mellett lévő szűkös kiszállási területre. Az árbócok felállítása végül egyoldalról, a híd jobb oldaláról történt meg a bal pályán a T6-os tolási fázis után, a jobb pályán a T6-os tolási fázis előtt.

A feszítést az U30 csoport végezte. Az árbócbac főtárolóként 4 db, összesen 8 db feszítőkábelt helyeztek el. A feszítőkábelek darabonként 6 db, 15 mm névleges átmérőjű feszítópásmából állnak, melyek szakítószilárdsága 1860 N/mm<sup>2</sup>.

#### Előttünk álló kihívások

Bár a szerelőtéri gyártási folyamat felgyorsult, az átfutási idő további csökkentésére a szerelésen dolgozó közel száz fő napi tevékenységét óramű pontosságúra kell hangolnunk. Emellett a legfőbb műszaki kihívás a hídszerkezet beérkezése után a híd leengedése a tolási szintről a végleges szintre és a tolopados kiemelés a híd alól. Ez 17 cm leengedést jelent, melyet csak fokozatosan, a szomszédos támaszok közötti különbségekre ügyelve végezhetünk. A leengedés után a feladat a közel nyolctonnás tolopados kiemelés a híd alól és a pillérek hiányzó 2 m magas szerkezeti részének megépítése a híd árnyékában. A leengedést és a szerkezetépítést az idő rövidsége miatt a lehető legtöbb pilléren egyszerre kell végeznünk. Bár ezen folyamatot jövő nyáron fogjuk végezni, a felkészülést már megkezdjük, hogy a folyamat olyan gördülékeny legyen, mint a Formula 1-ben egy kerékcseré.

Legközelebbi alkalommal az ősszel kezdődő pillérelépítési munkákról, a B1113 jelű csatlakozó keret-híd szerkezetépítési munkáiról szeretnénk számot adni. Addig is irány a „gyár”!

Lipót Ádám  
vezető mérnök  
Takács Zalán Ákos  
munkahelyi mérnök



Árbócok a hídpályán feszítési munkák közben

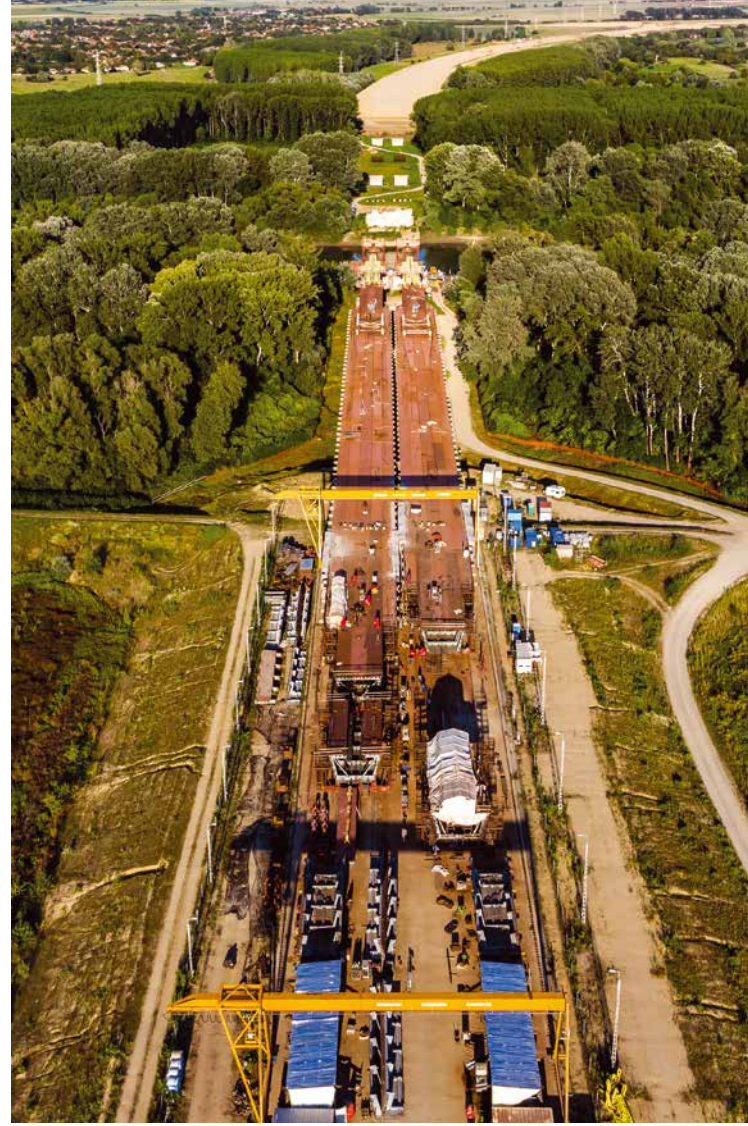




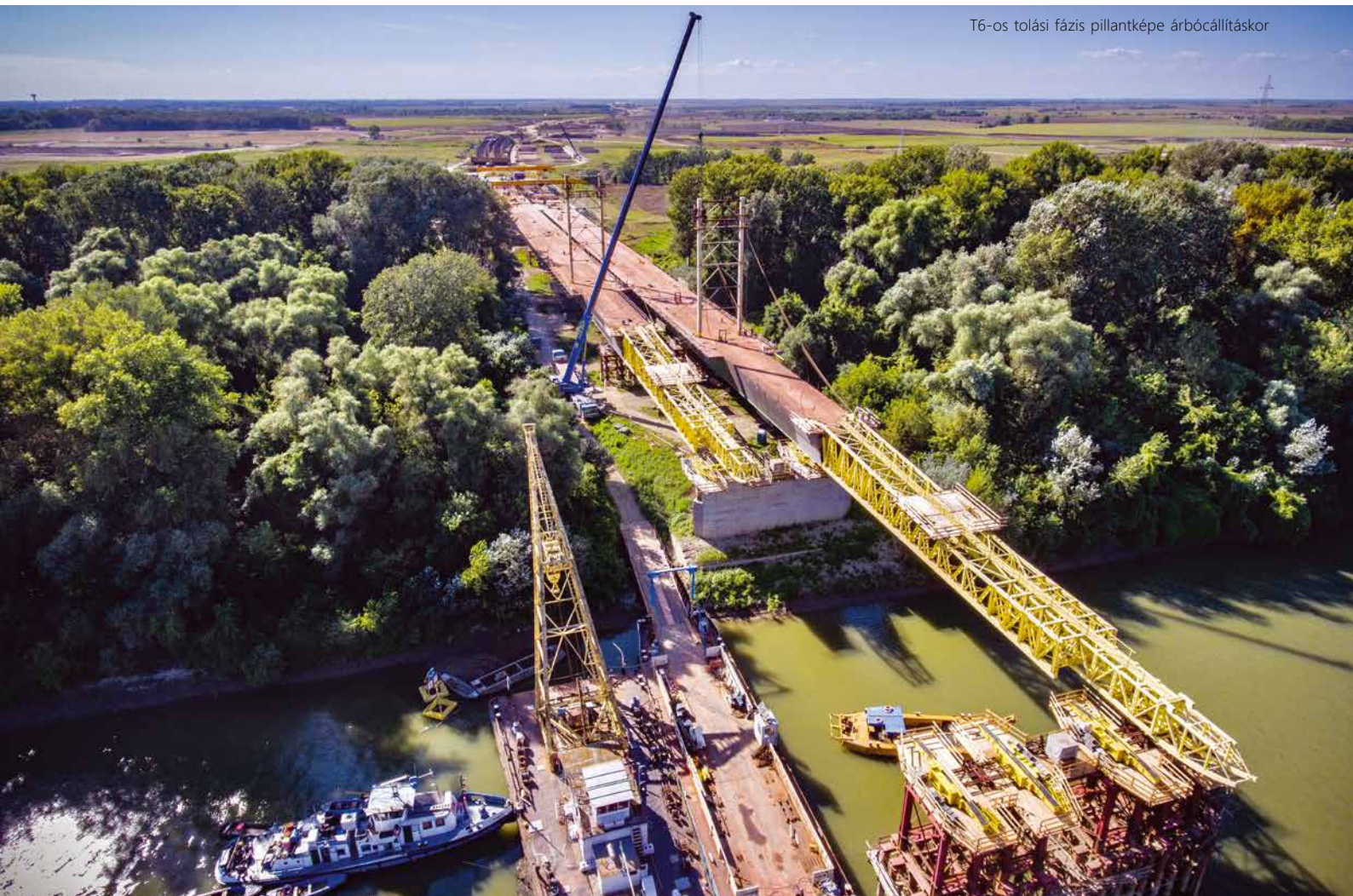
Daru fészek



Hídigár



Közeledünk a túlpARTHoz



T6-os tolási fázis pillantképe árbóccállításkor



# Lezajlott a dísz- és közvilágítás próbája az új komáromi hídnál

---

**A Hídépítő és a Mészáros és Mészáros Kft. által kivitelezett hidat hamarosan már birtokba veheti az utazóközönség.**

**S**ikeresen lezajlott a dísz- és közvilágítás főpróbája az új komáromi hídnál. A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF) és a Slovenská Správa Ciest (SSC) beruházásában épülő új komáromi Duna-híd kivitelezését a Hídépítő Zrt., valamint a Mészáros és Mészáros Kft. alkotta H-M DUNAHÍD Konzorcium végzete el, kiemelt alvállalkozóként a Hódút Kft. bevonásával.

A fejlesztésben egy 600 méteres, egypilonos, ferdekábeles átkelő épült meg a jelenleg is használt vasúti hídtól 170 méterre nyugatra.

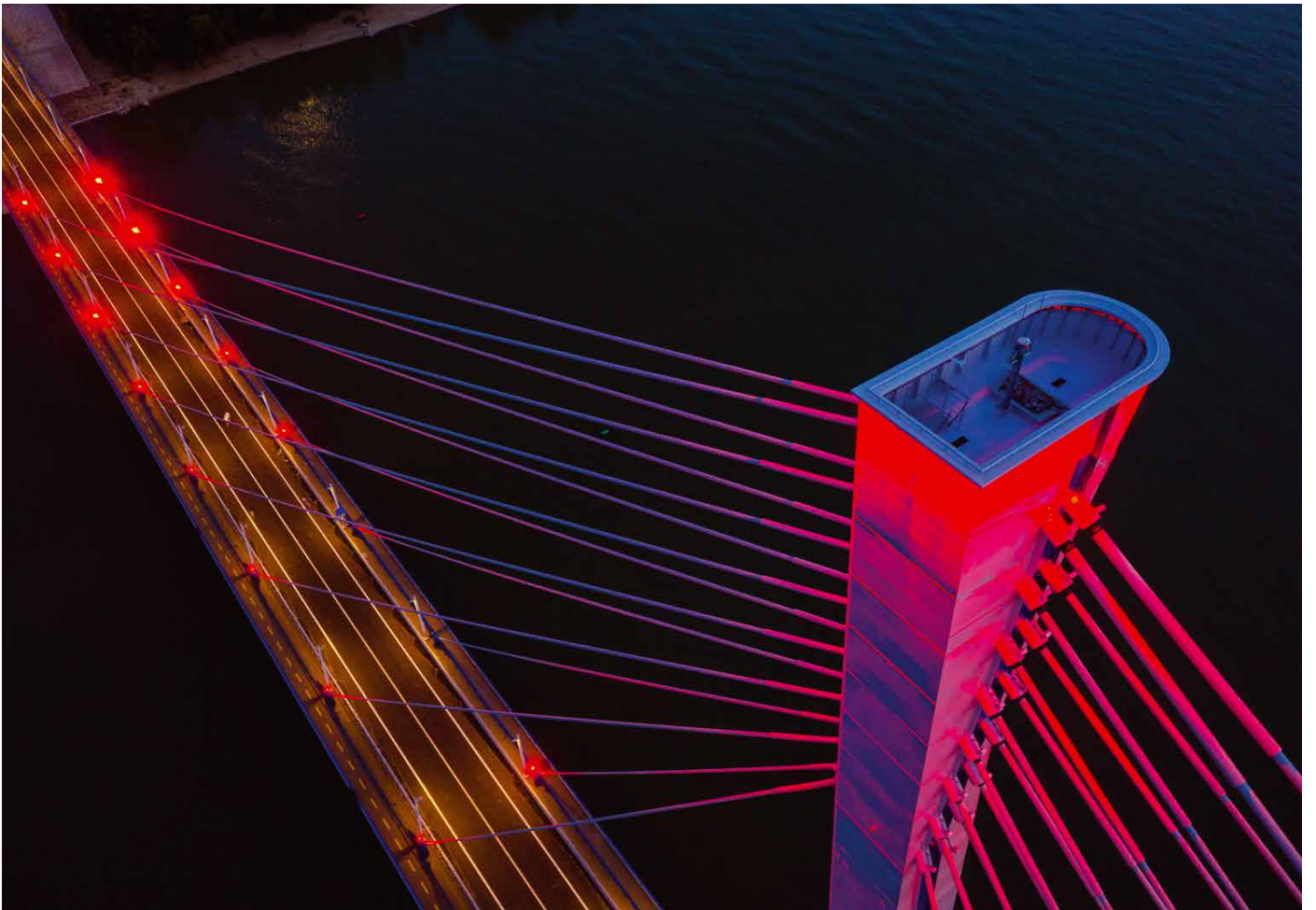
A nettó 91,2 millió eurós projekt teljes költségének közel 85 százalékát a CEF (Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz) támogatási alap finanszírozza.

Legutóbb májusban számoltunk be a teljes befejezéshez közel álló híd aktuális folyamatairól, amikor sikeresen elvégezték a statikus és dinamikus próbaterhelést. A jelenlegi állás szerint a Komáromot Révkomárommal összekötő hídnál a kivitelezési munkákat teljesen befejezték. Napjainkban zajlanak a forgalomba helyezéshez szükséges magyar és szlovák hatósági eljárások.

*Almási Krisztina*

*Fotók: Dernovics Tamás  
magyarepitok.hu*







# Elfogadni, változtatni vagy elengedni



**Három megoldás van minden problémára: ha nem tudjuk elfogadni, változtassunk, ha nem tudunk rajta változtatni, akkor engedjük el, de mielőtt ezt megtennénk, lássuk meg benne a legjobbat!**

**A pozitív érzelmek jobban gyógyítanak, mint bármilyen csodacseppek...**

(Gyökössy Endre)

Már a Hídépítők előző számaiban is pedgettem, hogy mennyire fontos életünkben a pozitív gondolkodás, mely még fontosabb lett a koronavírus körüli félelemkeltésben.

Ha folyamatosan pozitív érzelmeket élünk át, akkor valósággal szárnyakat kapunk és egyre több ötletünk lesz, és egyre több jó történik velünk. Ez azért van, mert amíg a negatív érzelmek inkább beszűkítik gondolkodásunkat és cselekedeteinket, addig a pozitívok kitágítják megszokott gondolatvilágunkat, és kreativitásra, újdonságok keresésére, a többiekkel való kapcsolatokra serkentenek.

**A pozitív érzelmek átélése a mentális egészség fontos meghatározója**

(Vaillant)

Fredrickson, e téma egyik legismertebb szakértője szerint a pozitív érzelmek, mint az öröm, az érdeklődés, az elégedettség, a büszkeség, a szeretet és a szerelem, közös jellemzői abban láthatók, hogy egyrészt kiszélesítik a személy gondolati-, viselkedési repertoárját, másrészt arra készítik, hogy belső erőforrásaira alapozzon.

Pozitív érzelmek és affektusok erőteljesen befolyásolják a kreatív tevékenységeket is. Isten és munkatársai kísérletében egyszerű érzelmi indukcióval – vidám film, apró ajándékok, cukor – kiváltott pozitív affektusok megnövelték a kreatív feladatokban a teljesítményt. Nem véletlen, hogy hatással van ránk, hogy milyen filmet nézünk vagy mit olvasunk, mennyire élvezzük a humort és humorosan kezeljük-e dolgainkat. Négy év alatt több mint ezer embert vizsgáltak kutatók, és többek között azt állapították meg, hogy a magasabb negatív érzelmi szintet mutató alanyok hajlamosabbak voltak a túlsúlyra. A szív és érrendszeri panaszok is gyakoribbak voltak náluk, sőt a gyomor és bélrendszeri panaszok is (a népiesen gyomorideg néven összefoglalt betegségcsoport), amely fokozott savtermelésben vagy ellenkezőleg, csökkent savellenes védekező képességben nyilvánult meg. A harmadik komoly fizikális tünetcsoport a bőrgyógyászat tárgykorába utalható, tünetei a ráncos arc és homlok, valamint a hajhullás.

**Érzelmek fizikailag alakítják a valóságot**

Több különböző tanulmány bizonyította be, hogy az érzelmeink nemcsak a világról alkotott felfogásunkat befolyásolják, hanem magát a fizikai valóságot is. Ezek bár

kísérlettel igazoltak, de nem általánosan elfogadott eredmények. Az említett állítólagos vizsgálatok megmutatják viszont, hogy miként győzik le az emberi érzések a fizika eddig ismert törvényeit.

Az egyik kísérlet során, a tudósok egy lezárt tárolóedényben lévő emberi DNS-t egy kísérleti alany közelében helyezték el. Ezután annak az embernek, akitől a DNS származott, különböző érzelmi impulzusokat adtak a kutatók. Meglepő módon az érzelmek a másik szobában levő DNS-t is befolyásolták. Negatív érzelmek hatására a DNS összehúzódott, pozitív érzelmek jelenlétében pedig a DNS spiráljai ellazultak – írja az University Herald cikke.

A másik hasonló, de az előzővel nem összefüggő kísérletben a tudósok a kísérletben részt vevő alanytól leukocitákat (fehérvérsejteket) vettek le, és ezek elektromos változásait vizsgálták az érzelmek hatására.

A donort egy szobába helyezték, és érzelmi stimulációnak vetették alá, vagyis videó-bejátszások segítségével különböző érzelmeket idéztek elő benne.

A DNS-ét eközben egy másik helyiségben vizsgálták ugyanabban az épületben. A tudósok azt tapasztalták, hogy amikor a donor érzelmi csúcsokat vagy hullámvölgyeket élt meg



(az elektromos válaszreakciók alapján), akkor a távolabbi helyiségben lévő DNS teljesen azonos válaszokat produkált! Mindezt késedelem nélkül, azonos időpontban.

A tudósok ezután arra voltak kíváncsiak, milyen messze tudják eltávolítani a donort a DNS-étől, hogy ugyanezt az eredményt kapják. A kísérletet 80 kilométeres távolságból megismételve még mindig ugyanaz volt a hatás.

Mi következik mindebből? Sokkal nagyobb hatással vagyunk a körülöttünk lévő világra, mint azt valaha is gondoltuk! Voltaképpen mi, emberek, az érzelmeinken keresztül, saját magunk befolyásolhatjuk a körülöttünk lévő valóságot.

### **Dr. Bubó mondásai ma is aktuálisak, és segíthetnek pozitív érzelmeink átélésében**

- Állapíts meg bátran bármilyen bajt, a beteg előbb-utóbb majdcsak beszerzi.
- Jó, ha minél többen kapják meg a bajt, mert annál nagyobb lehet a gyógyultak száma.
- Az elmeorvos csak akkor tévedhet nagyot, ha nem állapít meg semmit.
- A baj akkor válik jelentéktelenné, ha a beteggel egy nagyobbat is sikerül beszereztetni.
- Feltűnési viselkedésed akkor múlik, ha a másikét kell vakarnod.
- Ne terjessz el egy ragályt csak azért, hogy legyen mit megfékezned.
- Némely betegség akkor gyógyítható a legjobban, ha távol tartod az orvost.

### **A jó ügyis mindig győz**

Akár mennyire is úgy érezzük, hogy ami éppen most velünk történik – vagy a múltban történt – rossz, valójában van helye és értelme az életünkben. A nehéz idők és emberi kapcsolatok csakis azért jönnek az életünkbe, hogy teszteljének, tanítsanak minket.

A kríziseknek és a nemszeretemen napoknak valójában természetesnek kellene, hogy legyenek. Amit éppen rossznak ítélünk meg, később viszanézve lehet, pont valami jónak a kezdete volt. A rossz és jó harcában a jó ügyis mindig győz.

Ezért az aggodalom, a félelem és a rettegés, mint már szó volt róla, a legnagyobb probléma a mai világunkban, ahol az isteni rend uralkodik. Isten a jó forrása. Vele félelmünk és aggodalmaink legyőzhetőek.

### **Hasznos életviteli tanácsok**

- Ne érezzük magunkat rosszul azért, mert vannak, akiknek csak akkor jutunk eszébe, mikor szükségük van ránk. Érezzük magunkat kiváltságosnak, hogy mi vagyunk elméjükben a gyertya, amely akkor gyullad fel, mikor sötétben vannak.
- Mindig lesz olyan ember az életünkben, aki nem bánik velünk jól. Köszönjük meg neki, mert erősebbé tesz.

- Engedjük, hogy az emberek megtéljenek. Engedjük, hogy félreértsenek. Engedjük, hogy pletykáljanak rólunk. Az, amit rólunk gondolnak, nem a mi problémánk. Mi maradjunk kedvesek, szeressünk kitartóan és szabadon, bármit is mondanak vagy tesznek, soha ne veszítsük el a hitünket. Adjuk önmagunkat, és hagyjuk a gyűlölködőket gyűlölködni.
- Mindegy, mennyire hisszük magunkat tanultnak, tehetségesnek vagy gazdagnak, az, ahogyan másokkal bánunk, mindent elmond rólunk.
- Minél kevésbé érdekel, hogy mit gondolnak rólunk az emberek, annál boldogabbak leszünk.
- A csend a legjobb válasz annak, aki nem értékeli a szavainkat.
- Ha azt hisszük, minden valaki másnak a hibája, akkor sokat fogunk szenvedni. Ha megértjük, hogy minden belőlünk indul ki, akkor fogunk békére és öröme lelni.
- Ahol nincs tisztelt, ott szeretet sincs.

### **A veszteségekről és a fájdalokról**

*Történt egyszer, hogy a kotnyeles tanítvány felfedezte az egykedvű tanítót a következő kérdéssel.*

*Mester, te már vesztettél el valakit vagy valamit? Hiszen olyan érzéketlenül és lekezelően szoktál bánni velünk, amikor a fájdalmainkról, a veszteségeinkről panaszkodunk neked.*

*A mester gondolatban egy pillanatra megállt, maga elé meredt, majd a tanítványra nézett és így szólt.*

*Így, belegondolva, más sem történt velem egész életemben, csak elveszítettem ezt, meg azt, meg amazt.*

*Amíg szerettem valakit, és szolgáltam, „szerettem” érdekét, addig sosem volt különösebb gond. A gond mindig ott kezdődött, amikor rám untak, vagy legalábbis az én érdekeimről lett volna szó. Ekkor valahogy nem találtam társakra, nem volt kinek panaszkodnom, segítséget senki emberfiától nem kaptam. Így Istennek és jobb híján magamnak panaszkodhattam, ha volt hozzá kedvem, de az is unalmas egy idő után. Mindenesetre időről-időre felfedeztem, hogy minden, amibe korábban bele akartam halni, túlélhető, hogy a veszteségeket meg lehet élni. Mi döntjük el, hogy mit élünk meg annak, és mit nem. Viszont, ha valaki állandóan meghallgatta volna az én panaszkodásaimat és nyavalygásaimat, ahogy most ti egymáséit, akkor ezek meglátására sosem váltam volna képessé, ugyanis nem lett volna rá időm a sok felesleges fecsegéstől. Az Isten adta csendben vált számomra igazán láthatóvá mindez.*

*Így lettem én a mester, ti pedig így vagytok továbbra is ugyanazok a tanítványok, mint tíz éve is. Ti folyton csak a sérelmeitekkel, fájdalmaikkal vagytok elfoglalva, erre*

*kondicionáljátok magatokat. Mindig csak panaszkodtok, mert ez kényelmes, és jólesik nektek. Ugyanis sosem mertétek meglépni azt, hogy ne rejtőztek el a cselekvés, a felelősségvállalás elől mondva csinált sérelmeitek mögé. Akkor nem lenne kit hibáztatni és miért panaszkodni.*

*A veszteségeket nem lehet elkerülni, ha már hajlamosak vagytok valamit veszteségként megélni. Sosem volt semmi sem a tiétek, így elveszíteni sem tudjátok, illetve minden a tiétek volt mindig is, így elveszíteni sem tudjátok.*

Eddig a történet, mely a közelgő halottak napja kapcsán is aktuális.

### **Léteznek-e jó halál?**

Nemrég akadt a kezembe Hegedűs Katalin *Léteznek-e jó halál?* című könyve.

Mit mondhatunk a haldoklóknak? Milyen halált szeretnénk magunknak, miért nem adjuk meg ugyanezt a családtagjainknak? Milyen kifogásokkal dugják intézménybe az öregeket, és mi lehet ennek az alternatívája?

A jó halálról beszélve abból kell kiindulnunk, hogy a halál tabu, amiről nehezen tudunk beszélni. Az egész témát megpróbáljuk elzárni, mint a haldoklót az elfekvőbe.

Hegedűs Katalin amióta intenzíven foglalkozik hospice-szal, arra jött rá, hogy nem szabad túlmisztifikálni a halált, mert az csak eltávolít.

A halálról mindig csak nagy levegővel, rendkívül méltóságteljesen mernek beszélni. Olyan mereven viselkednek a haldoklóval, mintha már nem is lenne teljesen élő ember.

### **Hogy tetszik lenni?**

Sokszor a haldokló meg akarja beszélni a temetését, és hozzátartozója mit mond? Jaj, ne beszéljen arról anyuka, hol van az még? Hát hol van, lehet, pár nap múlva lesz, miért ne lehetne beszélni róla? Hegedűs Katalin szerint a haldoklók általában nem várnak el túl sokat környezetüktől. Oda kell ülni melléjük, és hagyni kell beszélni őket. A „hogyan tetszik lenni”, az bőven elég indításnak. Nem az élet nagy kérdéseivel kell odaülni, aztán lehet, hogy az is szóba kerül.

Akik már előre mentek a minden élők útján, velük már nem tudhatunk beszélgetni. Akik még itt vannak, szeretteink, velük igen. És tegyük ezt meg minden adandó alkalommal. Hisz nem biztos, hogy az lesz a következő elmenendő a minden élők útján, aki a koros, hanem aki a soros.

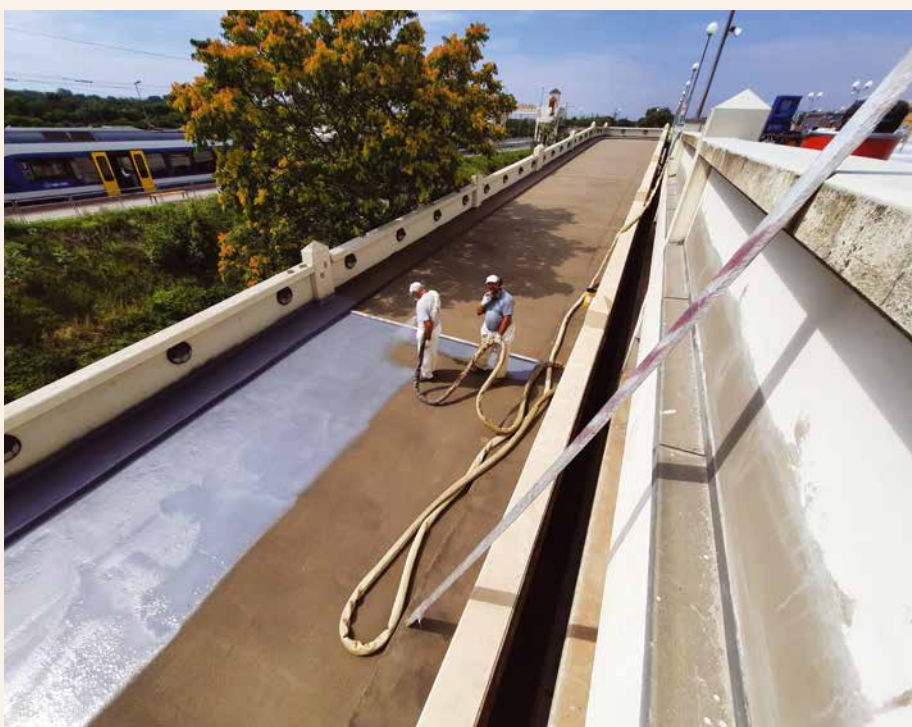
Emlékezzünk mindazokra, akik már nincsenek köztünk. Életpéldájuk legyen iránymutató számunkra, emlékü pedig áldott!

*Durkó Sándor László  
szakújságíró*



# CAMPONA parkolóház felújítás II. ütem megvalósítása

Korábbi lapszámunkban (2019/4.) már beszámoltunk e projekt műszaki feladatáról. A tavalyi év végére befejeztük az I. ütemet, idén tavasszal pedig megkezdük a munka közel 60%-át jelentő második részt.



Az idei szakasz megkezdését jelentősen érintette a márciusban hazánkban is megjelent koronavírus járvány. Még április elején is bizonytalannak tűnt a szerződésünk szerinti május eleji kezdés. Megrendelőnk – látva, hogy a járvány nem terjedt Magyarországon robbanásszerűen – április második felére kiadta az engedélyt a folytatásra. Mint utóbb kiderült, ez több szempontból is jó döntésnek bizonyult. Egyrészt a járványhelyzet miatt a bevásárlóközpont csökkentett kapacitással üzemelt, így a parkoló felső szintjének felújítás céljára történő lezárása nem érintette a vásárlóforgalmat hátrányosan. Másrészt általában véve a közutak terheltsége is jóval elmaradt a szokásostól, ami a mixergépkocsi helyszínre jutását is akadálytalaná tette. Így





munkánkat a forgalom szempontjából optimális körülmények között végezhattük.

További könnyebbség volt számunkra a korábbi ütem felújítása során megszerzett tapasztalat, így a közel 6 500 m<sup>2</sup> felületű II. ütemet gördülékenyen tudtuk elvégezni. Erre csak egy szemléletes példa: míg az első ütem során 6-9 naponként teljesítettünk egy-egy betonozási ütemet, ugyanezt a második ütemben jobb szervezéssel hétfői–szerdai–pénteki napokon majd egy hét szünet után ismét hétfőn–szerdán–pénteken. Ütemenként kétszer nagyobb felületekkel végeztünk. Az időjárás is kedvezett számunkra, hiszen a tavaszból a nyár felé haladtunk, s az időjárási körülményekre kényes szigetelési feladatokat is már kedvező hőmérsékleti tartományban végeztük.

Bár ekkor a nagy meleg és nyári záporok nehezítették a kivitelezést.

Az első ütem megvalósítása után sajnos kedvezőtlen tapasztalatokat is szereztünk. A beépített dilatációs szerkezetek ugyanis több helyen átengedték a csapadékvizet. A két ütem közötti időszakot megrendelünk és a szigetelőanyagot forgalmazó cég aktív közreműködése mellett azzal töltöttük, hogy megtaláljuk a dilatációk kialakítására a biztosan vízzáró megoldást. Ezt végül meg is találtuk a SIKA FLEX KC 406 anyag által, melyet elterjedten használnak vasúti útátjáróknál.

Minden, a projekten közreműködő cégnek ezúton szeretnénk ismét köszönetet mondani a korrekt és együttműködő kapcsolatért, amit e szép munkán felénk többször is

bizonyítottak. Kollégáink munkáját pedig mi sem dicsérik jobban, hogy a projekt vége felé több olyan pótmunka megrendelést kaptunk, amelyek annak köszönhetőek, hogy alapfeladatunkat jó minőségben és szemmel láthatóan igényesen készítettük el.

A Hídtechnika Kft. életében a feladat egy kihívásokkal teli, jelentős projekt volt.

Szeretnénk cégünk referenciáit a jövőben hasonlóan szép munkákkal gyarapítani!

*Varga Ádám projektvezető,  
Lipót Attila ügyvezető igazgató  
Hídtechnika Kft.*



# A hajóhídért járó kártérítés végleges rendezése

Az 1830-as években, az állandó híd egyik legfontosabb feltétele az volt, hogy hajóhídra, illetve a Dunán való átkelésre vonatkozó vámszedés jogáról Pest és Buda városa mondjon le. Erről a jogról a két város nehezen, csak kártérítésért volt hajlandó lemondani. Ezen kártérítési igény jogosságát az 1836. évi XXVI. törvénycikk el is ismerte. A törvény, illetve a Lánchídtársaság és az állam között kötött szerződés a Lánchídtársaság által fizetendő kártérítés mértékét nem határozta meg, csak „barátságos” egyeztetésre szólította fel a két felet. Arra az esetre, ha ez nem sikerülne, a törvényalkotó előre kijelölte az illetékes bíróságot.

Az egyezkedés elsőre nem sikerült, és Pest már 1841-ben, majd Buda 1857-ben indított pert a Lánchídtársaság ellen, és bár Pest esetében történt is első fokon ítélethozatal, a perek végül megállapodással zárultak le. A Lánchídtársasággal a végleges szerződést Buda 1863. szeptember 30-án kötötte meg, míg Pest 1864. február 15-én.

A két város, bár az összegben ugyanazt érte el, kissé eltérő szerződést kötött a társulattal. Mindkét város 200 ezer forintos kártérítésre volt jogosult, de azt csak a vámszedési jog lejárta kapta volna meg, addig évi 6 % kamatot kellett a városoknak fizetni, azaz évi 12-12 ezer forintot. A két város szerződése közötti különbség a végső kifizetési határidőben volt, a

Pest városának járó részt, azaz a 200 ezer osztrák forintot 1931. január 31-én, míg a Budát illető másik 200 ezer osztrák forintot 1936. november 20-a után kellett (volna) kifizetni. (1)

Ezen a kötelezettségen az sem változtatott, hogy 1870-ben az állam vette meg a hidat, és az sem, hogy 1873-ban a két város Budapest néven egyesült. Az évi kamatot az állam ugyanúgy fizette tovább, egészen 1885-ig, amikor is hosszas tárgyalások után az 1885. évi XXI. törvénycikk az alábbiakat mondta ki:

„2. § Budapest főváros közönségének előzetes beleegyezése folytán 1885. évi július 1-től fogva hatályon kívül helyeztetik az 1870. évi XXX. törvénycikkkel jóváhagyott szerződés 2. c) pontjának azon része, mely szerint a kincstár Budapest

fővárosnak a szabadalmi idő egész tartama alatt évenként 24,000 forintot tartozik fizetni.

Köteles leend ellenben az államkincstár, mihelyt a budapesti állami hidak és a lánchíd megváltott szabadalmából folyó összes tiszta jövedelem 650,000 forintot meghalad, a többletet egy negyedik hid építési költségeinek fedezésére szolgálendő tőke alapítására fordítani, mely tőke a hid építése céljából netalán felveendő kölcsön törlesztésére is igénybe fog vétethetni.”

Azaz az évi 24 ezer forint fizetési kötelezettség megszűnt, de az eredeti tőkeösszeget a törvény nem módosította, ezzel a reménybeli kifizetéssel a fővárosi illetékesek folyamatosan számoltak, annak kérdését napirenden tartották.

Ugyancsak nem változtatott ezen a helyzeten a hídvám 1918-as megszüntetése, és az ezt jogilag rendbe tévő 1920. évi IV. törvénycikk sem.

Az állam a hídfenntartás átadása mellett (erről lásd a Hídepítők 2020/II számát) ezen kárpótlási kötelezettségtől is megszabadult volna. Már az 1920. május 20-ra összehívott, a hidak fenntartásáról szóló értekezleten a pénzügyminisztérium kezdeményezte az államnak a főváros felé fennálló 800 000 korona (400 000 osztrák aranyforintos) kárpótlás, „hídjogváltásösszeg” kötelezettségének elengedését, amibe a főváros nem ment bele.

Az 1921. évi XXIII. törvénycikk, amely az 1921-es költségvetésről szólt, megegyezési kötelezettséget írt elő, nemcsak a hidak fenntartásáról, hanem a kárpótlásról is, a törvény 21. §-a konkrétan ki is mondja, hogy:

„Felhatalmaztatik a minisztérium, hogy az 1870:XXX. tc. 2. §-a értelmében a hidjog





végleges váltásága címen Buda és Pest városokat a szabadalmi idő lejáráta után megillető 800,000 korona igényre nézve, (...) tekintetében Budapest székesfőváros közönségével megállapodást létesíthessen.”

A hídfenntartásról kezdődő tárgyalásokban is téma volt a kártérítési összeg, amelyről azonban a főváros nem kívánt lemondani, de hajlott arra, hogy hídjogváltásról külön tárgyaljanak.

A Fővárosi Hírlap 1925. március 11-i száma szerint a kereskedelemügyi minisztérium többek között a kártérítésről is kérte a főváros állásfoglalását. A város és az állam a hídfenntartás költségeinek megosztásáról szóló vitájában ekkor az állam épp olyan törvénnyel fenyegetőzött, ami a hídvámokat visszaállította volna, ezzel is rá akarta bírni a fővárost a tartozás elengedésére. Az idézett lap cikke szerint az 1925-ös árfolyamon a kártérítés mértéke 13,5 milliárd papírkoronát tett volna ki.

A Független Budapest című újság 1930. március 19-i száma szerint a kormányzat olyan egyezségekre törekedett a fővárossal, amelynek részeként vagy nem kell kifizetnie a hídjog váltásgot, vagy annak csak egy töredékét, amivel természetesen a főváros nem értett egyet. 1931-ben az állam nem fizette ki a Pestnek járó összeget, amelyet a város követelésként megjelenített az állam felé. A két félnek számos követelése volt egymással szemben, ezeket a Közgazdasági és Közlekedési Tudósító című lap 1935. június 5-i száma kiszámolta, és úgy találta, hogy az állam két és fél millió pengőt követel, míg a főváros az államtól közel egy milliót, amiből csak a kártérítés 930 ezer pengőt tesz ki.

Amikor az állam és a főváros 1936-ban megállapodott a hidak fenntartásának kérdéséről, a megállapodásban a kártérítésről csak annyit szerepelt, hogy azt külön megoldásban kell majd rendezni. (2)



2. kép

Erre a megállapodásra a főváros és az állam között 1938-ban került sor, amikor az összes egymással szemben álló követelésben egyezségekre jutottak az 1938-as fővárosi költségvetés módosítása során.

A főváros 1938-as eredeti költségvetését ugyanis közel 10 millió pengős deficittel tervezte meg, amelyet a belügyminisztérium – amelynek akkor a főváros költségvetését jóvá kellett hagynia – nem hagyott jóvá. A megoldás keretében a belügyminisztérium változtatásokat javasolt, amelynek részeként indítványozta az egymással szemben fennálló tartozások rendezését.

A főváros – a saját kimutatása szerint – ugyanis 10,7 millió pengőt követelt az államtól, amelyből 911 92,89 pengőt tett ki a hídjog megváltása, míg az állam felé e követelés felett 12,35 milliós tartozása volt a fővárosnak.

A 1937. december 22-én kelt miniszteri leirat szerint azonban az állam nagyobb összegű tartozást tartott nyilván, e szerint Budapestnek kerek 15 millió pengős tartozása volt az

államkincstár felé. A leirat szerint a fővárosnak felajánlották, hogy ezt a 15 milliót kamatmentesen 500 ezer pengős éves részletekben, 30 év alatt törlessze. (3)

Az 1938 január 31-i tanácsülésen a tanácsnokok végül ezt az ajánlatot elfogadhatónak találták, és azt – az 1938-as fővárosi költségvetés módosításaként elfogadták.

A Lánchíd megépítésére kötött 1838-as szerződésből származó jogok és kötelezettségek sokáig kötötték az államot, mint a Lánchídtársaság jogutódját. Ezek közül a legtovább a hajóhid után fizetendő kártérítés élt, amelyet soha nem vitattak, annak ellenére, hogy már 1938-ból visszatekintve is anakronisztikusnak tűnt, hogy Budapestet kárpótolják a Pest és Buda között fennállt hajóhidért.

*Domonkos Csaba  
muzeológus*

*Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum*

## Képjegyzék:

1. sz. kép:

32578\_Ad\_Pesti\_Brúnó\_1928 : A vámszedőházak ugyan elvesztették jelentőségüket 1918-ban, de a vámszedési jog utáni kártérítés ügye 1938-ig húzódott. (Fotó: Fortepan, Pesti Brúnó)

2. sz. kép:

82423\_Fortepan\_Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet\_ HU.BFL.XV.19.d.1.07.099\_Klősz György: A két város vámszedési joga előbb a Lánchídtársaságra, majd az államra szállt. A jog nem a Lánchídra vonatkozott, hanem minden átkelés megvámolására. (Fotó: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU.BFL.XV.19.d.1.07.099, Klősz György felvétele)

## A szövegben nem jelzett hivatkozások:

1. Buda és Pest, valamint a Lánchídtársaság megállapodásairól lásd: DR. SZABÓ IMRE tisztii főügyész 1916. 03.7-i jelentése in: Fővárosi Közlöny 1917. 4. 13. sz.  
DR. VITA EMIL: „Bizottsági és tanácsi előterjesztés a hídvám ügyében.” Fővárosi Közlöny 1913.06.27. II. melléklet  
BÁNRÉVY GYÖRGY 1947: Buda és Pest lánchíd póre In: Budapest, (3 évfolyam) 7. szám
2. A főváros és a kincstár, a hidak fenntartási kérdéséről szóló vitájáról és az 1936-os megállapodásról lásd DOMONKOS CSABA: A budapesti hidak fenntartásának kérdései 1920 után in: Hídépítők 2020/II. szám.
3. Fővárosi Közlöny, 1938.01.28 - Előterjesztés az 1938. évi költségvetés módosítása, az államkincstárral szemben fennálló tartozások és követelések rendezése ügyében. (Ebben olvasható a miniszteri leirat is - DCS)



## Az új komáromi híd (Monostori híd) átadása alkalmából megjelentetett könyv ismertetése

Nem újkeletű hagyomány, hogy egy építmeny, műtárgy sikeres átadását egy, az építés történetéről, folyamatáról szóló kiadvány megjelentetésével teszik még emlékezetesebbé az építők. A hidász szakmában ez bizonyosan így van, és ennek a hagyománynak az ápolásában a Hídépítő (A-Híd) Zrt. is kivészi a maga részét: az utóbbi évek, évtizedek során a cégünk által megépített hidak jelentősebbikeiről minden esetben megjelentettünk egy könyvet. Hogy tényleg csak a legnagyobbakat említsük: így volt ez példának okáért a Megyeri híd, a Móra Ferenc híd, a Pentele híd, az Északi Összekötő Vasúti híd esetében, de a Kőröshegyi völgyhíd befejeztével kivételes esetenként mindjárt két kiadvány is született (Építési Napló és Hídregény). Ezen írományok mind tartalmi, mind formai szempontból roppant vegyes képet mutatnak, ugyanis nincsen rájuk vonatkozó sablon, minta. Méretüket tekintve lehetnek a kisebb A5-östől a nagyobb A4-esig bármekkorák, puha- vagy keményfedelűek, lehetnek döntően fekete-fehér megjelenésűek vagy teljes mértékben színesek, tartalmuk szempontjából pedig a minden műszaki részletet precízen leíró, szinte részletes műszaki leírásnak is tekinthető szövegtől (amely elolvasása után kis túlzással bárki újra megépíthetné az adott műtárgyat) a művészi ígérennyel alkotott megfogalmazásokat tartalmazó esszéig terjedhet a skála (mindre volt már példa, ha csak a cégünk által kiadott köteteket nézzük is).

A nemrég átadott új komáromi híd, amely a keresztségben a Monostori híd nevet kapta, mind jelentősége, mind szerkezetének különlegessége, mind látványa, mind kivitelezésének megannyi érdekes és izgalmas részlete okán pontosan beleillik azon hidak sorába, amelyekről korábban könyv született. Ezt felismerve a kivitelezést végző cégek, a Hídépítő Zrt. és a Hódút Kft. a híd átadásához közeledvén úgy döntöttek, hogy az építkezés történetéről szóló szép könyv összeállításával és kiadásával fokozzák a híd átadásának ünnepélyességét. Kézenfekvőnek

tűnt, hogy mivel cégünk 70 éves születésnapirendezvényére nemrég egy igen színvonalas könyvet jelentetett meg általános megelégedettségre, így az ott közreműködők segítségével ennek a kiadványnak az összeállítását is. Az ottani szerkesztőbizottság néhány tagja – kiegészülve a komáromi híd építésében aktívan résztvevő mérnökökkel – alkotta a mostani szerkesztőbizottságot, illetve az Ívek és Évek című könyv megalkotásában oroszánrészt vállaló külsős páros, az író Bellai László és a tördelő Csáfordi László végezték most is a kétkezi munkát, mint utólag elmondhatjuk, remek eredménnyel.

Ami a könyv formáját és tartalmát illeti, a szerkesztőbizottság a viszonylag kisebb méret, a lehetőleg minél színesebb megjelenés, illetve a könnyedebb, olvashatóbb szöveg mellett döntött. Ez utóbbi úgy született, hogy Bellai László hosszú beszélgetéseket folytatott a híd létrehozásában fontosabb részt vállaló kollégákkal, és a hallott információkból rakta össze, alkotta meg a híd létrejöttének történetét az első elgondolásoktól az utolsó simításokig. Az eseményeket részben kronológiai, részben logikai sorrendbe rakva jött létre a kilenc fejezet (Tervezés; Előkészítés; Alépítmény; Gyártás; Felszerkezet; Pilon és kábel; Vízi kiszolgálás; Mérnöki tevékenység; Befejező munkák), amelyeken belül azért minden könnyedség mellett megjelennek a híd és a kivitelezés legfontosabb adatai, méretei, mennyiségei, dátumai, paraméterei, részletei, nehézségei, bonyodalmi, megoldásai, mindezek írói interpretálásként a résztvevők által az interjúk alkalmából elmondottak alapján. Ezen szövegeket törlik meg, színesítik a legfontosabb résztvevőktől származó szó szerinti idézetek is. Van, akitől valamely szakmai érdekességet tudunk meg, van, akitől a hídról, mástól a szakmáról alkotott mélyebb gondolatokat olvashatunk, de például az eredetileg a Felvidékről származó, de nálunk is méltán népszerű étel, a juhtúrós sztrapacska helyes módon való fogyasztásáról, és az ezért kapott méltó dicséretéről is találhatunk egy idézetet, mint ahogy egy hód életének

megmentéséről, vagy mondjuk a híd építési területének eredeti használati funkcióiról is.

Az elkészült első, nyers szöveg aztán többkörös, több szereplős lektoráláson ment keresztül, hogy a végén a kedves olvasó valóban pontos és szakszerű írást vehessen a kezébe, minden olvashatósságával együtt.

Nem mehetünk el szó nélkül a könyv könnyedségét, egyszerűbb fogyaszthatóságát biztosító, ugyanakkor szakmai szempontból is nélkülözhetetlen másik elem mellett sem: a fényképek életet, lendületet visznek a könyvbe, ugyanakkor nagymértékben segítik egyes technikai részletek megértését szakmabelieknek és szakmán kívülieknek egyaránt. Egyikük-másikuk ráadásul kifejezetten művészi alkotás, ezzel is emelve a kiadvány színvonalát.

A könyv kétfajta kiadásban is megjelent: magyar-szlovák, illetve magyar-angol kétnyelvű szöveggel, amelyek idegen nyelvű részének létrehozása ugyancsak szép feladat elé állította a szerkesztőket, ugyanis egyszerre kellett teljesíteni a szakszerűség és a korrekt nyelvhelyesség követelményeit, mindezt ráadásul kétszer is. Reméljük, hogy sikerült.

A könyv elkészülte után az alkotók összegyűltek, hogy együtt örüljenek az elvégzett munkának. Ebből az alkalmából egy ünnepi ebéden is részt vehettek a két kiadó cég vezetője, Sal László, a Hídépítő Zrt. vezérigazgatója, illetve Szűcs Tamás a Hódút Kft. ügyvezető igazgatója meghívásában, a komáromi erőrendszer egyik, még meglévő építményében kialakított étteremben.

A szerzők és a szerkesztők, valamint a könyv megalkotásában résztvevő minden kolléga nevében kívánjuk, hogy olvasóink is élvezettel forgassák ezt a csodálatos kiadványt, amely, egyöntetű véleményünk szerint, méltó a csodálatos, megépült, és immáron a forgalomnak is átadott Monostori hídnak.

*Barta János főmérnök,  
a Híd a határon című könyv  
szerkesztőbizottságának tagja*



An aerial photograph of a bridge at dusk, with a book cover overlaid on the bottom left. The book cover has a dark green background with white and light green text. The title 'HÍD A HATÁRON' is at the top right, 'MOST NA HRANICI' is below it, and 'Monostori híd | Most Monoštor' is at the bottom left. The year '2020' is also visible.

HÍD A HATÁRON

MOST NA HRANICI

Monostori híd | Most Monoštor

Komárom Komárno

2020





## Püspöki áldással került helyére a hídépítők védőszentjének szobra Kisbéren

---

Az A-Híd Zrt. támogatásával kapott műemléki restaurációt a Komárom megyei Kisbér 230 éves műalkotása.





**A** Batthyány-családhoz sok szálon kötődő Kisbéren folytatta idén a hoszszú évekre visszanyúló hagyományát az A-Híd Zrt., miszerint minden évben restaurálnak egy Nepomuki Szent János szobrot a történelmi Magyarország területén, egy magyar településen. Ugyan idén a koronavírus miatt a megújult szobor első leleplezésének hagyományosan otthont adó eseményt, a Hídépítők Napját nem tudták megtartani a megszokott időpontjában, a szobor felújítását 2020-ban is elvégezték. Katolikus szentmisével egybekötve foglalta el méltó helyét a Komárom-Esztergom megyei településen.

A közép-európai szent a 14. században élt, a hidak és a hídépítők védőszentjeként fontos szimbóluma az ágazatnak. Mint a Beer Miklós püspök által celebrált mise utáni szoboravatáson elhangzott, Kisbéren 1770 körül készült el a szent jelenleg műemléki védettségű szobra.

#### **Régi kisbéri álom válhatott valóra a szobor restaurálásával**

Riez Gyula, a Batthyány Műemlékegyüttes Védelmében Alapítvány kuratóriumi elnöke itt elmondta: az arisztokrata család a 17. és 18. században minden birtokán emeltetett szobrot Szent Jánosnak.

A kisbéri műalkotás állapota sajnálatos módon a modern korra leromlott, így amikor Dombóvári Éván, az A-Híd marketing és PR vezetőjén keresztül kapcsolatba került Sal László vezérigazgatóval, aki nyitott volt a szobor céges támogatásból való felújítására, az alapítvány régi álma válhatott valóra. Riez Gyula beszéde végétől megköszönte a szobor felújításában közreműködők támogatását.

#### **Kisbér közel van a komáromi hídépítéshez**

Sal László, a restaurációt finanszírozó A-Híd Zrt. vezérigazgatója kifejtette: a cég 2013-ban restauráltatta az első Nepomuki szobrot, melyet az Egri Hittudományi Főiskolától kapott ajándékba, amit saját székházának udvarán helyezett el. Ezt követte Óbuda, Soroksár, Gödöllő, Csömör, valamint a felvidéki Tornalja Nepomuki szobrainak restaurálása.

2018-ban érkezett a kisbéri megkeresés a helybeli Nepomuki János-szobor felújítására. Mivel a közeli új komáromi hídon dolgozik az A-Híddal tartozó Hídépítő Zrt. (a Duna új átkelőjét hamarosan át is adják), gyakran erre járva visszaemlékezett a kisbéri szobor restaurálására vonatkozó lehetőségre.

„Ennek nagy örömmel feleltünk meg és vagyunk most itt” – emelte ki, majd hozzátette: az a példa, amit Nepomuki Szent János mutat, hogy amit megfogad az ember, azt teljesítse is, ez a cég hitvallása is.

„Mi hidakat építünk, ez talán a legkiemelkedőbb mérnöki teljesítmények közé tartozik” – mutatott rá. Több száz szobor vár még felújításra, és az A-Híd szeretné folytatni a cég által vállalt restaurációkat. Ahogyan jelentős számú közbeszerzésen indulnak, úgy gondolkodnak, vissza is kell adniuk.

„Visszaadunk a szobrok felújításával, visszaadunk a sportban – kajak-kenu, vízilabda támogatásával – visszaadunk a társadalomnak: állami gondozottak felnőttkorban, az életben való eligazodását segítjük” – foglalta össze a vezérigazgató.

#### **A mecénás szerepét nem lehet elfelejteni**

Sinkovics Zoltán polgármester kiemelte: nagy öröme szolgál, hogy Kisbér értékei bővíülhetnek a szobor megújulásával.



A szobor felújítása nagy örömmel vett ajándék volt a város részéről, aminek megvalósulásához kellett egy Kisbér értékei iránt elhivatott alapítvány, egy gáláns szponzor – mecénás, valamint a kedvező döntés is – hangsúlyozta.

A városvezető ezután kitért még arra is, hogy a szobor megújulása jól illeszkedik többek között azokhoz a beruházásokhoz, melyekben Kisbér katolikus templomának homlokzatát is újjáéleszthetik állami és egyházmegyei forrásból, illetve a plébánia épületét is fejlesztik, valamint előkészítik a templom környezetének teljes újjáélesztését is. Emellett további korábbi és a jövőben megvalósuló projektekre is kitért még.

#### **Újabb nevezetességgel gazdagodott Kisbér**

„A Szent János téren Kisbér egy újabb nevezetességgel gazdagodott a felújított, immár régi fényében ragyogó Nepomuki Szent János-szoborral, ezt minden látogató figyelmébe fogom ajánlani” – mondta el, majd személyesen megköszönte a támogató A-Híd Zrt. és Sal László vezérigazgató, illetve a Batthyány Alapítvány és elnöke, Riez Gyula közreműködését is a restauráció megvalósításában. Kitért a restaurátor alapos munkájára és köszönetet mondott Beer Miklós püspöknek is a megtisztelő jelenlétéért, illetve a szobor megadásáért is.

Az esemény a szobor ünnepélyes felszentelésével, vasárnapi ebédrel, majd a folyamatosan szépülő város bejárásával zárult.

Szabó Ákos  
magyarepitok.hu

Fotók: Nagy Mihály/magyarepitok.hu





# Hídépítő gyerekek nyári jóga tábora

---

Idén első alkalommal szervezett a Hídépítők Egyesülete nyári tábort a cégnél dolgozó kollégák gyerekeinek.

Mit is kínált ez a tábor?



**A** feladatokat itt izgalmas kalandnak és kihívásnak nevezték. A tanulás sem volt unalmas, mert mindenki saját magáról tanulhatta a legtöbbet, hiszen a jóga nem más, mint egy önvizsgálat, amely során megfigyelhetjük önmagunkat. A csoportban egyes szabályokat a gyerekek önmaguk hozták, és pont ezért be is tartották. A délutáni relaxációban saját belső világukat fedezték fel.

A gyerekek a tábor során sok-sok játékon keresztül megtanulhatták felismerni és megkülönböztetni a bennük rejlő érzéseket, saját erősségeiket, valamint felfedezni a közösséghez tartozás élményét.

Köszönöm a Zendorfin Mentálhigiénés Műhelynek és külön Solymosiné Hoós Gabinak, hogy a gyermekek minőségi programokon vehettek részt. Ezt igazolják a táborban készült fényképek is.

*Dombóvári Éva  
főtitkár*







# Világépítők

## Dr. Jancsó Árpád

Rovatunk jelen fejezetében bemutatandó mérnök a legtöbb szempontból nem lóg ki az eddigiek sorából: korosabb férfiuól lesz szó, aki a Kárpát-medencének jelenlegi kis hazánkból kizárt részén, jelesül Erdélyben (vagy az Ő esetében helyesebb azt mondani, hogy a Bánságban) született, mindig is ott élt és dolgozott, és istennek hála teszi mindezt ma is, változatlan tettvágnak örvendő. Ha mégis valami rendkívülit keresünk az életpályájában, az a kutatószervevény, valamint a megszerzett tudás nem hagyományos, oktatási formában történő átadásának a szervevénye: előadások tartása, de ami még jellemzőbb Rá: könyvek, kiadványok írása, összeállítása, szerkesztése, kiadása. Amolyan műszaki

polihisztor Jancsó Árpád temesvári építőmérnök: alapvégzettsége szerint hivatalból ért az utakhoz, a vasutakhoz, a hidakhoz. Vízépítési szerkezetekről is írt, de vár- és várostörténelemmel is foglalkozik, meg általában technikátörténettel. Mérnök léte ellenére kevésbé az Általa tervezett vagy kivitelezett műtárgyak teszik ismertté és tartják meg az utókor számára a nevét, sokkal inkább a múlt emlékeiből előbányászott, felkutatott dokumentumoknak, adatoknak a jelen és a jövő kor számára végzett megőrzése: tudományos igényű könyvek, füzetek, cikkek írása. Mindezek mellett szívügye a magyar műszaki nyelv ápolása. Tartott előadást Magyarországon a Hidász Napokon (1. kép), az MTA külső köztestületi tagja, tiszteletbeli tagja a Magyar Mérnöki Kamarának, tagja a Kolozsvári Akadémiai Bizottság Építési- és Építészeti Szakbizottságának, sokáig volt Temes megyei elnöke a Partiumi és Bánsági Műemlékvédő és Emlékhely Társaságnak. Bemutatásában hatalmas segítségemre volt Nagy-György Tamás, a Temesvári Műszaki Egyetem professzora, aki felkérésre egy hosszabb beszélgetés kivonataként jegyezte le cikkünk alanyának önéletírását. Saját bevezető gondolatai az interjúalanyáról a következők:

*„Amit tud, csak kevesen tudják. Ahogy mesélni tud erről, úgy csak kevesen tudnak. Ahogy a műszaki és történelmi örökséghez viszonyul, csak kevesen teszik. Amit érez ezek iránt, csak kevesek érezhetik. Amit ezekért tesz, kevesen értik, még kevesebben értékelik. Az alábbi szöveg sosem fogja tudni visszaadni egy vele folytatott szabad beszélgetés élményét, mélységét, részletességet.*

*Azt a szerteágazó történetet, ami egy eseményhez kötődik, csak így lehet kellően megérteni, ahogy a történetek vagy kitérők végén, a zsebkendőre került összes bog kioldódik, minden szálnak pont kerül a végére. Látni kellene a kötetek igényességét, érezni kellene a sok oldalról körbejárt történelmi tények pontosságát, a leírt szöveg nevelő erejét.” Nagy-György Tamás, Temesvár*

Ezúton is köszönöm a cikk létrejöttéhez nélkülözhetetlen segítséget Tamásnak, és ezennel át is adom a szót Jancsó Árpádnak.

Barta János  
főmérnök



foto Gyukics Peter

1. kép: Jancsó Árpád a Hidász napokon előad

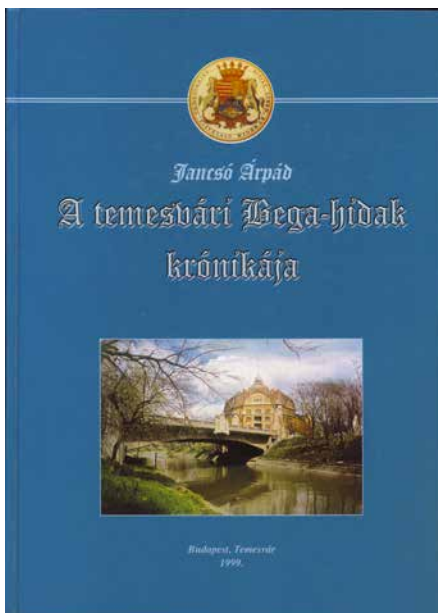




2. kép: Temesvár, Dóm tér



3. kép: Magyar-román műszaki szótár



4. kép: A temesvári Béga-hidak krónikája

magyar irodalmi tantárgy-olimpián első helyezést értem el. Az érettségi is tiszta tízzel (*az ottani legjobb osztályzat, a szerk.*) sikerült. Nehéz volt eldönteni, hova is menjek tovább.

#### AZ EGYETEMI ÉVEK

Végül a Temesvári Műszaki Egyetem Építőmérnöki Karának „Vasutak-Utak-Hidak” szakát választottam. Nagy tudású tanárok tanítottak, de sajnos néha túl magas szinten: egyesek a kor minden újdonságát meg akarták tanítani nekünk. Bevallom, az egyetem nem tetszett, bár mindenből sikeresen vizsgáztam. A diplomamunkámnál (1979) az utászokhoz kerültem, ide irányított az akkori tanészévezető. A téma a Kazán-szorosban egy 10 km hosszú útszelvény kiviteli tervének elkészítése volt (az elárasztott Széchenyi út felett), támfalal, áteresszel, bélésfalal, miegymással. Még milliméteres papírra dolgoztunk, kézzel számoltunk, rajzoltunk, írtunk. Nem volt még a mai számítógépes világ, csupán logarléc.

#### KEZDŐDIK A MUNKA – Utak, hidak, tervezés, kivitelezés

A munkát a Temesvári Tartományi Út- és Hídigazgatóságnál kezdtem 1979-ben. A kisebb megszakításokat nem számítva innen vonultam nyugdíjba. Az igazgatóságnak, amely négy és fél megyényi főutak igazgatását látta el, nemcsak adminisztratív, hanem építési, valamint karbantartási feladatai is voltak. 1990 után, az EU nyomására, a termelőegységek leválasztásával új vállalatok hoztak létre. Ezek nagyjából tíz évig működtek, míg tönkrementek (helyesebben tönkretették őket, majd a nagy multik felvásárolták és megszüntették). Ez így történt máshol, más szektorokban is, hasonlóan a többi kelet-közép-európai országhoz. Ez is az EU... Lorelei elbűvölő, a rajnai hajósokat vesztükbe küldő dala...

Az útigazgatóságon, bár állami kinevezéssel nyertem el az állást a cég székhelyén, mégis a nagyszentmiklósi aszfaltkeverőtelep vezetője lettem (másnak kellett a helyem). Akkor morgolódtam, de az a néhány évnyi tapasztalat a későbbiekben nagyon jól jött. Visszakerülve az igazgatóságra voltam aztán a műszaki osztály vezetőjének helyettese, több mint egy évtizedig

#### A KEZDETEK

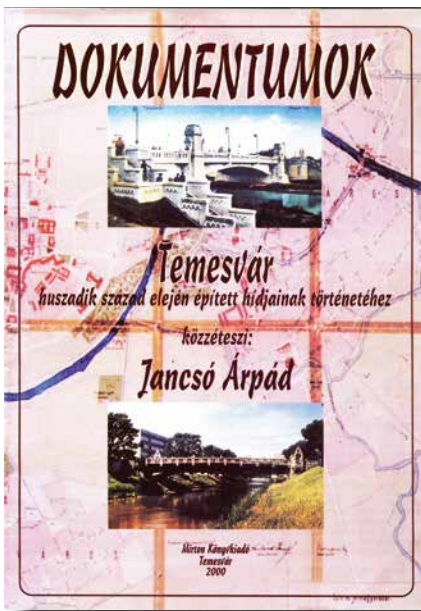
Túl messze volt a piskiai állomás, anyám már nem ért volna el Temesvárra, így a nagyszüleim házában születtem a bánsági Németbencseken (Felsőbencseken), a mai Romániában. Anyai nagyapám sváb származású tanító és iskolaigazgató, míg anyai nagyanyám örmény gyökerekkel is rendelkező magyar volt. Apai ágon mindkét felmenőm tiszta székely. Apám, akinek a brassói református kollégiumba volt tanítói kinevezése, a második világháború után az éhínség évében a Bánságba jött búzát venni, és közben meglátogatta az itt tanítóskodó húgát. Mivel a háború utáni rövid demokráciában újraindult magyar iskolák tanerőhiánnyal küszködtek (a második bécsi döntés után is Romániában maradt területeken alig engedélyezték a magyar nyelvű tanítóképzést), a temesvári magyar tanfelügyelő rábeszelésére apám itt maradt. A mai magyar líceumban kapott tanítói állást. Onnan is vonult betegnyugdíjba.

Iskoláimat Temesváron (2. kép), magyarul végeztem, bár azokban az időkben minden átszervezésnél újabb és újabb magyar osztályok tűntek el. Matematikából, fizikából is jó voltam, de minden tantárgyat szerettem, tudtam. Talán jobb lett volna kevesebb tantárgyra koncentrálnom, de örök versenyben voltam saját magammal. Az első országos

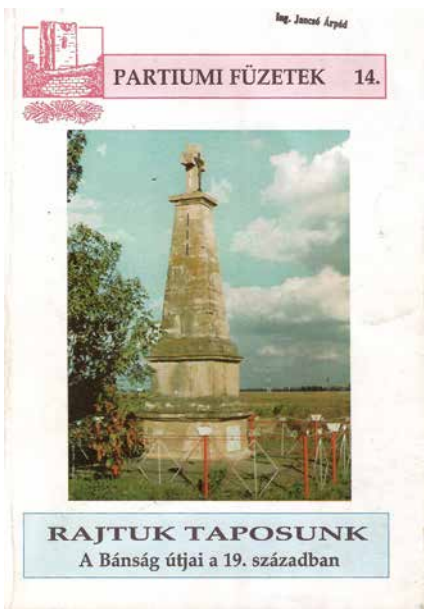


5. kép: Temesvár, Liget úti híd





6. kép: Dokumentumok Temesvár hidjainak történelméhez



7. kép: Rajtuk taposunk



8. kép: Az aszfalt nem arra való...

mérnök a tervezési osztályon, majd a termelési osztályon, ahol többek között több aszfaltkeverő telepet irányítottam, ellenőriztem.

Az 1990-es szétválás után a nemzetünket nem kedvelő új igazgató az igazgatóság kivitelezési jogutódjához száműzött. Ebben az is közrejátszhatott, hogy néhányszor felmerült a nevem a lehetséges igazgatók között. E vállalatnál a Temes megyei keverőtelepek főnöke lettem. Kis kitérő után újra a Temesvári Út- és Hídigazgatóságon voltam, a műtárgyak tervezése osztály főnökéként. Mivel a karrierem vége fele nagyon sok volt a marakodás a sok vezető között, és tudásomra, tapasztalatomra nem tartottak igényt, amint lehetett, nyugdíjba mentem.

#### AZ ELSŐ ELŐADÁSOK

A '90-es évekig népszerűek voltak az ismeretterjesztő előadások, amikor nem volt TV, nem voltak újságok, amiből tájékozódni lehetett volna. A temesvári magyar értelmiség „Kisenciklopédia” néven futó előadásokkal próbálta az érdeklődőknek bemutatni, mi is történik a világban, milyen újdomságok vannak a tudományban. Ezek az előadások hihetetlen sikernek örvendtek, időnként akkora volt az érdeklődés, hogy nem is fért be mindenki a terembe! Én korábban elég sok helyen megfordultam (mármint a szocialista országokban), sok szép diát készítettem, jól beszéltem, szerettem a stílusomat, ezért a szervezők, a palettát színesítendő, engem is felkértek egy-egy előadás megtartására. Én minden előadásomra becsületesen és alaposan felkészültem. Aki eljött meghallgatni, érezte, hogy tisztelem őket, és viszonzták ezt. Így kezdődött, majd folytatódott konferenciákon elhangzott tudományos igényű előadásokkal. Belejöttem, mint kiskutyá az ugatásba...

#### AZ ELSŐ ÍRÁSOK

Első kis tudósításmat a Jóbarát című gyermekújságnak írtam még tanulóként. Aztán líceumi éveim alatt a temesvári Szabad Szóba írtam egy-egy cikket, tudósítást. Néha a Bukarestben megjelenő Ifjúmunkásba is. A magyar iskolában mi indítottuk a még ma is működő Juventus iskolai lapot. Érdekeséggé megemlítem, hogy a '90-es években belekóstoltam a Multi Level Marketingbe is, és 1998-ban írtam egy könyvet is róla, románul. Tudtommal ez az első ilyen jellegű könyv, amelyet romániai szerző írt a témáról.

A történelmet nagyon szeretem, de 1990 előtt helytörténeti kutatásokat nem lehetett végezni, így sosem gondoltam volna, hogy egyszer helytörténész leszek, vagy helyesebben helytörténeti írással is fogom boldogítani a kedves olvasókat. Idővel amolyan „legjobb mérnök a helytörténészek között, legjobb helytörténész a mérnökök között” vált belőlem. Ez véletlen volt.

#### A SZÓTÁR

A magyarországi Betonútépítő, a romániai magyar cégekhez hasonlóan, szétverték. Egyik részét magánosították, olaszok vették meg. Ennek igazgatója,

Farkas László és főmérnöke, Kelemen Attila komolyan vették, szívügyüknek tekintették a magyar-román együttműködést. Az Arad–Temesvár út korszerűsítésére írt kivitelezési versenytárgyalásra készülő két hétre Temesvárra jöttek, hogy minél jobban megismerjék az itteni helyzetet, a tennivalókat. Az igazgatóságon még voltak olyan román kollégák, akik attól féltek, hogy csak feltérképezik az utakat, hidakat, és valójában azért jöttek, hogy felrobbantsák azokat (és ez sajnos nem vicc). Az akkori úttervező osztályról engem delegáltak, hogy a helyszíni bejárásokon kísérem őket. Egy nap szóba került, hogy sok romániai magyar mérnök nem ismeri a magyar szakkifejezéseket, és mindig arra hivatkoznak, hogy az egyetemen románul tanultak mindent. Természetesen akadtak kivételek is, például jómagam, ugyanis kevés zsebpénzemből, ha két-három évenként eljutottam Budapestre, a Bartók Béla úti műszaki könyvkereskedésből mindig vásároltam néhány szakkönyvet. Azokból szedgettem össze „tudományomat”. A szakkifejezéseket egy kis szótárfüzetbe jegyeztem fel. Gykezetemet látva felajánlottak egy három hónapos ösztöndíjat a vállalatukban, hogy szakmabeliek körében ismerkedjem mélyebben a magyar kifejezésekkel és állítsak össze egy román-magyar, magyar-román utügyi műszaki szótárt. Érdekeséggéppen jegyzem, hogy itt használtam először számítógépet a munkámhoz. A szótárt 1996-ban sikerült kiadni (3. kép). Akkoriban sikeres volt.

#### A TEMESVÁRI HIDAK ÉS A RÓLUK SZÓLÓ KÖNYV

1990 után magyarországi lelkes emberek azt gondolták, itt a lehetőség, hogy amit elrontottak a több mint 200 éven keresztül (nem csak az utolsó 100 évben), azt illene rendbe tenni, „rendezni végre közös dolgainkat”, ahogy József Attila (akinek apja bánáti volt) olyan szépen megfogalmazta. Nyílt szívvel és lélekkel jöttek. Persze mosolyt kaptak, ígéreteket, de ezeken a vidékeken a színészkedés és árusítás magas fokon él tovább (mosolydiplomácia), mint bizánci és oszmán hagyaték, azaz megkötünk egy szerződést, majd hátra támadunk.

Mindezek ellenére éltek a kapcsolatok a szegedi és békéscsabai ügyeikkel. A kecskeméti hidászkonferencia után dr. Tóth Ernő többször is érdeklődött a temesvári híres hidakról. Ezekről korábban nagyon keveset tudtam. Tulajdonképpen azon kívül, ami a Magyarországon kiadott, betonról, vasbetonról, a magyarországi vasbetonépítés történetéről szóló könyvekben szerepelt, vagyis a nagy elődök műveit megemlítő néhány szón kívül semmit. Aztán amíg Budapesten a szótárt nagy hévvel és odaadással írogattam, szabad időmben a temesvári hidakról is olvastam, kutakodtam az építéstörténetük után. Hazatérve a temesvári archívumokban, levéltárakban is kerestem adatokat. A kialakult ismeretségek alapján később többször is hívtak Magyarországra, ahol előadásokat



tartottam, miről másról, mint a temesvári hidakról. Egyre több anyag, tervrajz, dokumentáció át- tanulmányozása után vetődött fel a gondolat, hogy most már mindezt könyvbe kellene foglalni. Meg is született „A temesvári Bega hidak krónikája” címmel 1999-ben (4. kép), még ha a kiadása elég körülményes is volt. Köszönet illeti az útügy akkori vezetését és néhány barátot, kollégát, akik az ügy mellé álltak, és löktek egyet a szekerén, mely így célba ért. A könyv a hidak meséjén keresztül egy Temesvár-monográfia szerepét is hivatott betölteni, hisz akkoriban nem tudhattuk, hogy lesz-e majd alkalom magyarul ilyesmit is megjeleníteni. Benne végre minden rendelkezésre álló adat megtalálható volt, a Mihailich Győző tervezte, a maga korában a világ legnagyobb nyílású vasbeton gerendahídjának (Liget úti híd, 5. kép) leírásától a többi igen figyelemreméltó híd tervrajzaival, szerződéseivel, fontos dokumentumaival egyetemben. Sok téves és pontatlan adatot cáfolt meg, tett helyre és emelt ki valós tényeket, úgy történelmi, mint személyi téren. A könyv a temesváriak jelentős részét is felrázta, érdeklődést keltett. A román nyelvű értelmiség és újságok is nagyra értékelték, így 2001-ben a temesvári Bánát Múzeum kiadásában románul is nyomdafestéket látott. A nagy terjedelmű angol nyelvű összefoglaló adta az ötletet, hogy azt kiegészítve és a nyomdaköltséget magam összekalapolva angolul is megjelentessem. Nagyobb sikerre számítottam, reméltem, hogy a Temesváron sürgölődő külföldieknek az itteni hivatalok és cégek protokollcsomagjába ezt a könyvet fogják a tenni. Nem így történt. Ennek oka talán az is, hogy a potentátok nagy részét zavarta a sok magyar mérnök neve, a magyar megnevezések, utcanévek, kordokumentumok. Fájó kérdés, hogy legalább a magyar képviselők, cégvezetők miért nem akartak e könyvről tudomást szerezni. Ismerősök, barátok unszolására 2003-ban német nyelven is megjelentettem, ismét magam szedve össze a nyomdaköltséget. Sajnos ez sem volt messze olyan sikeres, mint amire számítottam. A remélt vásárlók, a Németországba szakadt, de még a mai napig is magukat temesváriak valló németek érdeklődését nem keltette fel e könyv (sem).

Azok a dokumentumok, amik nem fértek bele a hidakról szóló könyvbe, a 2000-ben megjelent „Dokumentumok Temesvár huszadik század elején épült hidjainak történetéhez” című kötetbe kerültek (6. kép), hogy mindennek nyoma maradjon, mielőtt ezen emlékek is végleg elvesznének.

#### ÉS A TÖBBI KÖNYV

Ugyancsak 2000-ben jelent meg a Partiumi füzetek sorozatban a Partiumi és Bánsági Műemlékvédő és Emlékhely Bizottság gondozásában a „Rajtuk taposunk” című hiánypótló szerzemény (7. kép), ami Bánságban a 19. században épült utakat és úthálózatot veszi számba, elemzi és bemutatja a kor műszaki színvonalát.

„Az aszfalt nem arra való, hogy összefirkálják” egy még 1991-ben eltöltött háromhónapos franciaországi ösztöndíj után született mű (8. kép). Ez egy útikönyv, ami egy bezártságból jövő művészet- és technika-szerető mérnöknek a világra/nyugatra való rácsodálkozását mutatja be számos történeten keresztül. Egy-egy történetben, leírásban több évtized múltán is található értékálló információ. Megtudhatjuk például, hogy a cím Gyarmathy Michel-el, a francia revü atyjával való beszélgetésekből, az ő karrierje kezdetének történetéből ered.

2003-ban egy kis kiadványban jelent meg „Temesvár rövid története”, ami kis méretű, szerény füzetecske, ennek ellenére igencsak nem várt sikert aratott.

Hídtörténeti könyvem írásakor régi Temesvár-ábrázolásokat, korabeli metszeteket kerestem, amelyeken híd is látható. Elég sok gyűlt össze, amelyeket könyvben szerettem volna publikálni, azonban támogató fel sem derengett a láthatáron. Ezért úgy döntöttem, hogy több füzetben fogom kiadni, az eladás hasznát pedig a következő füzet kiadására fordítom. Az I. és II. kötet „Timișoara veche” (A régi Temesvár) címmel 2004-ben jött ki a nyomdából. Ezeket még sikerült nullszaldósra kihozni, de a 2006-ban megjelent III. kötet már nagyon veszteséges volt, így érdeklődés és pénz hiányában nem lett folytatása, pedig még a németre lefordított kézirat is elkészült.

Ipartörténeti, hídépítéstörténeti vonatkozású könyv következett, mely az Oravicán született mérnökről, a vonórudas vashíd (9. kép) feltalálójáról, a magyar ügy lelkes hívéréről, a Bem tábornokot fegyverrel is támogató Maderspach Károlyról szólt. A 2004-ben magyarul és románul is megjelent kötetet „Maderspach” címmel Szekernyés János temesvári hely- és művelődéstörténész, műkritikus szerzőtársammal együtt írtuk (10. kép: a könyv címlapja a herkulesfürdői vonórudas ívhíddal).

2005-ben, hosszú kutakodások és pénzszerzési utak után sikerült kiadnom, Balla Lorándot társszerzőként jegyezve, „Temesvár régi ábrázolásai”-t, mely a városról megjelent 16–18. századi régi grafikákat tartalmazza, részletes és szakszerű kommentár kíséretében, korszerű elvek szerinti kötetbe rendezve (11. kép). E könyv hozta meg számomra a magyar metszetek nagytudású kutatójának, ismerőjének, tudorának, közreadójának, Szalai Bélának barátságát is, de szintén e könyv kapcsán ismerkedtem meg a majláthfői születésű, temesvári Herczeg András-sal, aki könyvem hatására szeretett bele a metszetekbe, és mára az egyik legnagyobb temesvári/bánáti metszetgyűjteménnyel rendelkezik. Megbarátkoztunk, és mecénásként több könyvem is a támogatásának köszönheti megjelenését.

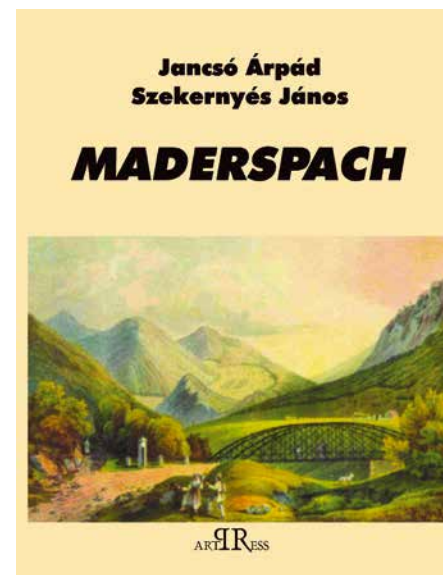
Hosszú viszontagságok után, már deresedő hajjal, 2006-ban sikeresen megvédtem doktori tézisemet, amelyik olyan hosszú lett, hogy két nagyobb részét, a hidak esztétikájára, valamint a bánáti utak

történetére vonatkozókat, ki kellett vágjam. Nagy megkönnyebbülés volt ezt is letudni.

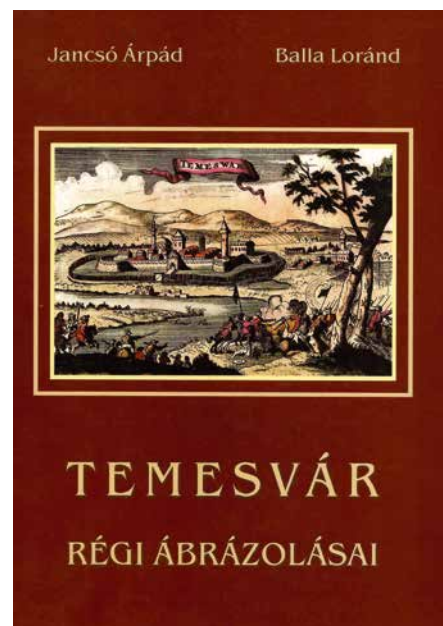
Ha már a temesvári hidakkal, a bánsági utakkal és vasutakkal foglalkoztam, gondoltam, illene a Begáról is írni, mely abban az időben, amikor az Alföldön hónapokig nem lehetett közlekedni, az egyetlen összeköttetést jelentette a külvilággal. A Bega-csatornára Temesvár jötevéjeként tekintettek,



9. kép: Karansebesi Maderspach-féle Temes-híd



10. kép: Maderspach



11. kép: Temesvár régi ábrázolásai



megregulázása pedig példaképe lett a magyar vízügyi mérnököknek. Végül 2007-ben megszületett a kötet (12. kép), és hogy az olvasóknak is felkeltse a figyelmét, "A Bega, a Bánság elkényeztetett folyója" címet kapta. A neves vízépítő mérnök Képegy József nevezte így a Temesköz/Bánát/Bánság jötevőjét, de sokszor óriási területeket elöntő, pátyolgatott vízfolyását, mely városunkban a középkorban még Kis-Temes névre hallgatott. Ezért lett a város neve Temesvár és nem Begavár.

Az Erdélyi Műszaki Tudományos Társaság (EMT) 2007-ben Buziáson rendezte meg a Bányászati, Kohászati és Földtani Konferenciát, ahova meghívtak, hogy tartsak egy plenáris előadást, persze Buziásról. És ha már jobban utánajárok, megkértek, írjam is meg, és ha lehet, a konferenciára adjam ki. Így született meg a "Buziás régen és most", a magyar Neuheimnak is nevezett fűrdővárosról írt eddigi legalaposabb monográfia.

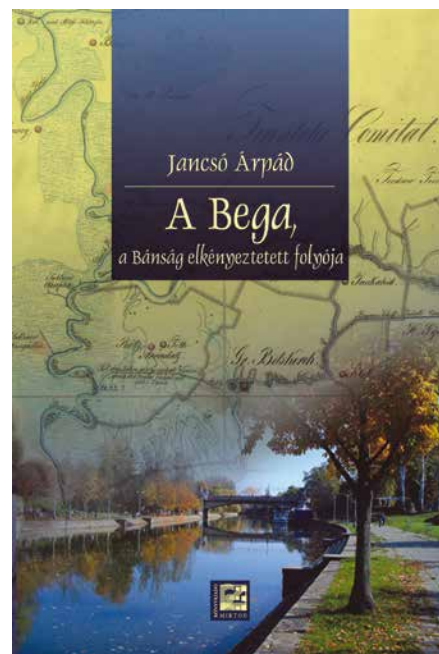
A „Memorabilia Anno MDCCXVI” című kiadvány Temesvár török alóli felszabadításának 290. évfordulójára készült, amelyben az 1716-os ostrommal kapcsolatos nagyszámú metszetet foglaltam össze. A szöveges rész, a metszetek részletes leírása is háromnyelvű. A könyv címét egy 1717-es röplap ihlette, amely az 1716. év tíz említésre méltó eseményét mutatja be, köztük Temesvárnak a török uralom alóli felszabadítását is. Ennek a bővített kiadása, Temesvár felszabadításának 300. évfordulójára készült el 2016-ban az „Iconographia Temesvariensis 1716” című, magyar–román–német nyelven kommentált gyönyörű kiadvány formájában.

2010-ben egy új korszak kezdődött számomra, amikor is megismerkedtem Bitay Enikővel, az Erdélyi Múzeum Egyesület (EME) főtítkárával. Felkért, hogy írjak olyan technikatörténeti témákról, amelyek beillenek a „Tudomány és technikatörténeti füzetek” sorozatba. Az EME-vel az együttműködés azóta is tart, több kötetem ennek az eredménye, mint például egy kiemelkedő ipari műemlék, a száz éve működő „Temesvár vízerőműve” története, mely a város törekvését, XIX–XX. századi gazdasági-társadalmi életét bemutató kiadvány (2010).

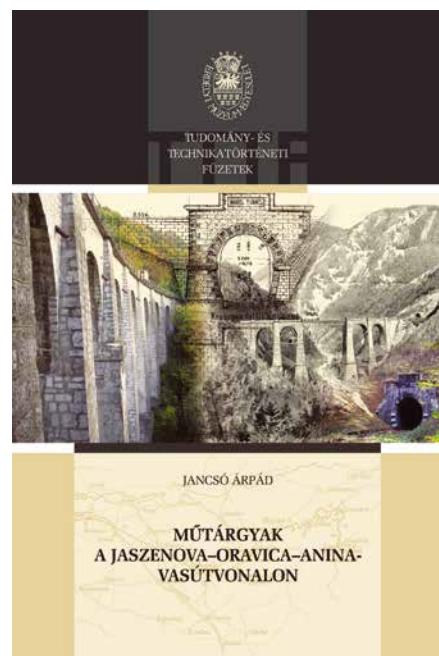
Technikatörténeti szempontból a XIX. század egy fontos periódus. Európa vasútépítési lázban égett, e közlekedési forma az ipari fejlődést is meghatározta, de a művelődés terjedéséhez is hozzájárult. A Bánság vasútjainak megírását „Az Arad-Temesvár vasútjának története”-vel kezdtem 2012-ben. Hogy miért pont evel? Mert épp 130 év telt el a pálya átadása óta, meg valahol el kellett kezdeni. Ezt a bánáti hegyekben, a vadregényes Anina-hegységben, a tíz nagy völgyhíddal és tizennégy alagúttal ellátott „Az Oravica-Anina hegyi vasút története” követte (2013). Az alig több mint 33 km-en keresztül kígyózó pályának, amit szénzállítás céljából építettek, 300 méter szintkülönbséget kellett leküzdenie.

E vasút az akkori Magyarország első hegyi vasútja volt, Európában is az elsők közé tartozott, amit a nehéz terep és az alkalmazott különleges műszaki megoldások, valamint a Semmeringbahn-nal való hasonlóság miatt a magyar, manapság pedig bánági Semmering-nek is neveztek/neveznek. Az összegyűjtött dokumentumok terjedelme nem tette lehetővé a műtárgyak részletes ismertetését egyetlen kötetben, pedig a bánáti hegyi vasutat a műtárgyak sokasága teszi érdekessé, híressé és lenyűgözővé még az átlagember számára is. Ezért 2016-ban kiadásra került a „Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonalon” (13. kép), amelyben a műtárgyakat, főleg a völgyhidakat (14. kép) és az alagutakat ismertettem részletekbe menően. Következett „Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa: a Valkány–Perjámos–Varjas-vasútvonal története” 2017-ben. A vasútvonal a Maros alsó szakaszához közel húzódó síkságon halad át, a lehető legkevesebb költséggel és műtárggyal épült. Története a ma olvasójának azért is érdekes lehet, mert az itt szerzett tapasztalatokat hasznosították a helyi érdekű vasútvonalak építésénél, majd a helyi érdekű vasutakról szóló törvény kidolgozásánál. Tanulságos lehet elolvasni, hogyan került a vonal magyar állami tulajdonból román állami tulajdonba, és mi történt a Szerbiának juttatott Valkány állomással. Ezután jelent meg a „Temesvár kilencedik vasútvonala: a Temesvár–Szentandrás–Varjas helyi érdekű vasút története” 2018-ban, mely e vasútvonal létrehozásának szükségességét tárgyalja, nem mellékesen a vállalkozó panamáját s még számos érdekességet. Az utolsó eddig megjelent könyvem „A temesvári lóvasút története 1869–1899”. Ebben a másfél évszázaddal ezelőtt, az akkori Magyarországon másodikként (a magyar vidéki városok között elsőként) megépült és három évtizedet megélt lóvasúttal foglalkozom, eredeti vagy első közlésű dokumentumok alapján. Ez a könyv tisztelgés az előrelátó, merész és lelkes elődök előtt, akiknek köszönhetően Temesvár modern nagyvárossá vált.

Közben 2011-ben megjelent egy vaskos könyvem, a „Temesvár nyomtatott térképei 1850–2010”, amit sikerült komoly támogatással, kiváló minőségben, minden ellenállás nélkül kétnyelvű, magyar–román szöveggel kiadni, majd pedig a „Bánáti várak, helységek, helyek ikonográfiája 1595–1800 – I.

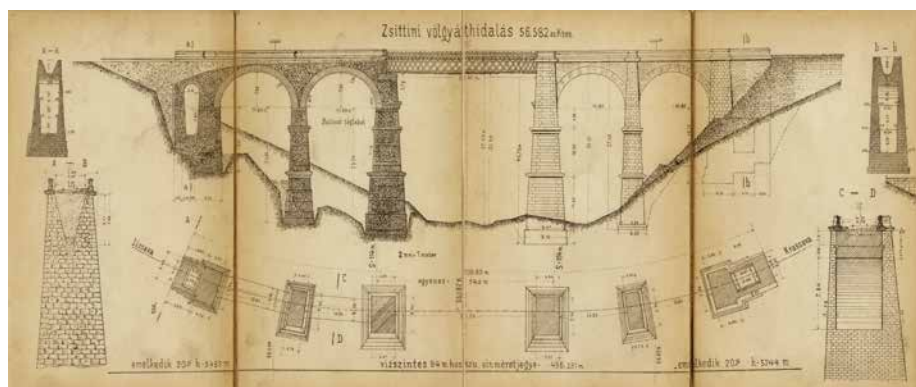


12. kép: A Bega, a Bánság elkényeztetett folyója



13. kép: Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonalon

Metszetek” című kötet 2016-ban. A legtöbb metszet az al-dunai három osztrák–török háború eseményeit illusztrálja. Ezt egészítettem ki az egész Bánátra, azaz az egykori Délmagyarországra. Csak csendben jegyzem meg, hogy a Dunán többször,



14. kép: A Zsitini viadukt tervdaraja





15. kép: Orsovai csata 1738, jobbra a hajóhíddal



16. kép: Ennyi csak a Temesvár-Báziás vasútvonal dossziéinak mennyisége

több hadihíd épült, ezeket a metszeteken is ábrázolták (15. kép). A II. kötetben a kéziratos vár- és településábrázolások lennének, ez még kiadásra vár.

#### MELYIK A LEG...

Ezek a könyvek az én gyerekeim. Mindegyik más. Van, amelyik soványabb, másik dundiabb, izmosabb. Nincs olyan, hogy leg. Mindegyiket szeretem. De nem akarok teljesen kibújni a válasz elől: a kedvenc



17. kép: Jancsó Árpád az épülő zimonyi Duna-hídnál

könyvem mindig a legújabb, a legutolsó, ami megjelent. Erre a kérdésre csak ezt mondhatom...

#### TOVÁBBI TERVEK

Két könyvem van jelenleg a kiadónál. Az egyik „A Temesvár–Lippa–Radna helyi érdekű vasút története” az EME-nél, míg a „Temesvári zsinagógák” a Kriterion kiadónál.

Még legalább 30 könyvre való anyagom van összegyűjtve, például a Temesvár–Orsova vasútvonalról, amely 200 km hosszú, van 13 nagy völgyhídja, na de hány más, kisebb-nagyobb műtárggyal büszkélkedhet még, hány településen halad keresztül? A Kárpátok alatt négy alagúton bújik át, majd lefut egészen a Dunáig. Vagy itt lenne a Temesvár–Báziás vasút (16. kép), illetve az Oravica–Báziás vasútvonal, amely Délmagyarország első vasútvonala volt, története nagyon érdekes. Talán akad rájuk érdeklődő, és ami legalább ilyen fontos: mecénás.

#### MIÉRT IS FOGLALKOZTAM, FOGLALKOZOM MINDEZZEL?

Én szívesen olvastam volna mások műveit, írásait ezekben a témákban. Eredetileg nem akartam kutatni, 1990 előtt nem is lehetett. Nagy dolog volt hozzájutni a régi dokumentumokhoz, főleg helytörténeti könyvekhez, monográfiákhoz. Amikor elkezdtem a kutakodást, nem is gondoltam volna arra, hogy az ország egyik metszetszakértőjévé fogok válni. Pedig csak nyitott voltam, kíváncsi, és érdekelték ezek a dolgok. A történelem is, az irodalom is, a művészetek is. Ha hidak után kutakodtam, és találtam az utakról valamit, akkor azt is kijegyzeteltem, és vice versa. Tovább kutatva találtam újabbakat, egyik hozta a másikat. Sokszor nagyon érdekes iratok lappanganak a poros kupacokban. Az átlagolvasót nem csak az érdekli, hány milliméter van a sín párok sínszállai között. Kimondottan érdekesek a háttér-levelezések, amelyekből a miniszter–polgármester–tervező–kivitelező közötti kapcsolatok, pikantériák is kiderülnek.

Természetesen az utak is érdekelték, terveztem Délmagyarország, azaz a Bánát nagy út- és hídmonográfiájának megírását. Amikor a munkahelyemen és a bukaresti vezérigazgatóságon is érdeklenséget tapasztaltam, a vasúttörténet felé fordultam. Ebben nagy szerepe volt a magyarországi vasút-történet Jókaijának, id. dr. Horváth Ferencnek. Egy kicsit könnyebb is volt a dolog, mert a vasutaknál nagyobb a rend, jobban megőrizték a dokumentumokat, mint az útügynél, egyébként is bő anyag vészelte át a két világhézagást, és szerencsére a MÁV szép, új, korszerű archívumában most már minden könnyűszerrel kutatható. Ami pedig rendkívüli fontossággal bír, és mindig meg is említem: az irattár vezetőségének és munkatársainak rendkívüli szolgálatkész, segítőkész, baráti hozzáállása. Köszönet érte!

#### MI AZ, AMIT SZERETNÉK

Kulturális, egyházi, történelmi műemlékeink mellett ismernünk kell műszaki értékeinket, hisz ezek

kézzelfogható bizonyítékai annak, hogy őseink e földön értékeket teremtettek, nemcsak kis csoportérdekeket tartottak szemük előtt, hanem a közjót szolgálták, s hoztak érte annyi áldozatot. A hidak, vasutak, állomások, utak, csatornák, gátak, elektromos erőművek, gyárak minden polgárt egyformán szolgálták. Ezek megismertetésére szántam fél életemet (17. kép). Ebben a törekvésben sajnos nem mindenki partner. Vannak olyan intézmények, ahol a deklarációs szinten nemzetegyesítés folyik, viszont hozzáállásban a „brüsszELITÁK” olyanokat tesznek, hogy olyat még a kommunizmusban sem tapasztalt az ember. Sok intézményben sajnos azt tudják, hogy kell papírokat gyártani arról, hogy miért nem lehet megcsinálni valamit. Hozzáállással a szellemi nemzetegyesítés erőfeszítéseit szabotálják.

Ami fáj, hogy a sok munkával összegyűjtött, valós dokumentumok alapján megírt könyveket sokan nem értékelik. Egyetemi könyvtárakban is alig van meg valahány. Amit ingyen kapnak, abból van, amit meg kell venni, abból nincs. Pedig még egyes külföldi egyetemek, illetve a nyelvünket nem beszélő román történészek, tanárok, valamint nem szakmabeliek is megvásárolják technikatörténeti könyveimet. Jó lenne ezt minél nagyobb számban magyar értelmiségiek-től, sőt, politikusainktól is látni. Elvárnám, hogy aki technikatörténettel, történelemmel, ezen belül Délmagyarország történelmével foglalkozik, tudjon legalább ezekről a kötetekről. Veszélyes és helytelen dolog idegen nyelvű szerzők műveit idézni, akik sokszor pontatlanul, néha csúsztatásokkal, néha tények elhallgatásával közölnek publikációkat, anélkül, hogy a forrásokat ellenőrizték volna.

Ezeket a műveket elsősorban a temesváriaknak, majd a magyarságnak és főleg az értelmiségnek írtam, hogy legyen egy fegyver a kezükben a mindennapi harcokban az őseinket, utóvégre minket, létünket is megkérdőjelező rosszakaratúak ellen. Örülnék, ha a Kárpát-medence bármelyik pontjáról magyar ember Temesvárra vetődik, ne csodálkozzon azon, hogy itt is vannak, élnek magyarok, alkotnak és meg akarnak maradni. Méghozzá magyarnak. Azért teszem, amit teszek, hogy őseink igyekezete ezen országrész felvirágoztatásában ne menjen veszendőbe, ne menjen feledésbe. Nekünk, magyaroknak igenis van épített örökségünk és ezen belül hatalmas épített ipari örökségünk. Én mást nem tehetek: kutatok, írok, az ész, a dokumentum fegyverét adom a tárgyilagosságot, becsületet, egyenlő mércét használók és mindenki kezébe. Hogy élnek-e vele, lelük rajta. Hogy érdemes volt-e ennyit áldozni ezekre a dolgokra, nem tudom a pontos feleletet.

Dr. Jancsó Árpád

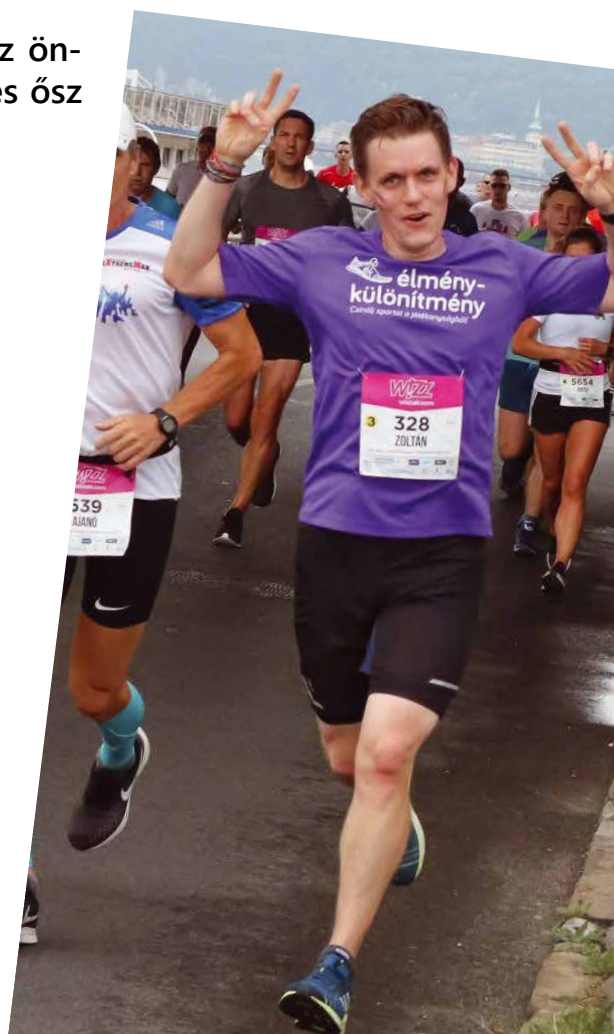
építőmérnök, hely- és technikatörténész, Temesvár





## Önkénteskedünk a Bátor Táborban

Hat évvel ezelőtt jelentkeztem először cimborának, azaz önkéntesnek a Bátor Táborba. Azóta szinte minden nyár és ősz biztos pontja egy-egy turnus számomra.





**A**tábor küldetése, hogy a daganatos és krónikusan beteg táborozókat visszavezesse a gondtalan gyermekkorba. Az élményterápiára alapozott tábor során a főszerep a jókedvé és a vidámságé, a táborozók a komfortzónájukból való kilépéssel megerősítést nyernek abban, hogy képesek szembeszállni a kihívásokkal, a táborban és azon kívül is.

Az év során többféle típusú táborral töltik meg a hatvani tábor területét. Tavasszal a tesótáborokkal indul az év, amely során az érintett gyermekeket testvéreik is elkísérik. Nyaranta az egyhetes nyári turnusok váltják egymást, majd ősszel a családi táborok résztvevői érkeznek. A lélekmadár táborokba pedig olyan családok térnek vissza három alkalommal, akik elvesztették gyermeküket.

A nyári turnusok során a gyerekek nagyjából egy hetet töltenek a táborban, az egymást követő turnusok korosztályonként és betegségtípusonként eltérőek. Az önkéntesek feladata az általános tábori lét segítése, valamint a programok tartása. A gyermekek önbizalmának erősítésében nagy segítség a táborban adott folyamatos pozitív visszacsatolás. Sok esetben a tábor adja a korosztályközösségbe

való visszatérés lehetőségét is, amely szintén nagyon pozitívan alakítja a táborozók önképét.

Személyes kedvenceim a családi táborok. Ezekre az őszi, hosszú hétvégékre olyan családok érkeznek, akiknek betegséggel érintett gyermeke fiatal ahhoz, hogy egyedül jöhszen a nyári táborokba. Ilyenkor a szülőknek és a testvéreknek is lehetősége nyílik arra, hogy egy kicsit gondtalaná válhassanak, és néhány felszabadult napot tölthessenek el egymással. Megérkezéskor sokszor sokkoló élmény a családoknak, hogy beöltözött, ugráló önkéntesek várják őket, azonban nagyon gyorsan megszokottá válik számukra, hogy itt mindenki kiszakad a mindennapok valóságából.

Általában, amikor a Bátor Táboros önkéntességről mesélek, sokszor az az első visszajelzés, hogy megterhelő lehet. A táborok azonban tényleg a vidámságról és a jókedvről szólnak, önkéntesként sokkal többet kapunk, mint amennyit adunk. Az itt töltött napok alatt a hétköznapoktól való teljes elszakadásra számíthatunk, a táborban megtapasztalt jókedvet, nyitottságot és pozitív szemléletet magunkkal hozzuk a táborok után is. A tavasszal megrendezésre kerülő hosszú hétvégés képzések során rengeteg olyan új ismeretet, szemléletet

kapunk, melyet utána a mindennapi életben is hasznosíthatunk.

Az Élménykülönítménynek – azaz a Bátor Tábor működését segítő sportközösségnek – köszönhetően jótékony futóként is sikerült az alapítvány munkáját támogatnom. A különböző sportrendezvényeken élménykülönítményesként induló versenyzők a vállalt táv métereinek jelképes örökbe adásával a tábor működtetését támogatják. Már a felkészülés során nagy motivációt jelentett, hogy milyen sok barát, ismerős és kolléga támogatta a kampányomat, melyet ezúton is köszönök! A futóversenyeken azóta is meglepő számomra, hogy mennyi biztató szót és szurkolást kapok, ha az élménykülönítményes pólóban futok.

Az idei év az új típusú koronavírus járvány miatt az alapítvány működése elé is kihívásokat állított, a biztonság érdekében hagyományos tábor nem indult. Elindultak azonban az online turnusok, ősszel pedig egynapos családi programok vannak tervbe véve, de nagyon várjuk, hogy itt is minden visszatérjen a régi kerékvágásba.

*Nagy Zoltán  
építésvezető*

