

46. évfolyam 2019/3

HÍDÉPÍTŐK

A-HÍD ZRT. MAGAZINJA

BERKÓ HÍD





ŐSZ

„Ősz, ősz ne siess,
Ne kergesd el a nyarat,
a meleg fényt, sugarat,
Süss ki még, nyári nap,
simogasd az arcomat, ...”

Heltai Jenő



TARTALOM

ÉPÍTJÜK

- 2 A belvárosi távhő beruházás
- 4 B.0296 j. felüljáró
- 8 Elkészült a Szegedi Olimpiai Központ
- 10 „Azért a víz az úr” - Építés alatt a Nagyműtárgyak

MUNKAVÉDELEM

- 14 Nem sürgős nem fontos

KÖRKÉP

- 16 Már át lehet kelni az M44-es új Körös-hídján
- 18 A Batthyány téri híd története III.
- 20 „Ahol a kincsed ott a szíved is”
- 22 Vizeink világa...

- 26 338. út, Nyíregyháza nyugati elkerülő
- 28 Irányítási rendszerünk bővítése
- 32 A pápa nyomában, avagy a Legnagyobb Hídépítők Erdélyben

KITEKINTŐ

- 36 Dr. Köllő Gábor - Világépítők III.

HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

- 40 Hídépítők Egyesülete Futószakosztály
- 41 Foci 2018-2019 – két szezon mérlege
- 42 Szemelvények egy sárkánycsapat hajónaplójából

AMIKOR ÉPPEN NEM ÉPÍTÜNK...

- 46 „Kutyás szív, Kutyás Lélek, kutyás leszek amíg élek”





A kihívások esszenciája, a belvárosi távhő beruházás

2018 májusában „új régi” kollégaként kerültem vissza az A-Híd Zrt-hez – Orosz Károly jóvoltából. Azt mondta, van itt egy valamivel nagyobb cső, mint amilyen a népliget COL3-LOT6 tehermentesítő vezeték volt, így ismét a csapat tagja lettem.

Hegedüs Csaba irányításával, új projektvezetésben, Dicső Eszterrel és Rácz Rolanddal nekiláttunk az akkor még aláírás előtti projekt előkészítési munkáinak, a szükséges engedélyek beszerzésének és a vállalat belső rendszerei elsajátításának.

A FÓTÁV Zrt. a „Kéménymentes belváros” programmal, az úgynevezett fővárosi távfűtési hőgyűrű részeként bővíti a meglévő vezetékhalozatát, melynek része a tárgyi projekt. Július 2-án végül kaptunk munkaterületet is, amin nagy elánnal elkezdtek a munkaterület lehatárolásokat, a forgalomkorlátozás kiépítését és a közmű kutatásokat.

Már másnap a Dunában, az Erzsébet híd környezetében talált robbanótest tűzserzési munkái miatt lakosságvédelmi intézkedésként kiürítették a fél kerületet, a helyszíni dolgozókkal együtt. És valahogy ez jól jellemzi az egész beruházást. Nagy remények után gyors változtatások az új, többnyire nehezebb körülményekre.

Miután a kezdeti nehézségek elhárultak, mi is találtunk nem várt létesítményeket, úgymint Ördög-árok, Krampusz-árok, Rácz fürdő pinzetömbjében konyha és pár közművezeték, majd hosszas régészeti előfeltárás következett. A projektet ezek a nem várt események láncolatai alkotják.

Tervezetten a távhővezeték teljes hossza 1352 nyomvonal folyómétert tesz ki ikervezetékként. A leágazás az említett Rácz fürdőnél található, itt a vezeték még DN600/800-as méretű, ami a budai hídfő megbontásával van felvezetve az Erzsébet hídra, alulról fel függesztett, pályaszerkezethez csatlakoztatott speciális csuszó bölcsőrendszerben. Ennek a konstrukciónak minden egyes elemét a helyszínen kellett hozzáigazítani az Erzsébet híd keresztartóihoz, majd a módosított pályához a bölcsőket, majd a módosított bölcsőkhöz a módosított befogásokat és így tovább.

A vezeték a pesti hídfő utáni aknában vált DN400/560-ra, a Váci utca sarkánál résfalas

technikával elkészített 5,20x9,10 m belső méretű, 18,4m mély aknában induló DN2160/2560 300m hosszú mikrotunneling technológiával készülő alagútban jut a 6,40x4,20 m-es fogadó aknába, amiből DN250/400-as vezetékkel kötünk rá a korábban már elkészített Városház utcai távhővezetékre.

Ennek a nyomvonalnak minden méterén volt valami nem várt adottság. Hol egy gellérthegi síkló projekt, ami miatt jelentős nyomvonal változás lett a budai oldalon, ezáltal a tervezett ÜPE sajtolásunk helyett egy sajtolható vasbeton csövet kellett mikrotunneling technikával fúrunk a Gellérthegy mészkő rétegébe, ahol helyenként pár mm/órás sebességgel lehetett csak haladni.

Máshol nem kaptunk munkaterületet a környező egyéb beruházások miatt. Majd meg kellett szervezni a Kossuth Lajos utca 2x1 sávossra szűkítését, aminek a forgalomtechnikai kiépítése egészen felnyúlt a Hegyalja úti buszsáv terelésébe. Talán a legnehezebb az állandó tervezhetetlenség, amikor az ember tudja, hogy mikor, kivel, mit, hogyan szeretne, csak éppen a kezdési dátum nem tud tervezhető lenni, így egy kicsit minden rögtönzött benyomást kelt, pedig hosszas előkészület és várakozás előzi meg. Máskor maga a feladat nem egyértelmű, hogy mit is kellene készíteni.

Sokszor a kényszerű gyorsítások később bosszulják meg magukat. Ha tudjuk, hogy nem lehet réselni két hónapig, lett volna idő az acélbetétek kiváltására üvegszál pászmákkal. A projekten folyamatos az időkényszer, amikor az ember mindent egy adott időponthoz, időpontra szervez, majd kiderül szeptemberben, hogy nem lehet, csak „bármelyik év nyárizületében” kivitelezni.

És utána ismét átszervez és küzd, és lesz egy őszi szünet, és sikerül felvonultatni egy teljes réselő gépláncot a Kossuth Lajos utca két szélső sávjában. Ilyenkor azért az ember elégedett. Aztán persze jön a régész, és van lelet, vagy egy szép péntek esti réselés közben eltűnik 20 m³ résiszap. Aztán ismét az ember küzd, kutat, egyeztet, megnyugtatja a plébánost, aki már levélben tájékoztatta a főpolgármester urat, hogy tragédia történt. Megnyugtatja, hogy nem fog összedőlni a II. századi római kori erőd falaira épült Nagyboldogasszony Főplébánia-templom. Majd több, de annál koncentráltabb egyeztetés és felszíni feltárások után az ember megtalálja azt a felhagyott csatornát, ami csak az 1899-es tervben szerepel. Persze voltak műszaki bravúrok is, lásd a fogadó akna réselési munkái 22,4 m talpmélységgel, 60 cm falakkal, a végletekig kiélezett helyzetben, melyek öt nap alatt elkészültek, majd éjjel lábon átment a 90 tonnás

lánctalpas réselő gép az indító aknához a Kossuth Lajos utcán.

Helyenként éjszaka kellett egyes elemeket elkészíteni a hálózatnak, mert nem lehetett nappal megoldani a városnéző és turista buszok terelését az egyetlen pesti rakparti lejtőről, vagy a budai vágányzárt nem lehetett máskorra kérni.

A budai gázvezeték kiváltása során megtaláltuk például a régi Erzsébet híd egy



felhagyott létesítményét, ami ismételten nyomvonal módosítást eredményezett, ezáltal csak a kiváltandó gázvezetékében.

Kellően sok energiánkat emésztette fel az Erzsébet híd pesti hídfője előtti szakasz kivitelezésében a hídfő előtti tömbbeton marási-betonozási munkája, amely a hídfő megcsúszás elleni védelmét biztosítja. Ebbe a tömbbetonba kell 3,5 m-es szakaszokban kimarni a vezeték helyét, elhelyezni a védőcsövet, majd visszabetonozni, és megfelelő

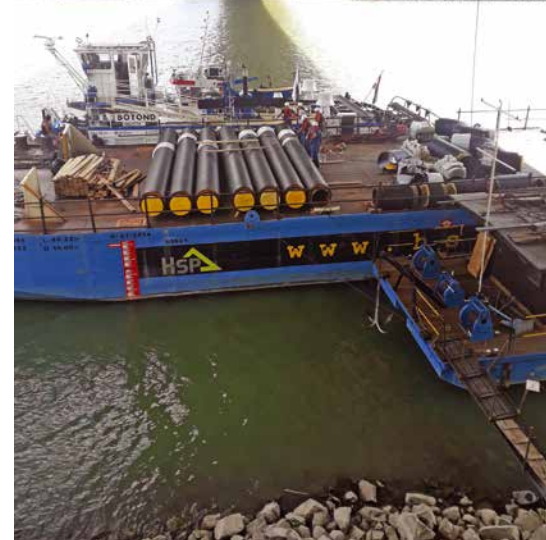


szilárdság elérése után folytatni a következő szakasz marásával.

Ezekon kívül nem keveset egyeztetünk a Főkert Zrt. munkatársaival favédelemről, nyomvonal módosításokról, öntözőrendszerekről, egyebekről. Csapatunk a sok műszaki változás mellett pár személyi változáson is átesett, lecserélődött a PGV Heismann-Tasnádi Emesére, és Simsik Anna lett a projekt asszisztense. Jelenleg a járható alagút fúrása zajlik, természetesen ott sem olyan talajszerkezetben, mint amire készültünk.

Ezen a beruházáson lényegében minden munkanemből volt egy kicsi, sajnos semmiből nem kellett sokat készíteni, csak éppen annyit, hogy legyen mit a helyszíni adottságok miatt megoldani. A sok kihívás és minden problémamegoldás után várjuk az újabb megoldandó feladato(ka)t.

*Csényi Péter
projektvezető*

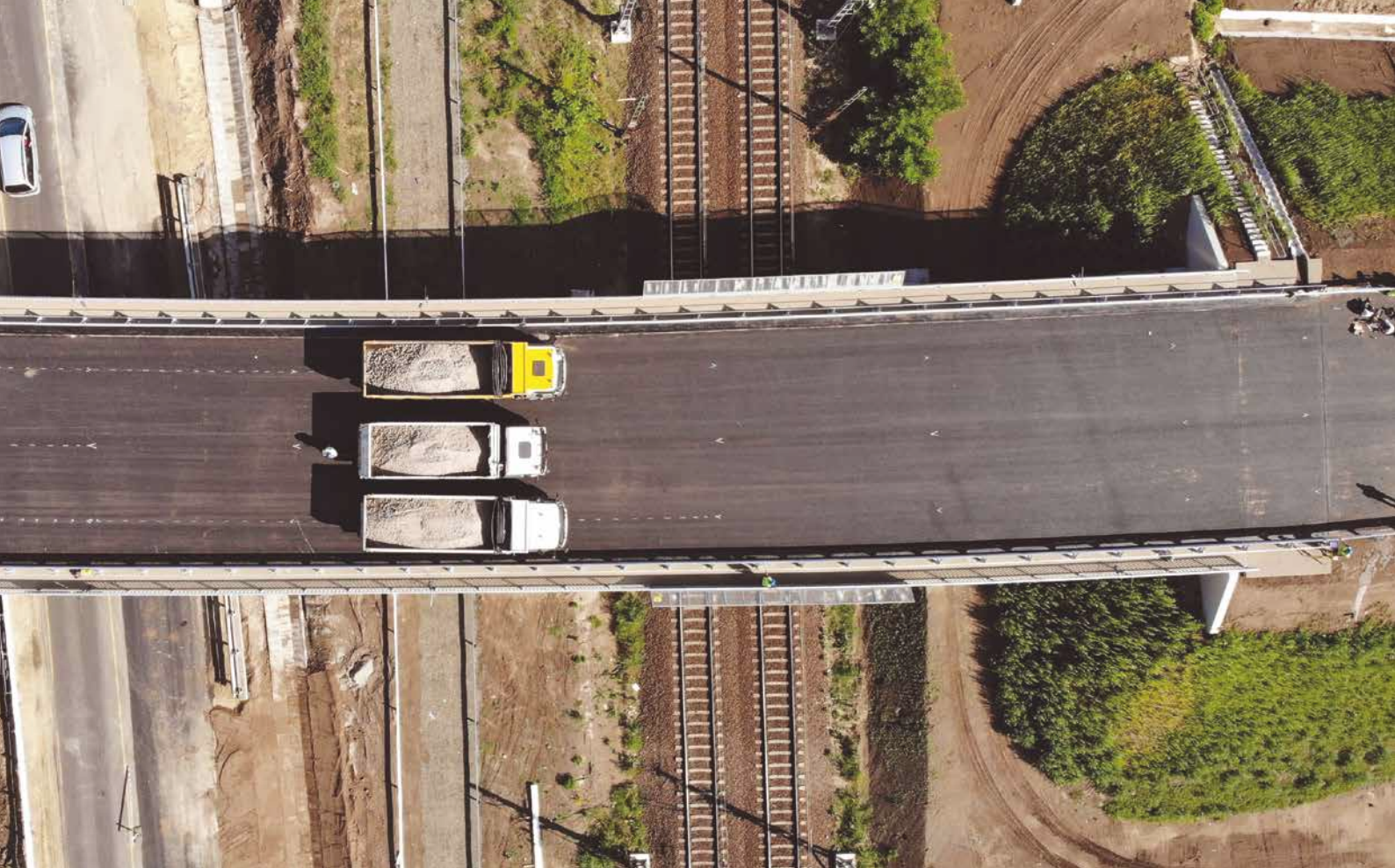


B.0296 j. felüljáró

– avagy amikor azt hisszük, rutinmunka lesz, de kiderül, hogy mennyi mindent nem tudunk

Korábbi cikkünkben Feczko Róbert projektvezető úr említést tett már a Dunakeszi és Göd között épülő 2113 j. összekötő útról, és annak B.0296 j. hídjáról, melynek kivitelezésére a Penta Kft-vel, mint megrendelőnkkel kötöttünk szerződést 2018. április 23-án. Ő akkor a próbacölöpözést és annak problémakörét taglalta, most megpróbálom összeszedni, azóta mennyi minden történt az egyszerű kis legó híddal.





Úgy hiszem. érdemes a legelején kezdeni a történetet, ez pedig 2018. márciusa, amikor is kiderült, hogy a következő projektünk ez a kis híd lesz. Gondoltam magamban, végre alvállalkozóként egy egyszerű gerendás hidat fogunk hárman megépíteni Feczko Robival és Szakács-Fehérváry Danival. Első gondolatom még az volt, Dani kollégámnak ez nagyon jó feladat lesz, egy ilyen hídnál minden munkafolyamatot jól el lehet sajátítani. Azt természetesen nem gondoltam, hogy én fogok a legtöbbet tanulni a projekt folyamán.

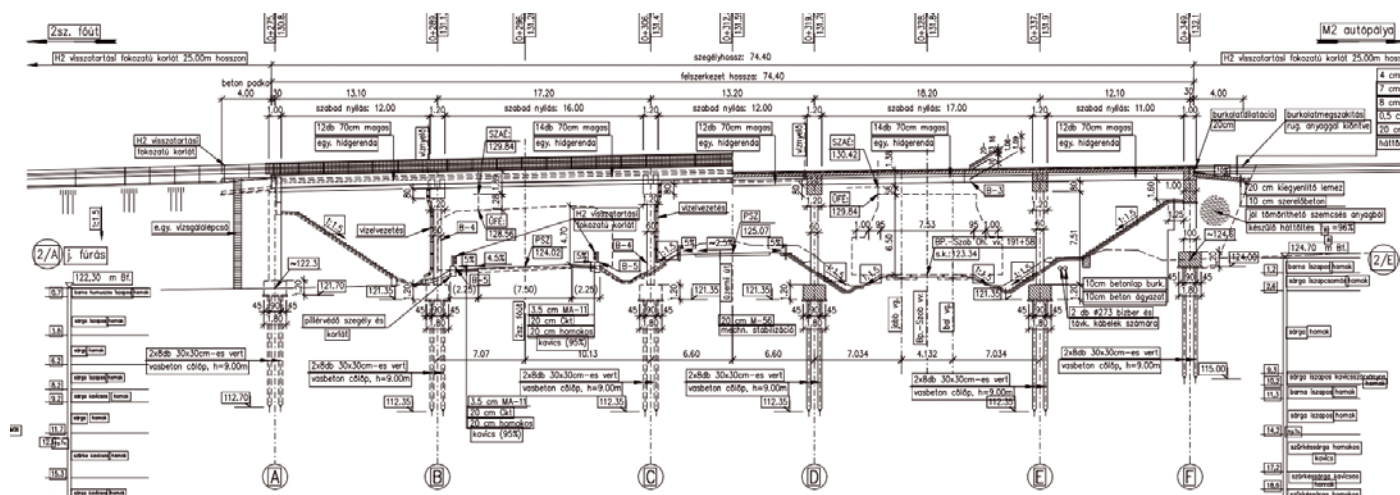
A híd általános tervét a fenti kép mutatja, ezen az látszik, hogy a hídfők rejtett pillérekkel épülnek. Ennek már az elején megörültem, hiszen ez esetben nem kell konszolidációra várni, nagy elánnal

építhetjük cölöpözés után a műtárgyat. Az első ütemterv is ez alapján készült. A híderenda beemelését ezen ütemterv szerint december elejére időzítettük. Mivel a gerendák beemelését élő vasúti vágányok felett kellett végezni, a vágányzárát is megkértük 180 nappal korábban, ahogy azt illik. Menet közben azonban a próbacölöpözés elhúzódtott, és újra kellett tervezni.

A gerendák beemelésének időpontja kötött volt, így a kérdés az volt, hogyan lehet addig megépíteni azokat a vasbeton szerkezeteket, amelyekre az előregyártott tartókat el kell helyezni. Készítettünk erre egy új ütemtervet, melyet – hála a Constexpert hatékony munkájának – tartani is tudtunk. Még a szerkezetépítés megkezdésekor is azt gondoltam, legalább az egyik hídfő

elő- és háttöltését (~2000 m³) meg tudjuk építeni a gerendabeemelés előtt.

Itt egy kurta gondolat erejéig ki kell térnem a híderendák gyártására. A tartókat a Ferrobeton Zrt-től rendeltük meg, még 2018 tavaszán. A gerendákat végül a dunakeszi telephelyükön gyártották, és épp elkészültek a beemelés előtt hét nappal. Ez nagy hajrát igényelt, hiszen Dunakeszin korábban nem gyártottak híderendákat, nem volt sem gyártópadjuk, sem a Dunaújvárosban megszokott szakmai felkészültség hozzá. Többszöri egyeztetés és folytonos aggodás nyomán közös erővel sikerült jó minőségű, szép tartókat gyártani. Utólag azt gondolom, hogy a híderendák ügyében nem léptem időben, erre nagyobb gondot kellett volna fordítani, úgy



kevesebb aggodalommal is elkészültek volna ezek a termékek.

Visszatérve a földműépítés problémaköréhez, az elő- és háttöltés építés megkezdésének előfeltétele egy sikeres próbatömörítés volt. Ezt az eseményt meg is szerveztük, gondosan rögtön két anyaggal szerettünk volna próbálkozni, egy gazdaságosabb M-2 minőségűvel és egy költségesebb, de hatékonyabban használható M-1 minőségűvel. Az első próbabeépítéskor a kiszolgáló bányánk négy teherautónyi M-1 anyag helyett három teherautónyi M-2 anyagot küldött, és egy teherautónyi M-1 anyagot. Ez némiképp megnehezítette a próbatömörítés általunk elképzelt módjának lebonyolítását. Az mindenestre az alkalommal kiderült, hogy az M-2 anyaggal rettentő nehéz dolgozni, rengeteg időt és optimális víztartalmat igényel a beépítése. Az M-1 anyaggal ekkor úgy tűnt, szerencsénk lesz, szinte ahogyan az autóról leborításra került, megfelelő tömörség és teherbírást mutatott.

Az első próbatömörítés után úgy döntöttünk, a drágább anyagot fogjuk vásárolni, hogy az építkezés a megfelelő ütemben haladhasson. November második felében el is kezdődött az „F” hídfő elő- és háttöltés építése. Két méter magasságig jutottunk a nagyjából nyolcból pár nap alatt, és az anyag remekül hozta a tőle elvártakat. Ekkor azonban bejött az esős párási idő, és ez ki is tartott márciusig. November végétől március elejéig

csak egy-egy napra sütött ki a nap, így a már beépített és november végén teljesen átázott földművünk nem bírt kiszáradni, és a bányából sem tudtunk száraz anyagot hozni. Próbálkoztunk a 2018 végén kiszállított depó közepéből a szárazabb részből építeni, a meglévő töltést felszántani és úgy szárítani, még ki tudja mi mindennel, de ebben az időszakban nem tudtuk sem az elvárt tömörséget, sem a teherbírást, sem a tömörödési tényezőt hozni. Ez a hosszú téli időszak megfelelő időt biztosított számunkra, hogy megpróbáljuk megérteni az anyag viselkedését, ellátogattunk a Mélyépítő Labor Kft.-hez, sokat egyeztettünk nálunk földmunkában sokkal tapasztaltabbakkal, de magához a megvilágosodáshoz nem jutottunk el.

Időközben a mérnökszervezettel arra jutottunk, hogy az első próbabeépítés nem elfogadható a kevés beépített anyag miatt, és egy újat kell szerveznünk. Ezt az új próbabeépítést 2019. március elejére szerveztük, amikor már megfelelően száraz időnk volt. Itt már csak a drágább M-1 anyaggal dolgoztunk. A próbabeépítést hagyományosan elvégeztük, megmértük az altalajt, terítettünk rá 25 cm töltésanyagot, bejártuk egyszer hengerrel, megmértük a tömörséget, megjártuk még egyszer, megmértük a tömörséget, és így tovább, amíg a tömörség nem kezdett csökkenni. Ezt követően ismét 25 cm vastagságban terítettünk anyagot, ezen a rétegen szintén több hengerjáratot próbálkoztunk, de itt már tömörséget és teherbírást is ellenőriztünk. A nagy meglepetést az okozta, hogy a töltésanyagunk 3 és 8

hengerjárat között semmit nem tömörödött, és a teherbírást sem tudtuk feljebb tornászni. Ennek ellenére folytattuk újabb 25 cm-es, majd a végső 25 cm-es réteggel. A próbabeépítés napján az derült ki, hogy az anyag jó a vizsgálatok alapján, a korábban beépített anyag szintén jól viselkedik, azonban a próbabeépítéskor gyakorlatilag egyetlen megfelelő eredményt sem tudtunk produkálni. A mérnökszervezet képviselőjével ekkor úgy döntöttünk, hogy hagyjuk pihenni az anyagot egy napig, és akkor újramérjük. A másnapi mérések igazolták az elméletet, 24 óra pihentetést követően a beépített töltésnek mind a tömörsége, mind a teherbírása, mind a tömörödési tényezője megfelelt az előírásoknak. Innentől kezdve az elő- és háttöltéseket úgy tudtuk építeni, hogy be-terítettünk egy réteget, vártunk 24 órát és utána leminősítettük. Ezzel minden ütemtervünk a háttöltés építésre vonatkozóan megdőlt.

Továbbra sem tudom, hogy a 24 óra pihentetés mire elég, semmilyen logikus magyarázatot nem találtam, sőt, többen nem találtak erre a földmű működésre. Összefoglalva annyit mondhatunk: van olyan anyag, amit pihentetni kell, és akkor jó lesz. Ez persze nem egzakt mérnöki megfogalmazás, de erre a töltésanyagra jobbat még nem sikerült kitalálnom.

A háttöltés kivitelezésének elhúzódása miatt komoly hátrányba kerülhettünk volna, azonban az altalaj viszonyok és a híd szerkezeti kialakítása nekünk kedvezett. A rejtett hídfős megoldás miatt a háttöltéstől függetlenül tudtunk pályalemezt és





szegélyeket is építeni. A kiegyenlítő lemezek építéséhez szükségesek voltak a háttöltések és a konszolidáció kivárása, azonban az altalaj olyan előnyös tulajdonságokkal bírt, hogy annak összeszenyomódása a háttöltés építése alatt gyakorlatilag lezajlott. A végső kivitelezési megoldás érdekessége az volt, hogyan lehet hídgerendák alá, valamint hídfő szerkezeti gerenda alá előtöltést varázsolni. A válasz egyrészt az, hogy egy két méter széles előtöltésen egy bobcat nemhogy elfér, de meg is fordul, másrészt, hogy sok emberi erőforrás sokra megy.

A kiegyenlítő lemezek megépítése után próbáltuk szigetelni a híd pályalemezét, ennek már csak az időjárás képezett gátat, viszont az több mint egy hónapig. Azóta a kivitelezés nagyobb zökkenők nélkül folytatódott.

A cikk megjelenésekor a híd próbaterhelése lezajlott, a pillérvédő szegélyek melletti utolsó simítások is elkészültek. Hátralévő feladat a minősítési és megvalósulási dokumentáció csiszolása és a véglegesítést követő leadása.

Köszönetnyilvánítás

Köszönettel tartozunk számos kollégának azért, hogy a kis híd mondhatni elkészült, a teljesség igénye nélkül azért kiemelnék párat:

Szász Balázs projektvezető (Penta Kft.), aki igyekezett mindig konstruktívan megoldani minden problémánkat.

Oláh Tamás munkahelyi mérnök (Penta Kft.), aki rendíthetetlenül gyártotta a szükséges

dokumentációt a mérnökszervezet felé, közben egy pillanatra sem levéve szemét a termelésünkről.

Bodnár László építésvezető (Penta Kft.), aki a helyszínen igyekezett mindig mindent a rendelkezésünkre bocsájtani

Feczkó Róbert projektvezető, aki a távolból támogatott lelkileg főleg engem, és hagyta, hogy a legjobb belátásom szerint intézzem a kivitelezés ügyes-bajos dolgait, de a gondban mindig mellettem állt.

Szakács-Fehérvári Dániel munkahelyi mérnök, aki talán a legszorosabb kapcsolatban állt a kivitelezéssel, és minden problémát a legnagyobb lelkesedéssel igyekezett megoldani.

Horváthné Husz Melinda projekt gazdasági vezető, aki pozitív hozzáállásával és segítőkészségével mindig egy színvonal napjainkban, emellett mindig precíz és a lehető legrövidebb időn belül segítséget nyújt, amiben csak tud.

Lajtos Livia minőségbiztosítási mérnök, aki nélkül a minőségbiztosítás ügyét biztosan nem tudtuk volna kellően összeszedetten kezelni.

Megemlítem továbbá az A-Híd Laboratórium munkatársait, akik mindig igyekeztek a számunkra megfelelő időben megjelenni a munkaterületen, és mindenben a segítségünkre voltak a betonminőség vizsgálatától a sóvédelem minősítésén át a korlátok horganyréteg vastagság méréséig.

A labor kapcsán meg kell említenem a Mélyépítő Labor Kft-t is, akik sokat segítettek a talajmechanika megértésében. Külön köszönöm

nekik a laborbejárás megszervezéséért, sokat tanultunk ott!

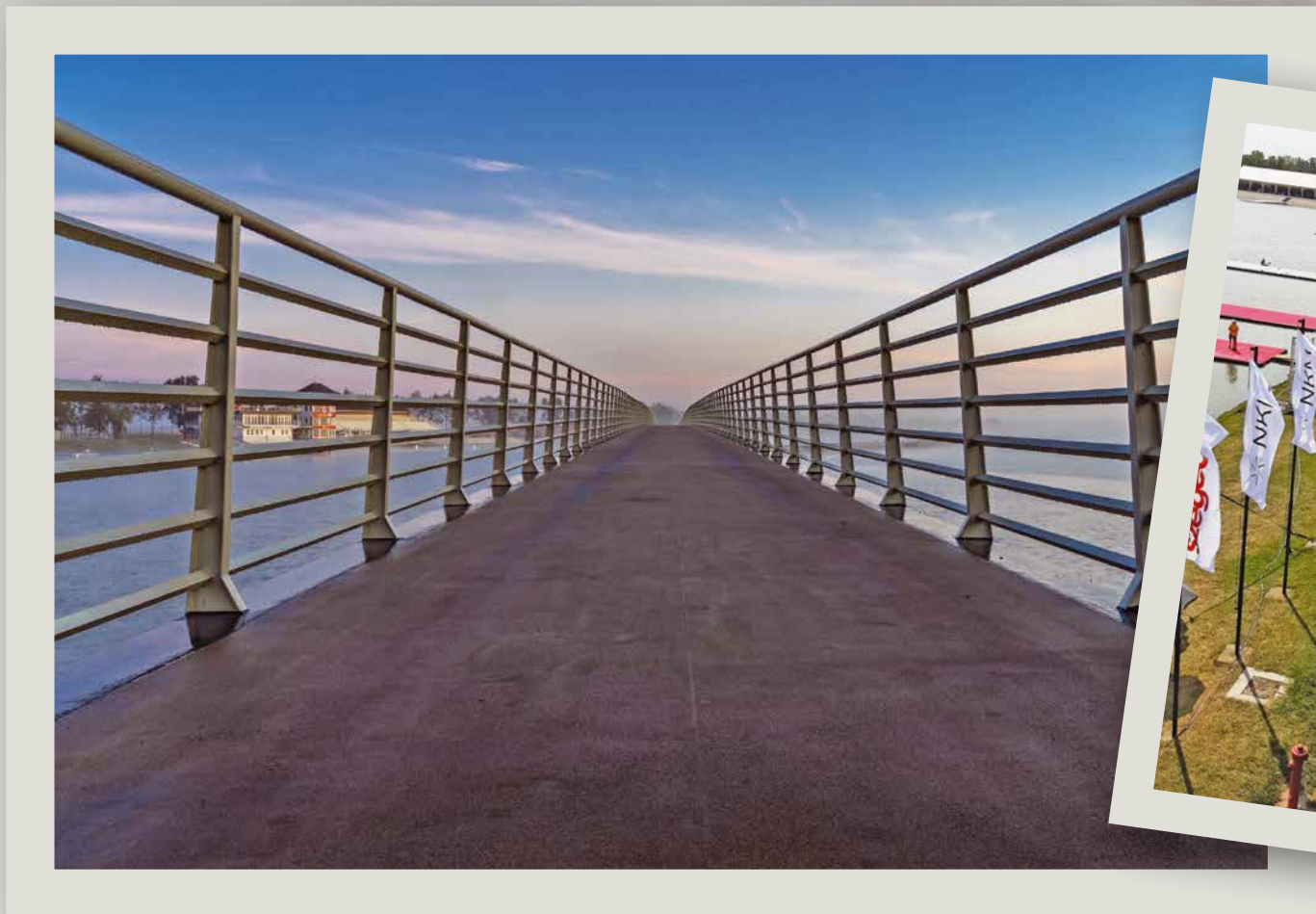
Tényleg hosszú a sor, de ismét meg kell említenünk a Constexpert Kft-t, kiemelve Simon Zsoltot és Murányi Attilát, akik nélkül biztosan nem készültünk volna el határidőre.

Továbbá sokat köszönhetünk az A+S Kft-nek, akik tetemes mennyiségű feladatuk elvégzése mellett – amit a fővállalkozóval kötött szerződésük követelt meg – megépítették nekünk az elő- és háttöltéseket, végigjárták velünk a fent említett földmunka iskolát, és még egy-két apróbb munkát is szívesen elvégeztek nekünk. Köszönjük tehát Acélos Bálintnak és Rátkai Istvánnak a hozzáadott értéket!

Szintén méltatnom kell a Hídtechnika Kft-t, a Strabag Általános Építő Kft-t, a DAK Acélszerkezeti Kft-t, a Dobox Kft-t és a Nevalex Kft-t is, akikkel a szerencsére már mondhatom, hogy szokásos jó kapcsolatban, gördülékenyen tudtunk együttműködni.

Remélem megbocsájtható, hogy a köszönetnyilvánítás így elhúzódott, de talán így látható mennyi jó és értékes kapcsolat tud épülni csupán egyetlen kis gerendás híd kivitelezése során. Személy szerint azt gondolom emiatt érdemes ezt a szakmát űzni, illetve talán még egy dologért: ismét elkészült egy új híd, ami a közeljövőben és talán a nem is olyan közeljövőben sok ember életét könnyítheti meg.

*Horvai Péter
építésvezető*





Elkészült a Szegedi Olimpiai Központ

Korábban két cikkben is beszámoltam az Olimpiai Központban elvégzendő feladatainkról, amelyek ez év nyarán kerültek a véghajrá stádiumába...hiszen a 2019. augusztus 21-25 között minden idők legnagyobb kajak-kenu világbajnoksága került megrendezésre (101 ország részvételével).

Felbolydult méhkashoz hasonlított a munkaterület ezen a nyáron, mindenki azon dolgozott, hogy az elvárásoknak megfelelően készüljön el a létesítmény a rendelkezésre álló szűkös időben.

Jó volt látni, hogy nap mint nap hogyan épül-szépül az Olimpiai Központ, hogyan kerülnek a helyükre a megálmodott projektelemek.

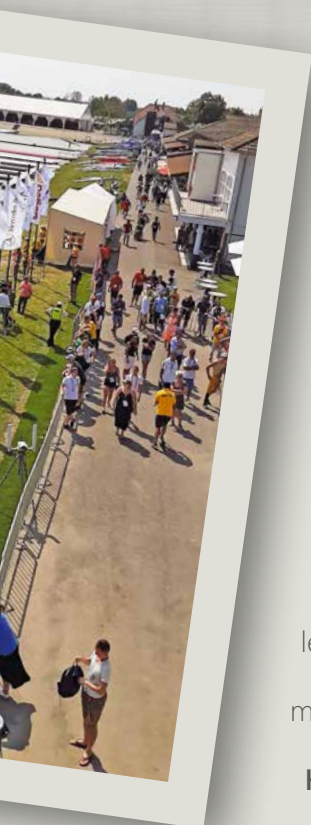
Igazán impozáns létesítmény született, aminek az átadása 2019. augusztus 15-én, ünnepélyes keretek között megtörtént.

Szeretném megköszönni mindenkinek, aki a projekten dolgozott (megrendelő, műszaki ellenőrök, üzemeltető, kivitelezők) az erőfeszítéseit, a konstruktív munkavégzését.

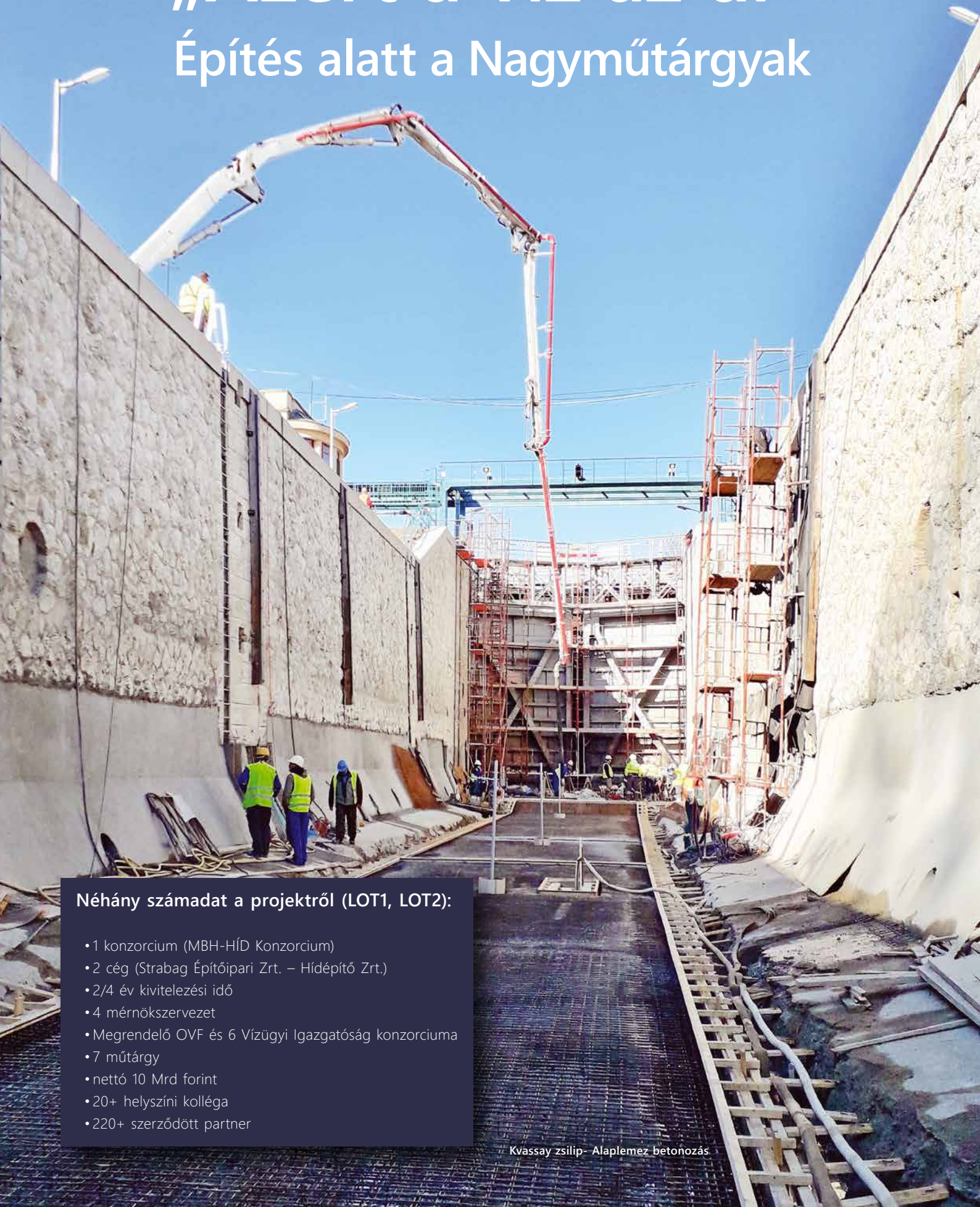
Végezetül gratulálok a kajak-kenu világbajnokságon résztvevő sportolóknak az elért eredményeikhez.

Hajrá Magyarok!

*Lakatos István
projektvezető*



„Azért a víz az úr” Építés alatt a Nagyműtárgyak



Néhány számadat a projektről (LOT1, LOT2):

- 1 konzorcium (MBH-HÍD Konzorcium)
- 2 cég (Strabag Építőipari Zrt. – Hídépítő Zrt.)
- 2/4 év kivitelezési idő
- 4 mérnökszervezet
- Megrendelő OVf és 6 Vízügyi Igazgatóság konzorciuma
- 7 műtárgy
- nettó 10 Mrd forint
- 20+ helyszíni kolléga
- 220+ szerződött partner

A „Nagyműtárgyak fejlesztése és rekonstrukciója” projekt keretében kiemelt jelentőségű vízi létesítmények rekonstrukcióját végezzük országosan. A projekt fő célja az érintett – vízügyi igazgatósági kezelésben lévő – nagyműtárgyak átfogó rekonstrukciója (betonszerkezetek, acélszerkezetek, elektromos-, és gépészeti berendezések), mely révén biztosítható a műtárgyak biztonságos, károkozás-mentes üzemszerű működése és fenntartása, valamint a vízgazdálkodási rendszer hatékonyabb és gazdaságosabb működtetése.

Sok víz lefolyt már a Dunán, a Rábán és a Répcén, amelynek egy részét – az árvízi helyzet kivételével – a rekonstrukcióval éppen nem érintett nyílásokon keresztül engedték át a projekt indulása óta eltelt időszakban.

Ebben a cikkben egy rövid összefoglalást kívánunk adni az elmúlt közel két évben végzett rekonstrukciós munkákról a Duna-völgyi nagyműtárgyakon.

Kvassay hajószilip

Feladata: Hajószilip a Duna budapesti szakasza és a Ráckevei Duna-ág között.

A zsilipkamra leürítésére 2018. június 25-én került sor, melyet követően kezdődhetett meg a 114 éves műtárgy rekonstrukciója. A rekonstrukció során körülbelül 1500 m² kőfelület tisztult meg; 8-16 cm vastagságú (~130 m³) monolit vasbeton alaplemez készült, részben lőttbetonból; korszerű dilatációk kerültek elhelyezésre a zsilipkamrában és a töltő-ürítő csatornában; teljes generál javításon estek át a mozgó olajhidraulikák; 1500 m² korrózióvédelem készült az acél elzárószerkezeteken, valamint kiegészítő acélelemeken; megújult a zsilipkapuk tömítőrendszere, a kamrát övező teljes járófelület, illetve felújításra kerülnek a hajószilip ideiglenes elzárógerendái is.

„Leg”-ek a rekonstrukció során:

- leglátványosabb művelet: A műtárgy új, 16 cm vastag vasbeton alaplemezének építéséhez a korábbi beton alaplemez marására volt szükség, mivel egyszerű rábetonozással csökkent volna a zsilipkamra keresztmetszete. A betonmarást az osztrák Strabagtól bérelt kompakt méretű marógéppel végeztük el, melyet 60 tonnás daruval engedünk le a kamrába.
- legösszetettebb művelet: A zsilip elzárószerkezetein kiépített új tömítési rendszert szabvány szerinti száraz és nedves vízáró próbával kellett ellenőrizni. Míg a száraz próba egyszerű fényátszűrődést vizsgál, a nedves próba során szakaszosan kellett feltölteni a kamrát vízzel. A próbák során a kapuk „mentett” oldalán kiépített

mérőmedencébe befolyó víz mennyiségét mértük.

- leghosszabb ideig tartó művelet: A zsilipkamra vízszintes részein 16 cm vastag monolit vasbetonlemez, oldalain 8 cm vastag monolit vasbeton kéreg, függőleges felületein 8 cm vastag lőttbeton kéreg készült. A kivitelezési munkák 2018. december és 2019. május között készültek.
- legmagasabb költséggel járó művelet: Zsilipkapuk lakatos javítása, a teljes felület homokszórással történő tisztítása, illetve korrózióvédelmi munkája.

- legkülönlegesebb művelet: Zsilipkamra alatt húzódo, a műtárgy 1914-es építésekor vízbeeresztésre használt, mára felhagyott tápcsatorna tömedékelése, melynek nyílásait duzzadószalaggal felszerelt acéltáblával zártuk le, majd habcementtel injektáltuk. A műveletet a műtárgy felvizi oldalán, a Duna vízszintje alatt, ipari búvárok közreműködésével végeztük.

A hajószilip próbaüzeme 2019. július 25-én kezdődött el egy sikeres zsilipeléssel, melyet azóta számos követett, a projekt befejezési határideje 2019. október 30.



Kvassay zsilip-kamra feltöltése



Dunakiliti duzzasztómű és fenék-küszöb

Feladata: Szigetközi hullámtéri és mentett oldali vízpótló rendszer kulcsműtárgyai, emellett árapasztó és jégleeresztő szerepe is van

2018 tavaszán indult el a legnagyobb és egyben legfiatalabb LOT2 műtárgy rekonstrukciója a szegmensnyílások kiszolgálásához szükséges bakdaruk felújításával, illetve az üzemi híd korrózióvédelmi munkáival. Szoros együttműködésben az üzemeltetővel és a kivitelezési munkákat alaposan felügyelő mérnökszervezet képviselőjével kezdtük meg tavaly ősszel a főműtárgy V-VI szegmensnyílásainak és a rajkai I. sz. vízbeeresztő zsilipnek a felújítását. A munkák során nyílásonként az alábbi munkákat végeztük el: ideiglenes elzáróberendezések elhelyezése ipari búvárokkal, körülbelül 3800 m² függőleges és vízszintes betonfelület tisztítás nagynyomású mosóberendezéssel, a közel 2000 m² szegmensmozgató acélszerkezetű tábla korrózióvédelmi felújítása, körülbelül 8 tonnás táblamozgató munkahengerek és bekötéseinek felújítása, a komplett csővezetékrendszer és tápegység felújítása, a pillérbelső, injektáló alagút és komplett irányítástechnikai rendszer felújítása.

Jelenleg a főműtárgy V-VI-os, és hamarosan az I-es nyílás üzemeltetésre való visszaadása mellett a II-es szegmensnyílás felújításának előkészítő munkái vannak folyamatban. A transzformátorépület felújítása mellett a létesítményhez tartozó ún. kis-műtárgyak közül az I, II, VI-os zsilipek felújítása is folyamatban van.

A tavalyi év rideg időjárásának tapasztalatai miatt idén november 30-ig tervezzük a külső munkák befejezését.

- leglátványosabb művelet: A műtárgy olajhidraulikus berendezéseinek és az íves acélszerkezetű szegmenstábláknak a felújítása.
- legösszetettebb művelet: Az ideiglenes elzárások között a párhuzamosan akár két nyílásban végzett, fent felsorolt szakági munkák összehangolása a meglévő darukapacitással.
- leghosszabb ideig tartó folyamat: Az üzemi híd függesztett állvány tervének mérnökszervezet képviselője részéről történő elfogadása.

A projekt befejezési határideje 2021. szeptember 30.

Deák Ferenc-zsilip (Baja)

Feladata: A Deák Ferenc-zsilip a Baja-Mohács (Margitta)-szigeti dunai árvízvédelmi fővédvonal része

Impozáns sárga köntöst kapott a matuzsálemi korú, Európában is egyedülálló téglafalazatú déli műtárgyunk. Akinek korábban volt szerencséje Baja déli részén ezt a műtárgyat megnézni, az elmúlt időszak alatt végzett munkálatok után elcsodálkozhat, mekkora változáson ment keresztül a ADUVIZIG 144 éves műtárgya. A felújítás része volt ugyanis a régi téglaburkolatú tápszilip és hajózsilip falazatának felújítása új klinkertégla burkolattal, mely az alvízi horony kivételével szinte 90 %-ban elkészült. A rekonstrukció során elkészült még a 10 m-nél magasabb vasbeton árvízvédelmi oromfal, felújított, új ideiglenes és végleges elzárótáblákkal, melyek közül a tápszilip elzárásainak elhelyezése van folyamatban, illetve a hajózsilip támkapus fő-elzárásainak felújítása. Az előrehaladást nehezítette, hogy a zsilipműtárgy felújítását a szeremlei híd átépítésével is össze kellett hangolni.

A két párhuzamosan futó beruházás miatt az alvízi elzárás fölé egy töltésen átvezetett ideiglenes elkerülőutat kellett építeni a Szeremle felé közlekedők számára a hídépítési munkák befejezéséig. A fentiek miatt mindkét kivitelezés befejezési határidejét meg kellett hosszabbítani.

A műtárgy lezárása miatt a csatorna felé a folyamatos vízpótlás érdekében a szádlemez felvízi elzárás fölé úszópontont létesítettünk a Dunában, ahonnan három nagyteljesítményű szivattyúval és két DN 315 KPE, út mellett és mederben átvezetett csővezetéken keresztül biztosítjuk a csatorna és a halastavak folyamatos vízellátását.

- leglátványosabb művelet: Összesen körülbelül 2700 m² új téglaburkolat építése a mögöttes, körülbelül 22 cm téglafal visszabontásával („marásával”), hálós vasalással, horgonyzással, hátúrkítóltó betonozással és a munkavégzéshez tartozó állványozással.
- legösszetettebb művelet: Körülbelül 33 fm széles mederben a 10 m-nél magasabb árvízi oromfal építése íves zsaluzással, a meglévő szerkezet pilléreinek geometriájához igazodva, melyhez az alapozás megerősítésére volt szükség, JET grouting technológiával.
- leghosszabb ideig tartó folyamat: A folyamatos vízpótlás biztosítása a két projekt munkavégzésének időtartama alatt.

A projekt módosított befejezési határideje 2020. február 28.

Nicki duzzasztómű

Feladata: duzzasztómű a Rábán – kenyeri erőmű és Kis-Rába ág számára megfelelő vízszint biztosítása

A Nicki duzzasztómű rekonstrukciós munkája 2018. július 31-én vette kezdetét száraz munkatér kialakítási munkákkal, melyet szádolással hajtottunk végre. A leszádolt, víztelenített munkaterületre végleges bejáróút épült. A felújítás során a tavalyi évben és idén év elején kicserélésre kerültek a duzzasztómű tömlőgátjai három nyílásban, a tömlők korszerűsítési rendszert kaptak, és változott a pillérekre való rögzítés geometriája a jobb víztartás miatt. Az idei évben elkészült az alvízi energiatörő Pfletschinger padok vasbeton lemeze, melyek közül az I-es nyílás – annak leromlott állapota miatt – júliusban cölöpalapozást kapott. A





folyamatban lévő munkafolyamatok: duzzasztómű hordalékkeeresztő nyílás, valamint Kis-Rába beeresztőzsilip lakatos, korrózióvédelmi és teljes gépészeti felújítása, Rába mederrendezési munkák hidromechanizációs kotróval a műtárgy környezetében, kotort anyag betöltése a megszűntetésre kijelölt Kis-Rába II. mederszakaszba, elektromos és vezérléstechnikai rendszer rekonstrukciója, vasbeton szerkezetjavítási munkák az üzemi hídon és a pillérfalakon.

„Leg”-ek a rekonstrukció során

- leglátványosabb művelet: A rekonstrukció leglátványosabb eleme a korábbi közel húszéves, előregedett tömlősgátjainak cseréje, nagyobb falvastagságú, korszerű anyagösszetételű és kialakítású gumitömlővel.
- legösszetettebb művelet: A duzzasztómű hordalékkeeresztő nyílás ideiglenes elzárás hornyának lakatos javításához ki kellett építeni az ideiglenes elzárás ideiglenes elzárását. A művelethez üzembe helyeztük az ÉDUVIZIG „Titanic” úszóművét, amelynek darujával elhelyezésre kerültek a pillérekre feltámaszkodó, egyedi gyártású acélszerkezetekkel kiegészített

ideiglenes elzáróablák. A munkában építőmérnök, lakatos, gépész, ipari bűvár szakemberek vettek részt.

- leghosszabb ideig tartó művelet: A duzzasztómű felvízi és alvízi szakaszán mederkotrás munkákat kell végezni az idei évben. A mederkotrást terveink szerint hidromechanizációs kotróval végezzük el. A közel 10 000 m³ anyag kotrása 2019 őszén kezdődik meg, és előreláthatóan 2020 januárjáig tart majd.
- legmagasabb költséggel járó művelet: A duzzasztómű és a hozzá tartozó Kis-Rába beeresztőzsilip lakatos és gépészeti felújítása.

A projekt módosított befejezési határideje 2020. február 28.

Góri tározó zsilip

Feladata: leeresztő műtárgy a Répce folyón

A Góri zsilip a projekt keretében felújított legkisebb műtárgy. A rekonstrukció során a két szegmensnyílás külön-külön került felújításra. A műtárgy betonszerkezete lokális javítást és teljes beton karbonátosodást gátló bevonatot kapott.

Az íves acélszegmensek kiemelésre kerültek, lakatos javításukat, tömítés cseréjüket korrózióvédelmi munkák követték. Cserére került az olajhidraulikus mozgatórendszer, megújult a vezérlőkonténer, az elektromos és irányítástechnikai rendszer, valamint a műtárgy mellett elhelyezkedő közúti híd is.

- legösszetettebb művelet: A közel öt tonna súlyú táblák kiemelése (kibújtatása) a vasbeton műtárgyból, bakra helyezése a műtárgy melletti töltésen a lakatos és korrózióvédelmi javításhoz.
- leglátványosabb művelet: Új korrózióvédelemmel ellátott szegmenstáblák behelyezése.

A projekt befejezési határideje 2019. október 30.

A fentiek alapján látszik, hogy küzdelmes időszak ez a STRABAG-os és a Hídépítős kollégák részére a mai csúcson lévő építőipari termelés és jelentős munkaerőhiány mellett. A dolgunkat nem könnyíti, hogy a LOT1 projekttel együtt az együttműködő partnerek száma elérte a 220-at, amit a STRABAG és a mi rendszerünk szerint is kell adminisztrálnunk és egymás között elszámolnunk, ráadásul a beépített anyagokat a mi rendszerünk szerint bevételezni is kell.

A munka összetettségét figyelembe véve nagyon köszönöm a STRABAG-os és Hídépítős kollégák munkabíráását, a Hídépítő tervező csapatának, különösen Kovács Attilának a rengeteg támogatását a tervezési folyamatoknál, továbbá a központban dolgozó pénzügyesek, kontrollerek és anyaggazdálkodási csoport rugalmas együttműködését a látszólag „renitens” működésünk miatt.

Takács Zalán Ákos
munkahelyi mérnök
Lóczy Attila
projektvezető



Reggeli készülődés ideiglenes elzárószervezet gerendájának betonozásához- szádolás mentett oldalán

Nem sürgős nem fontos

Kezdődött a rádióval, aztán jött a TV, napjainkban pedig a digitális világ. Csak kapkodjuk a fejünket az információs forradalomban, melyben élünk, s úgy gondoljuk, minden információ fontos, melyet sürgősen meg is kell osztanunk másokkal is. És tesszük ezt úton és útfélen, sokszor megannyi baleseti kockázatot is vállalva.

Szól a rádió, műsort sugároz a TV

Igazi élmény volt másfél évtizeden keresztül rádiózni, és tudni, hogy amit mond az ember, azt sok százezren hallgatják, hallhatják. A rádió stúdiójában láttam, hogy a hanggal mi mindent lehet kezdeni. Olyat össze lehet vágni, amit az ember nem is mondott. De hát így van ez a TV-ben és a digitális világban is, photoshoppal szinte bármit meg lehet csinálni, és úgy néz ki, mintha igazi vagy eredeti lenne.

Fred Allen azt mondta: A TV olyan találmány, ami lehetővé teszi, hogy emberek, akiknek nincs mit csinálniuk, nézzék azokat, akik nem tudnak semmit sem csinálni.

És bizony az előző mondásnak van igazságtartalma. A szappanoperákat azért nézik sokan, mert azonosulnak a szereplőkkel, és arra az időre beleélik magukat kedvenceik szerepébe, mintha ők élnék meg azt az életet.

A wifi fogságában

És a TV után, illetve mellett jött a digitális világ. Már természetes, hogy amikor elmegyünk valahová, köszönés helyett megkérdezzük, mi a wifi jelszó. A közösségi médiában pedig az ismertségünket és elismertségünket lájkban mérjük. Hallottam olyanról, aki lájkokat vett, hogy láttassa, az ő posztját mennyien lájkolták.

Az előző felvezetés után eljutottunk a Wifi fogságáig. Mert sokan, családok is a wifi fogságában élnek.

Dr. Gyurkó Szilvia gyerekjogi szakember szerint, csakis az egészséges mértékben eszközhasználó gyerekből válhat okosan és mértékkel eszközhasználó felnőtt. Ennek a kialakítása pedig a szülőn múlik, és bizony nem csak úgy, hogy büntetesképpen eltiltja a képernyőtől a gyereket. Sőt.

Felnőtként egyre többen kísérleteznek azzal, hogyan tudják lekapcsolni magukról az internetet, és a különböző digitális eszközöket. Irigyeljük azokat, akik legalább egy időre megtehetik ezt. De vajon a gyerekeknek is szükségük van-e arra, hogy „kikapcsoljanak”?

Digitális detoxikálás gyerekeinknek

1. Számoljuk össze, hogy a gyerekünk mennyi időt tölt képernyő előtt. Ha ez az időtartam kettő-öt éves gyerek esetén meghaladja a napi egy, öt-nyolc éves gyereknél a napi két órát, akkor a gyerekeknek szüksége van digitális „detoxikálásra”.

2. A detoxikálást napi szinten kell csinálni, aminek az a célja, hogy egy napon belül egyensúlyba kerüljenek az online vagy képernyő előtt töltött, és offline idők. Ezt úgy érhetjük el, ha szülőként tudatosan beemelünk a napi programba olyan elemeket, amikor valójában nincs jelen digitális eszköz (közös kutyasétáltatás, sport, séta vagy közös főzés stb.).

3. Alakítsunk ki olyan tereket az otthonunkban, amelyek technikai-eszköz-mentesek. Ilyen lehet az ebédlő, a háló- vagy a fürdőszoba.

5. És végül, nagyon fontos, hogy a szülő-gyerek konfliktusokat is detoxikáljuk. Ne legyen a jutalmazás vagy a büntetés eszköze a wifi. A gyerekeknek meg kell tanulniuk unatkozni is, pontosabban feltalálni magukat, ha unatkoznak. Aki nem tanulja meg kezelni a dühét, a csalódottságát, a feszültségét, az és a környezete később megissza ennek a levét. Végső soron pedig, ezekben az esetekben, az internet és a digitális eszközök tényleg olyanok lehetnek, mint a drog.

Milyen a jó digitális szülő

Kezeljük úgy a médiát, a mobilt meg az internetet, mint a gyereknevelés egyéb területeit. A gyerekeknek szükségük van szabályokra, korlátokra, és persze odafigyelésre, a szülők vigyázó tekintetére is.



Ismerjük meg a gyerek online barátait, ahogy az offline barátokat is ismerjük, és tudjuk meg, hogy milyen felületeket szokott meglátogatni, ahogy a valóságban is tudjuk, hogy hova megy el otthonról. A legjobb módja annak, hogy mindeznek az információknak a birtokába jussunk, ha sokat beszélgetünk a gyerekünkkel, ha folyamatosan kommunikálunk vele – nemcsak akkor, ha baj van, hanem mindig. Érdeklődve, kíváncsian, ítékezés nélkül, nem elfelejtve, hogy a gyereknek joga van tévedni és hibázni, mint ahogy nekünk is.

Beszélgessünk

Kisfiammal sétáltam a közelmúltban, kedvenc fagyinkat nyalogatva. Csendben mentünk egymás mellett, élvezve a Duna melletti naplementét. Kisfiam szótlanul fagyizott, és ahogy baktattunk, rákérdeztem, miért vagy ilyen csendben? Ha csendben vagyok, gondolkodom – válaszolta. És megtudhatom, min gondolkodsz? Igen, mondta, arról, ha megeszem a fagyit, akkor meghalok-e? Mint akit hideg vízzel leöntöttek, úgy éreztem magam. Honnan jut ilyen az eszébe egy öt éves gyereknek, mikor nem néz erőszakos filmeket, és nem játszik ilyen játékokkal? És fagyizás közben miért gondolkodik az élet illetően örök nagy kérdéséről? De ha nem kérdezek rá, soha nem tudom meg. Aztán elbeszélgettünk a témáról. És milyen érdekes, beszélgettem erről a napokban 80 éves Nagynénémrel is, aki elmondta, hogy 75 évvel ezelőtt Édesanyámmal zsíros kenyeret ettek, és most is emlékszik, ahogy öt évesen mondta testvéreinek, úgy érzi, ha megeszi a kenyeret, meghal. Érdekes párhuzam. Ki gondolná, hogy miről gondolkodnak már a kisgyerekek; ha nem hisszük, járjunk utána, vagyis kérdezzük meg őket, úgy, mint a környezetünkben lévőket is. Bajor Nagy Ernőnél tanultam az újságírást, és ő mondta, hogy minden ember élete egy regény. Ha van időnk, annyi regényt írhatunk ahány emberrel beszélgetünk. Rövid és eseménytelen életem során negyedóra beszélgetés után még nem találkoztam olyan emberrel, akivel szerettem volna cserélni, azaz a helyében lenni. Erre van a mondás, hogy mindenki akkora keresztet kap, amelyet hordozni is tud.

Digitális tízparancsolat

Ha digitális eszköz-használatról van szó, az a jó, ha a család minden tagjára egységes szabályok vonatkoznak.

1. Az étkezést és a netezést vagy mobilozást mindig elválasztjuk.
2. Odafigyelünk arra, hogy egyensúlyban legyen az az idő, amit netezéssel és amit azon kívül töltünk a szabadban, családdal, olvasással stb.
3. Lefekvés előtt nem mobilozunk és nem netezünk.
4. Nem posztolunk olyat, amiről azt gondoljuk „Ezt jobb, ha nem látja mindenki”.
5. Nem használunk olyankor telefont, ha az veszélyes. Például vezetés közben, amikor úttesten megyünk át stb.
6. Tiszteletben tartjuk más emberek magánéletét. Mindig hozzájárulást kérünk azoktól, akik azon a fotón, videón vannak, amit meg akarunk osztani.
7. A mobiltelefon és az internetes aktivitások a magánélet része. Nem kutakodunk egymás eszközeiben és internetes előzményeiben.
8. Érdeklődünk egymás online elfoglaltságai iránt.
9. Ha valakivel valami olyan történik, ami miatt rosszul vagy kényelmetlenül, esetleg megbántva, megalázva érzi magát, azonnal szóljon annak, akiben megbízik. Elkerüljük, hogy rossz titkaink legyenek.
10. Nem adjuk ki a személyes adatainkat senkinek, aki a neten kéri.

Digitális világunkban bizony nem nagyon élhetünk már digitális eszközeink nélkül.

Mert úgy járhatunk, mint az egyszeri gazda, aki a lovát le akarta szoktatni az evésről, de az épp akkor döglött meg, amikor leszokott.

Egyesek szerint: Kell az, amit akarunk. Holott az lenne a jó, ha azt akarnánk, ami kell.

Az életben mi a fontos

Egy filozófiaprofesszor úgy kezdte az előadását, hogy fogott egy befőttesüveget, és teletöltötte öt centis kövekkel. Rákérdezett, hogy ugye tele van az üveg?

Igen – hangzott a felelet.

Ezután elővett egy doboz kavicsot, és beleszórta az üvegbe. Miután a kavicsok kitöltötték a kövek közötti üres teret, megint megállapították, hogy az üveg tele van.

A professzor ezután elővett egy doboz homokot, és azt kezdte betölteni az üvegbe. Természetesen a homok minden kis rést kitöltött.

Vegyék észre, hogy ez az önök élete – mondta. A kövek a fontos dolgok: a család, partner, egészség, gyerek és a hit. Ha minden mást elveszítenének, az életük akkor is teljes maradna. A kavicsok azok a dolgok, amik még számítanak, mint a munka, a lakás, az autó. A homok az összes többi. Az apróságok. Ha a homokot töltik be először, nem marad hely a kavicsoknak és a köveknek. Ugyanez történik az életben. Ha minden energiájukat az apróságokra fordítják, nem marad hely a fontos dolgoknak. Mindig marad idő dolgozni, vendégeket hívni, rendet rakni. Először a kövekre figyeljenek – azokra, amik igazán számítanak. A többi csak homok!

Eljönnek az esztendők...

„...melyekről azt mondom, nem szeretem ezeket!

Halottak napjához közeledvén emlékeznünk kell azokra, akik már előre mentek a minden élő útján, és azon szeretteinkre is, akik életük utolsó szakaszát töltik közöttünk.

Azoknak, akik az életük alkonyán körülöttünk élnek, megszépíthetjük napjaikat, ha tudjuk, koruk mily nehézségeket okoz nekik. Merthogy eljönnek, vagy inkább eljöhetnek az esztendők, amikor mi fogjuk mindezeket saját magunkon tapasztalni.

És ahogy mi cselekszünk mással, úgy fognak velünk is cselekedni majd...

Nem is gondoltuk...

...hogy amikor köztünk volt, milyen kiemelkedő mérnök a nagybátyánk. Mondta ezt Berkó Dezső unokahúga a Nagybátyjáról elnevezett M44-es új Körös-híd avatásán. Nagy tudású, szerény, hétköznapi ember volt. Bizony ma is itt vannak közöttünk azok, akik szerényen bár, de csodás emberek, szakemberek. Értékeljük, becsüljük meg őket.

Bármit teszünk is, tegyük fel magunknak a kérdést: sürgős vagy fontos? Ha igen, akkor élvezzen prioritást, ha nem, akkor kerüljön a helyére. Ha bármilyen betegségünk lesz, vagy baleset történik velünk, akkor már minden sürgős és fontos dolog az életünkben okafogyottá válik. Akkor már semmi nem sürgősebb és nem fontosabb annál, hogy meggyógyuljunk. Ne keljen ahhoz valaminek történnie velünk, hogy elmondhassuk nem sürgős, nem fontos.



Már át lehet kelni az M44-es új Körös-hídján





Megtartották a hordógurítási ünnepséget az új gyorsforgalmi útszakasz közel fél kilométer hosszú átkelőjén, melyet az egykori Hídépítő Vállalat és a Híd-csoport kiváló szakemberéről, Berkó Dezsőről neveztek el, a Hídépítők Egyesülete kezdeményezésére.

Fontos mérföldkőhöz érkezett az M44-es gyorsforgalmi út építkezése csütörtökön.

Miután az útvonalon épülő Körös-híd egy százméteres szakasza télen a helyére került, most a Berkó Dezső hídász mérnökről elnevezett műtárgy átkelésre alkalmassá válását jelző hordógurítási ünnepséget tartották meg.

Az eseményt a Hídépítők Egyesülete és az A-Híd Zrt. szervezésében tartották meg: a Tisza-kürt és Kondoros közötti 62 kilométer első ütemét a Duna Aszfalt Kft. és a Hódút Kft., illetve az érintett műtárgy munkálatainál alvállalkozóként az A-Híd kivitelezte. Az új nyomvonal a Hármaskörös folyót Kunszentmártonnál szeli át.

A hídépítő szakma helyi kötődésű kiválóságáról neveztek el a műtárgyat

Elsőként az egyesület alapító tagja, Magyar János beszélt az egész karrierjét a Hídépítő Vállalatnál, majd jogutódjánál a Híd-csoportnál és az A-Hídnél eltöltő Berkó Dezsőről. Elmondta: a szakmában nagy tisztelettel övezett mérnök első munkája is egy kunszentmártoni Körös-híd volt. Hangsúlyozta: Berkó Dezsőtől sokat tanult az ágazat, és hozzátette: az ő életművének is köszönhető, hogy a Hídépítő mind Magyarországon, mind pedig Európában ilyen jelentős munkákat tud elvállalni. Ebből következett a gondolat, hogy hídelnevezéssel emlékezzenek meg a szakmaiságában is kiemelkedő mérnökről, és olyan átkelő kapja a nevét, melynek kialakítása nem volt egyszerű feladat.

Az M44-es hídjában azok a munkafolyamatok vannak benne, amiket Berkó Dezsőtől is tanultak a mai szakemberek

– mondta el, majd hozzátette: a hídasztársadalomnak nagy örömeire szolgált, hogy az engedélyeztetési folyamat során mindenki támogatta a nevet.

A híd az M44-es első átadott műtárgya

Az eseményen Kunszentmárton polgármestere, Wenner-Várkonyi Attila arról beszélt, hogy kellemes meglepetésként érte az, hogy a magyar mérnöki precizitás és kiváló magyar hídépítő szakma eredményét egy szintén kiemelkedő, megyei kötődésű, szolnoki születésű mérnökről kívánták elnevezni. Így természetesen támogatta a folyamatot – fejtette ki. Boldog István, a térség országgyűlési képviselője kiemelte: a híd az M44-es út első

felavatásra kerülő műtárgya, mely egyben a leg szebb is lesz.

Az első felszólalások után ünnepélyesen leleplezték a híd névadójáról megemlékező táblát, ezt követően pedig Sal László, az A-Híd Zrt. vezérigazgatója szólalt fel.

A hagyományok a valóság kihívásaira mutatnak rá

A cégvezető elsőként a hídépítő-szakmának is fontos hordógurítás hagyományát idézte fel, mely a magasépítők bokrétaünnepségeinek feltehetőleg meg.

„A hídépítés az egyik legbonyolultabb elképzelhető építési folyamat, nagyon nagy kihívásról van szó minden egyes híd megépítésekor” – emelte ki.

Visszaemlékezett a hagyomány alapjául szolgáló mesére is, miszerint a történelmi idők előtt az ördögöt keresték meg a hídépítők egy különlegesen bonyolult híd felépítéséhez segítséget kérni. Az ördög a történet szerint segítségéért cserébe a hídon elsőként átkelő lelkét kérte: ezt a feltételt játszották ki egy üres hordó hídon való átgurításával. A rafináltságra és észjárásra sokszor ma is szükség van a hidak építésekor – tette hozzá.

Könyv készült a hídról

Sal László az összesen 450 méter hosszú átkelő technikai részleteit is ismertette:

- a Berkó hidat ortotróp pályalemezes ívhídként alakították ki,
- a mederhíd támaszköze 98 méter hosszú,
- 1500 tonna acélszerkezetet építettek be,
- a két ártéri híd közül a jobb oldali 87 méter hosszú két nyílással; míg a baloldali 261 méteres, hat nyílással.

Elmondta: a hidat az Uvaterv és a Pont-TERV tervezte, a megvalósítást pedig az A-Híd végezte el a Hódút és a Duna Aszfalt megbízásából, az A-Híd alvállalkozója volt az MCE Kft., a HBM Soletanche Bachy Kft., valamint az Egomax Kft. is, és még sokan mások.

A híd tervezéséről, építéséről, illetve Berkó Dezsőről az A-Híd könyvet is készített, melyet Orosz Károlyral, az A-Híd Zrt. igazgatójával együtt mutatott be (a cég szintén a Híd-csoport tagja).

Ezt követően került sor a hordógurítás folyamatára, melyet tízméterenkénti váltással végeztek el az összegyűltek.

magyarepitok.hu
Szabó Ákos



A Batthyány téri híd története III.

A XX. század első felének elképzelései

E cikk immár a harmadik, amely azt a gondolatot vezeti végig, hogyan merült fel a Batthyány tér környékére tervezett híd ötlete. Az eszme történetét a Hídépítők előző számában ott hagytuk abba, amikor a hírek szerint a Fővárosi Közmunkák Tanácsa is elfogadta az itteni híd szükségszerűségét 1909-ben.

A különböző érdekcsoportok más-más okból kívántak ide hidat. A II. kerület lakói a Lánchíd közelgő lezárása miatt úgy gondolták, hogy egy itteni híd csökkentheti veszteségüket, egyes városfejlesztők pedig úgy vélték, a Lánchíd és a Margit híd közötti távolság olyan nagy, hogy oda mindenképp szükséges híd. A II. kerület, a Vízváros fejlesztési terveiben szintén kulcselem volt a híd léte vagy nem léte, hiszen az meghatározta volna a városrendezés előtt álló városrész főútját is.

Ezért volt rövid ideig fontos a Közmunkatanács 1909-es pozitív véleménye, ugyanis ekkor zajlott a Vízváros rendezésének tervi előkészítése. Éppen emiatt egy évvel később már ismét viták keresztjüzebe került az ügy.

1910 első felében a főváros illetékes ügyosztálya és a Közmunkatanács tervet készített a Vízváros rendezésére, amely szerint a Csalogány utcát jelölték ki a Vízváros főútjává. A tervet a Fővárosi Közgyűlés 1910. július 7-én tárgyalta. A Fővárosi Közlöny 1910/58. számában részletesen beszámoltak a vitáról, ahol Devecis Ferenc középítési igazgató az alábbi véleményét fejtette ki: „az, aki a közmunkák tanácsának ezen ügyben tett előterjesztését, amelyből az egész szabályozás kérdése fejlődött, elolvasta, meggyőződött arról, hogy a közmunkák tanácsa a Duna folyamnak a létezéséről mit sem tud.” A cikksorozatunk előző részében részletesen ismertettük Devecis Ferenc elképzelését, amely pont nem a Csalogány utcát, hanem egy attól északabbra, a Vitéz utca vonalában futó főutat javasolt, és egy, az Országháztól északra (illetve egyet attól délre is) álló hidat. Ennek ellenére ekkor a közgyűlés a beterjesztett Csalogány utcai tervet fogadta el. A Csalogány utca folytatásaként viszont szinte lehetetlen híd építeni, mert azzal szemben az Országház áll.

E döntéssel a vízvárosi rendezéssel együtt, azzal szorosan összekapcsolva az építendő új híd lekerült a napirendről, de maga a hídépítés gondolata az I. világháborúig elő-elő került még pár alkalommal. Többek között akkor, amikor 1911-ben a pénzügyminiszter értesítette Budapestet, hogy a Lánchíd elzárása 1913-ban meg fog történni. A Fővárosi Közgyűlésben több alkalommal felemlgették, hogy a Batthyány téri híd segítene a problémán, így pl. a Közgyűlés 1911. december 14-i ülésén (erről a Budapesti Hírlap még aznap be is számolt).

1913 októberében az I. kerületi bizottsági tagok Budapest polgármesterénél, Bárczy Istvánnál jártak, hogy a Lánchíd elzárása idejére hozott intézkedésekről egyeztessenek, az Ujság, 1913. október 23-i tájékoztatása szerint szóba hozták a Batthyány téri hidat, de a polgármester válasza szerint „ez idő szerint nem oldható meg.”

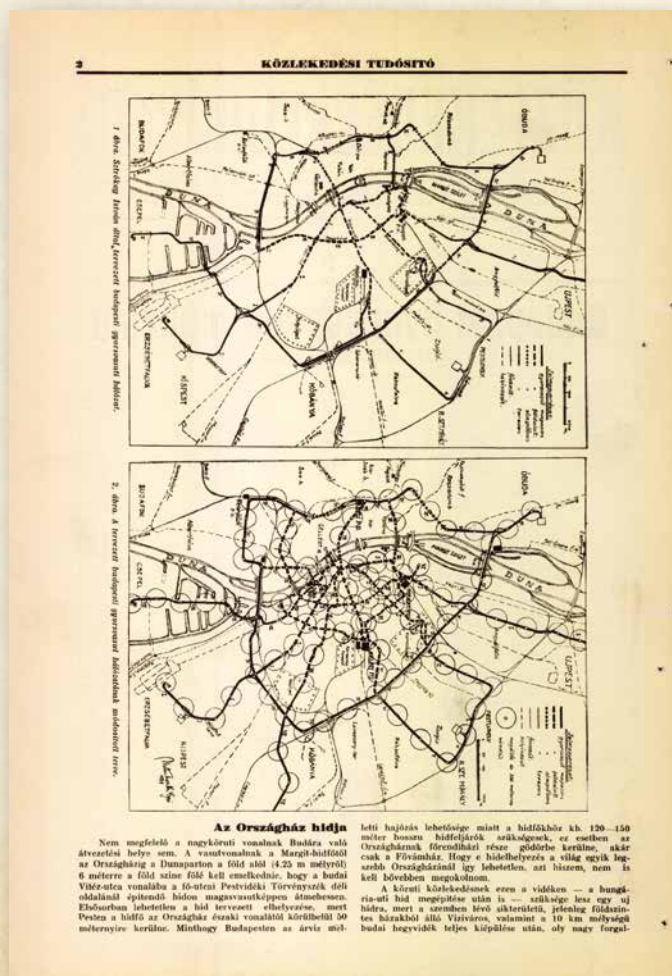
Ez hosszú időre elnapolta a kérdést, hiszen a hamarosan kitörő háború alatt és közvetlenül utána természetesen minden hídépítési terv halasztódott, de az országháznál létesítendő híd ötlete nem merült feledésbe, számoltak vele.

1921-ben publikálta Sztróky István a gyorsvasúthálózati tervét a Magyar Mérnök és Építész Egylet közlönyében. Az 1921/28. számban közölt tervben számolt már az Országház melletti híddal, amelyen, tehát a felszínen, vezetne át a javaslata szerint a III. számú gyorsvasút vonal:

„III. Óbuda, Vörösvári-út, Szöllő-utca, Bécsi-út. Innen a Rózsadomb alatt alagútban a Marcibányi-térre. Innen tovább: Déli vasút, Kelenföld, Sósfürdői aluljáró. Innen az államasút mellett a felhagyott összekötő vasúti hídon át a Soroksári-útig. Ezután: Boráros-tér, Nagykörút, Nyugatipályaudvar, Rudolf-tér, Országház-tér. Innen egy létesítendő új Dunahídon, továbbá a Vitéz-utcán át a Szénátérre, ahol a vonal egy megfelelő átszálló állomáson önnönmagához csatlakozik. (23-39 km.)”

A tervezetthez mellékelte térképen a híd az Országháztól északra helyezkedett el.

A híd építésének reális lehetőségét látta abban 5 évvel később Rozinay István az Építő Ipar - Építő Művészet című szaklap 1926. október 15-i számában, ekkor, azaz



1926-ban lebontották a budai oldalon a Blum-féle gőzmalmot, amely a mai Bem rakpart, Vám utca, Fő utca és Aranyhal utca által közrefogott területen állt.

Rozinay cikkében e malom létét vezette meg a tervezett híd legfőbb akadályának. Azonban a híd építése előtt még néhány más problémát is meg kellett oldani Rozinay szerint, ha már az Országház oda épült, ahova, és azt nem lehet lebontani. A többi helyen azonban megoldhatónak vélte a problémákat, illetve a feladatokat, amelyek nem voltak azért kicsik. Így át kellett volna helyezni az Andrássy szobrot, el kellett volna bontani a Szent Anna templom plébániáját, míg magát a templomot el kellett volna tolni, valamint a Várhegy alatt egy újabb alagutat kellett volna fúrni. Az is a megoldandó problémák között szerepelt, hogy a két part nem volt egy magasságban.

A leendő hídról ez olvasható: „Nem könnyű feladat lesz a hídnak művészi szempontból való megtervezése, és pedig azért, hogy a tekintélyes magasságú pilon, vagy pilonok a környezetbe beilleszkedjenek, s az Országház hatását meg ne bontsák. Ez oknál fogva, talán leghelyesebbnek látszanék egy, a Margithidhoz hasonló, magas felépítmény nélküli híd. Ez ellen azonban egész helyesen azon érv hozható fel, hogy két ilyen egyöntetű híd egymás mellett nem volna helyénvaló, mert félig-meddig az eszmeszegénység látszatát keltené. Kétpilléres, háromnyílású hidunk pedig már három is van, s így kívánatos, hogy ezektől valamilyen más, eltérő építéssé. Nem felelne-e meg a fentebb említett követelménynek egy kétnyílású, azaz egypilléres híd, amely szokatlan talán, de azt hiszem, a festői tájba legjobban volna beilleszthető, s legkevesebbe is kerülne.” (Építő Ipar - Építő Művészet 1926. 10.15)

A cikk írója azonban attól tartott, hogy a malom lebontása valójában telekspekuláció miatt történt, amely esetben a „híd megépítésének lehetősége évszázadokkal eltolódik, s a város e részének egészséges fejlődése lehetetlenné van téve.”

Az Új Nemzedék című napilap az 1926. október 27-i számában e felvetéssel kapcsolatban megszólaltatott egy meg nem nevezett szakértőt, illetve a főváros „illetékes osztályát”. A szakértő szerint nem ideális a hely a híd építésére, fontosabb lenne a Boráros téri és az Óbudai híd. A fővárosi illetékes szerint pedig nincs olyan terv, hogy a lebontott házak helyét üresen hagyják egy híd miatt. Valóban az adott területet a főváros – amely a malomépület tulajdonosa volt – 8 részre bontotta, és eladta, és e 8 telekre az 1930-as években házak épültek, azaz a fővárosnak eleve nem az volt a terve, hogy ide híd épüljön.

A fentebb ismertetett tervet egyébként elsősorban műszaki szempontból élesen bírálta az Építő Ipar - Építő Művészet 1927. április 1-i számában Pirovits Aladár mérnök, aki szerint soha nem lesz híd az Országház mellett, és a Duna viszonyai miatt itt csak egynyílású, azaz a Duna medrében pillérrel nem rendelkező híd lehetne csak építeni.

A híd helyére teljesen új javaslatot tett 1930-ban Wittenbarth Győző, aki Sztróka István 1921-es gyorsvasút tervéhez készített módosított javaslatot. A Közlekedési Tudósító 1930. január 15-i számában közölt javaslata a hidat északabbra, a Kacska utca vonalába tette, amely mellett azt hozta fel indokként, hogy itt az Országháztól távolabb jobban lehet kezelni a két part szintkülönbségét, ellenkező esetben az országház északi szárnya ugyanolyan gödörbe kerülne, mint a Vámház a Fővám téren a hídfő miatt.

1930-as években, egészen a lap megszűnéséig az Ország-Világ című hetilap állt ki konzekvensen a Batthyány téri híd mellett.

A lap 1934. július 17-i számában „Hidat a Batthyány-tér és a Kossuth Lajos-tér közé!” címmel jelentetett meg Dr. Müller Menyhért cikket, amely szerint: „Margit- és Lánchíd között új hidat kellene építeni, amely a Batthyány teret a Kossuth Lajos térrel kötné össze a Batthyány ucca és Báthory ucca tengelyében. Egy hatalmas, csaknem nyílegyenes útvonal jönne így létre, amely a Nyugati pályaudvar közvetlen közelében a Vilmos császár útból kiindulva, az új híd révén a budai Széna téren át bonyolítaná a belső pesti és a belső budai oldal erősen megduzzadt forgalmát.” Az újság szerint a Margit híd kiszélesítése ékes bizonyítéka annak, hogy e városrészben az átkelési lehetőségek nem elégségesek. A külvárosokba akkor tervezték a hidakat, – érvelt a szerző – amikor a város a világháború előtt növekedett, most viszont a zsugorodás korszaka van, így a belvárosi részekre kell koncentrálni.

A cikk szerzője az elképzelt hídról a következőket írta: „Nem monumentális hidra gondolunk, hanem a környezetbe beillő Margithid szerű alkotásra, amely a gyalog- és autóbusközlekedést tenné intenzívebbé a Duna két partjának praktikus új összekötése révén.”

Ezen cikk után az Ország-Világ folyamatosan felhozta a témát, több cikket is megjelentetett az eszme népszerűsítésére. Ezért némi maliciával írta az Ország-Világ az 1935. december 5-i számában, hogy „Örömmel értesülünk arról, hogy az illetékesek, felfigyelve többszöri felszólalásunkra, foglalkoznak a Lánchíd és Margit-híd között egy dunai kapcsolat létesítésének gondolatával. Ezek után az a nézetünk, hogy ha a híd megépül, bátran el lehetne Ország-Világ hídjának is nevezni.”

A nevezett városrendezési különbizottság ülésre 1935. november 28-án került sor. Az előterjesztést – a Magyarország című lap e napon kelt tudósítása szerint – a főváros III. városrendezési ügyosztálya készítette elő, és a város minden közlekedési kérdését érintette. A javaslat azonban nem hidat, hanem alagutat tartalmazott, amely a Lánchíd és a Margit híd között helyezkedett volna el.

A háborúig az új alagút építése sem kezdődött el. A háború után már más okból épült meg e helyen a Kossuth híd.

A Batthyány tér és az Országház közé tervezett híd történetében látszik, hogy az első időkben az Országház léte miatt szerettek volna ide hidat építeni, amely hidnak az Országház és a város fényét kellett volna emelni, valamint az új, az Új épület bontásával kialakuló kormányzati, gazdasági negyedek kívánták bekapcsolni a város szövetébe.

A századforduló körében pedig a Lánchíd hosszabb időre való lezárása miatt jelent meg ismét az igény egy itteni hídra, amely a budai oldalon lévő vállalkozások problémáját csökkentette volna. Azonban se ez a híd, se más ideiglenes átkelő nem épült.

A világháború előtt a II. kerület fejlesztése, míg az után ismét a városfejlesztési érvek kerültek előtérbe, ide tartozván a felszín, illetve a Duna felett átvezetendő gyorsvasút nyomvonala, illetve a Margit híd tehermentesítésének kérdése. Bár a Boráros téri híd és az Óbudai híd építése eldöntött tény volt már gyakorlatilag 1891 óta, folyamatosan felmerült annak kérdése is a különböző városfejlesztők részéről, hogy nem felesleges-e a Boráros téren hidat építeni, gyakorlatilag a semmibe, hiszen Budán a terület jórészt beépítetlen volt, ahelyett, hogy valamilyen kapcsolatot létesítsenek a Margit híd és a Lánchíd közötti, átkelővel el nem látott területen.

A II. világháború után rekordsebességgel felépített, eleve ideiglenesnek szánt Kossuth híd tehát nem volt előzmény nélküli, a szakembereket régen foglalkoztatta egy ide építendő híd lehetősége, ahogy a későbbi metró alagút sem volt előzmények nélkül és végül állandó kapcsolatot létesített a Duna két partja között a Batthyány tér és a Kossuth tér között.

Domonkos Csaba

muzeológus

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum



A képen jól látszik balra a Blum féle malom, és a Szent Anna templom (Fotó: Fortepan/ MMKM TFGY 2017.1.884.)



„Ahol a kincsed ott a szíved is” Nyári napközis tábor Győr-Bácsán

Győr – Bácsa településen az iskola megszűntetésével meggyengült a gyermekek és a fiatalok kapcsolata a városrészsel. Az iskoláskorú gyermekek gyökértelenné válásának megakadályozása érdekében a Jobbkéz Alapítvány a Római Katolikus Szent István Plébánia vezetése mellett iskoláskorú gyermekek számára nyári napközis foglalkozást szervez minden évben a nyári szünet néhány napjára a Győr-Bácsai Kultúrházban.

A tábor célja, hogy a gyermekek társas kapcsolatait bővítsse a lakóhelyi közösségben, a szülők számára a gyermekfelügyeletet megkönnyítse, a gyermekek számára hasznos időtöltést biztosítson a nyári szünetben, illetve a gyermekek egészséges lelki és szellemi fejlődése érdekében kulturális, szórakoztató programokat szervezzen különleges tekintettel a helyi értékekre és a természetvédelemre.

A tábort rendező Jobbkéz Alapítvány szeretné, hogy a családokat segítse a nyári gyermekfelügyeletben, erre jelentős forrásokat biztosít, így a helyi családok számára jelképes összegért áll rendelkezésre ez a lehetőség.

A tábor tematikája minden évben más és más, azonban állandó, hogy minden évben közösségi és csoportos foglalkozások, vetélkedők,

kirándulások várják az 1-6. osztályos gyermekeket. A tábor megszervezésében a helyi lakosok vesznek részt (középiskolások, fiatal felnőttek, felnőttek és székporúak együtt), és minden évben a tematikának megfelelően készülnek a programokkal.

Az idei tábor mottója: **„AHOL A KINCSED OTT A SZÍVED IS” /Mt 6,21/**

A hét alapgondolata idén „a pénz helye és szerepe az életünkben” volt. Azaz, hogy mit jelent az igazi gazdagság, a kincs? A gazdagság miként valósul meg, mit jelent gazdagnak lenni, vajon a lélek gazdagsága és a pénz között miféle kapcsolat állhat, mennyit érnek a pénzben nem kifejezhető dolgok és ezek hova tartoznak a személyes meggyőződésünkben?

A közösséghez és a programhoz csatlakozva, az A-Híd Zrt. és a Hídepítők Egyesülete támogatásával papírhíd építő versenyt szerveztünk a gyermekek számára. Mint tudjuk, a híd összeköt területeket, embereket és társadalmakat is. A hidak önmagukban is kincsek az általuk betöltött funkciók miatt, de azok szépsége és monumentalitása ad nekik gyakran emblematikus szerepet is. Emellett szimbolikus értelemben is sokat használjuk a szót, ezek között talán legfontosabb az ember és ember között lévő kapcsolatokra, amely hidakat a kommunikációval igyekszünk egymás között építeni és fenntartani. Az így kialakult szóértelmezés rámutat az ember egyik legfontosabb kincsére.

A gyermekek éppen ezért néhány fős csapatokban feladatuk kapták az egymás közötti hídépítést, ami realizálódott egy közel félméter támaszközű, tizenöt A/4-es papír felhasználásával építendő szerkezetben. Korábban ilyen hidat lehetett építeni a Hidak és Hídepítők Napján a Széchenyi István Egyetemenél, amelynek terhelőkeretét Harrach Dánieltől a táborra kölcsön kaphattuk, és ezúton is köszönjük.

A gyermekek kellően kreatívak és ügyesek voltak, hiszen volt olyan csapat, amely 15 A/4-es lap felhasználásával olyan 50 cm hosszú hidat épített, ami több mint 3,5 kg terhet bírt el, ez a felhasznált papír tömegének hétszázszorosa.

A hidak nagyon jól működtek, a gyerekek pedig nagyon élvezték a programot. A versenyben mindenki részt vett, és mindenkit jutalmaztunk kitartása és ügyessége miatt, az ehhez biztosított támogatásért hálánkat fejezzük ki.

Szeretném tolmácsolni Dr. Egresits Ferenc győr-bácsi plébános köszönetnyilvánítását. Viszszatekintve úgy tűnik, hogy a gyermekek számára nagyon emlékezetesre sikeredett a program. Mindenki nagyon jól érezte magát.

Nagyon szépen szeretnénk megköszönni a szervezők nevében, hogy az A-Híd Zrt. és a Hídepítők Egyesülete hozzájárult a Jobbkéz Alapítvány szervezésében megvalósult Nyári Napközis Tábor papírhídépítés verseny megrendezésében és hogy a felajánlásnak hála, ilyen nagyvonalú ajándékokkal jutalmazhattuk a gyermekeket.

*Gosztola Dániel
munkahelyi mérnök*



Vizeink világa...

Már korábbi összeállításainkban is foglalkoztunk az „ember és a víz kapcsolatával”, hiszen enélkül semmi nem érhető és nem is működne...

A mindennapi élet összetevői, így a mezőgazdaság, a kereskedelem, az ipar, a halászat, az aranyásás, a katonai szempontok (a védelem és a támadás egyaránt) kiemelt fontosságú mindenkorai életünkben. A „vízközeli” lét

kiváltképpen követeli az alkalmazkodást, illetve – ahol kell és lehet – a vízjárások felmérése után a szabályozást.

Most és itt (helyenként talán ismételve) e kérdéskört járjuk körbe képeinkkel.

*Szabó László
mérnök, nyug. muzeológus*





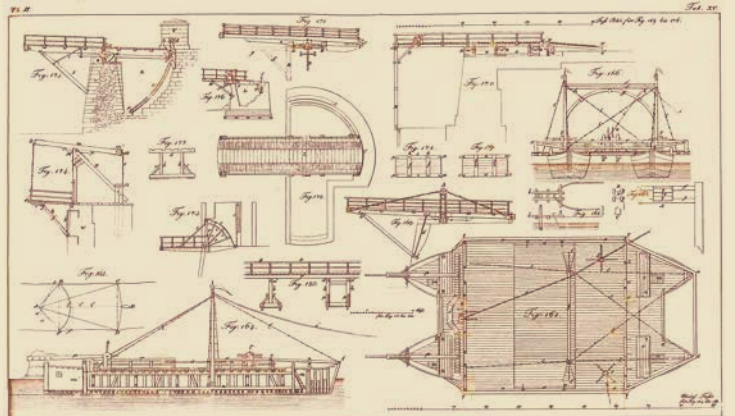
4.

Presburg, Posonium.



Das Königl. Schloss. 2. Kirche zum h. Niklas. 3. Stephanskirche. 4. Kirche und Kloster der Klarissen. Kirche und Kloster der Trinitarier. 6. Thurm zu St. Michael. 7. Kirche und Kloster der Franciscaner. 8. Rathhaus thurm. 9. Kirche und Kloster der Ursulinerinnen. 10. die Kasernen. 11. der Königsberg. 12. die Domus.

2.



3.



5.

1.



6.



7.



8.



9.



10.

Források:

Duna-menti Múzeum/Podunajské Muzeum, Rév-Komárom
 Duna Múzeum, Esztergom;
 Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság, Győr;
 Közép Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság, Budapest



11.



12.



14.



15.



13.



16.



17.

Képjegyzék:

1. Hajóvontatás lovakkal és vízialom, XIX. század, metszet;
2. Repülőhíd Pozsonynál, metszet;
3. Mozgó hidak (forgó, billenő és repülő) rajzai, XIX. század;
4. Gőzhajó-vontatta uszályok, hajóhíd Komáromnál;
5. Kikötő, hajógyár és az Erzsébet híd Komáromnál;
6. Az Alsó-bugelbachi keresztgát és párhuzammű (Dévény-Pozsony-Körtvélyes), 1896.;
7. A járfalusi (Moson vármegye, ma: Pozsony része) átmetszésen dolgozó kotróhajó;
8. Beaver King típusú kotróhajó;
9. A Mária kotróhajó parthoz állva;
10. A Vág szabályozása Szerednél, víztömeg-mérés, 1872.;
11. Forgószárnyas, mechanikus vízsebesség-mérő;
12. Forgószárnyas, elektromágneses vízsebesség-mérő;
13. Forgószárnyas vízsebesség-mérő, GR-típusú;
14. Mikroszárnyas vízsebesség-mérő, kis vízfolyásokhoz, SEBA M1-típusú;
15. Indukciós vízsebesség-mérő. OTT Nautilus 2000-típusú;
16. Akusztikus, Doppler-elvű vízhozam-mérő, RDY Teledyne River ray ADCP-típusú;
17. Akusztikus, Doppler-elvű vízhozam-mérő, Sontek ADCP River surveyor-típusú



338. út, Nyíregyháza nyugati elkerülő

6+830 – 10+600 közötti szakasz (III. ütem), 9+552 kmsz. épülő híd kivitelezési munkái

2018 tavaszán kaptunk felkérést a Zempléncő Kft-től a címben említett műtárgy hengerelt aszfalt burkolat kivételével történő teljes körű kivitelezéséhez tartozó árajánlat készítésére.

Kapcsolatunk az ajánlatkérővel nem új, hiszen ekkor már közös munkával kiviteleztük a 471. főút, Hajdúsámson elkerülő szakaszán lévő két műtárgyat (2018. év végén sikeresen át is adtuk).

A megépítendő híd négytámaszú, alapozása $d=80$ cm CFA cölöp, felszerkezete előregyártott, előfeszített vasbeton gerendákkal együtt dolgozó monolit vasbeton pályalemez. Vonalvezetése íves kialakítású, és 75 fokban keresztezi a MÁV Szerencs- Nyíregyháza villamosított vasúti vonalat.

Az ajánlati árral és a műszaki tartalommal kapcsolatos többszöri egyeztetést követően 2018 májusában írtuk alá a szerződést, mely szerint a hát- és előtöltés építés, a közúti vezetőkorlát elhelyezés, a rézsú burkolás, a hengerelt aszfalt burkolat kivitelezés és a

próbaterhelés elvégzésén kívül minden egyéb tétel, amely a híd megvalósításához tartozik, a Hídtechnika Kft. feladata.

Részleges munkaterület átadás a cölöpalapozáshoz a közbenső támaszok helyén: 2018. nyár, kötbérterhes befejezési határidő: 2019. szeptember 30.

A töltés konszolidáció értékei alapján az ütemezéssel kapcsolatban már akkor látszódtott, hogy az „egyfelvonulós” cölöpalapozáshoz csak 2019. év elején tudunk hozzákezdeni.

Megrendelünk még két mérföldkőhöz ragaszkodott:

- vágányzár időpontja: 2019. május 19.
- hengerelt aszfalt átvezetése a hídon: 2019. augusztus 21.

A próbacölöpöt 2018. november végén készítettük el, a statikus próbaterhelésre az év végi ünnepek miatt csak 2019 januárjában került sor.

A próbaterhelés kiértékelését követően ki derült, hogy a tervezett cölöpök hosszának és vasalásának változatlanul hagyása mellett a hídfők esetében a 6-6 db cölöp helyett elegendő 4-4 db, ez némi megtakarításra adott lehetőséget.

Az alapozási munkákat – akadozó munkaterület szolgáltatás mellett – 2019. február közepén kezdtük meg, zökkenőmentesen dolgoztunk az utolsó támaszig.

Azonban az „A” támasz egyik szélső armatúrája körülbelül 4,2 méterrel a tervezett szint felett megállt, és nem lehetett mélyebbre lejuttatni.

Azonnal tervezői állásfoglalást kértünk, amelyre a Mérnök több lépcsőben kiegészítést kért. A megküldött kiegészítéseket elfogadta, azonban a közben eltelt két hétben az alvállalkozónk a géplánccal átvonult más, előzőleg beütemezett munkára.

Sajnos a pozitív tervezői nyilatkozat és a kért teljeskörű hiánypótlás ellenére a Mérnök március végén az ÁSZF-re való hivatkozással pótcölöp tervezését és kivitelezését írta elő.

A tervező a pótcölöp tervet néhány nap alatt elkészítette, a jóváhagyás is megtörtént április elejére, azonban a legnagyobb problémát az alvállalkozó visszarendelése jelentette plusz felvonulási díj nélkül.

Hosszas egyeztetéseket követően sikerült május első munkanapjára (három héttel a vágányzár előtt) egy időpontot találni, amely nem járt többlet felvonulási költséggel.

Igaz, hogy a vágányzár ezt a támaszt nem érintette, azonban megrendelőnk „megnyugtatót”, hogy a gerendák elhelyezése is egy

felvonulással van tervezve, tehát a többlet felvonulás költségét érvényesíteni fogja felénk.

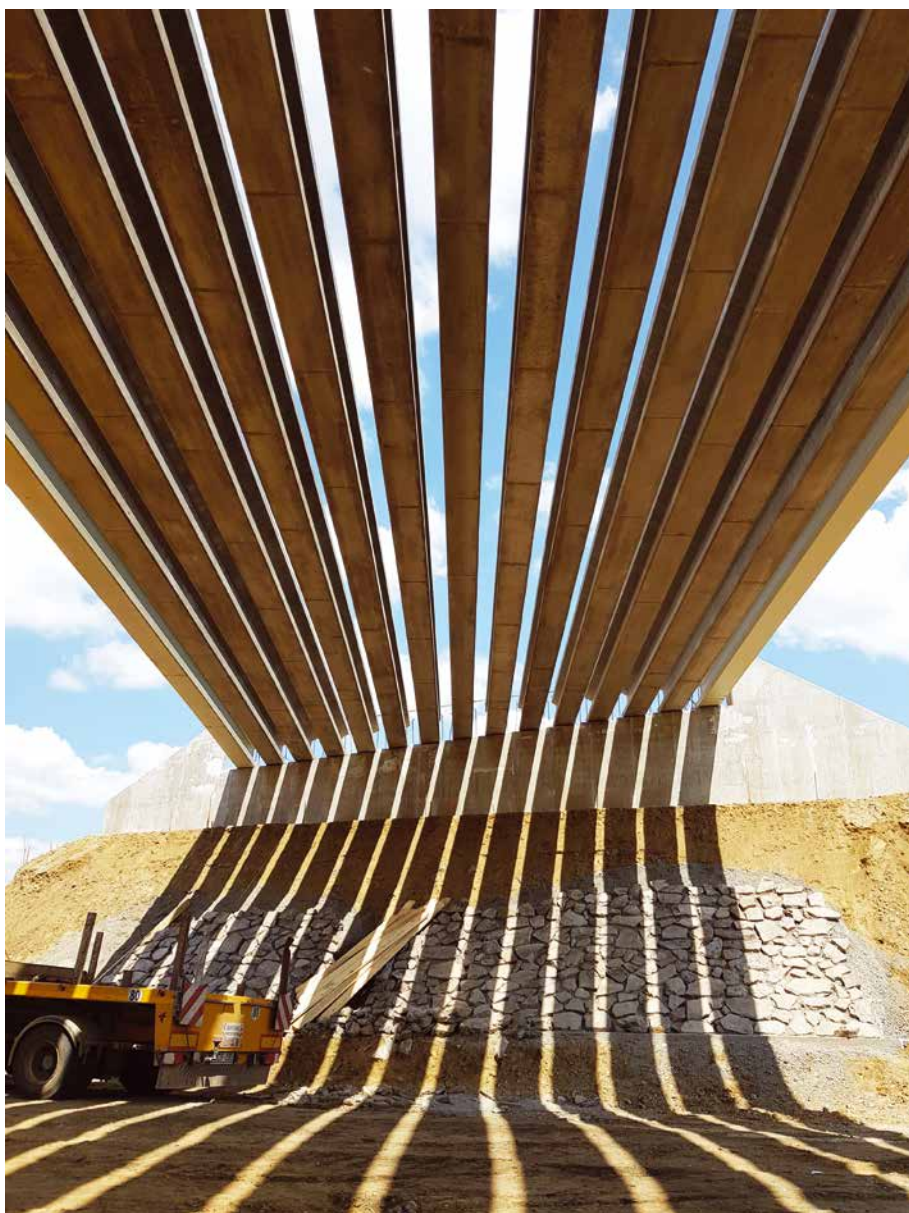
A próbacölöp fúrását 2019. május 2-án megkezdjük, és 2019. május 9-én 5(!) alkalomra sikerült elkészíteni. Az első négy alkalmat megghiúsította a szivattyú-, fúrógép meghibásodása vagy ha minden rendben volt, akkor a beton nem úgy viselkedett a rendszerben, ahogyan kellett volna.

Összesen 13 napunk maradt terhelhető támasz kivitelezésére, a földkiemelésről a zsaluzat bontásáig.

A terhelhető támasz megépítése határidőre sikerült, és a tervezett vágányzári időszakhoz igazodva az előregyártott gerendák elhelyezése mindegyik támaszközben megtörtént.

Ezt követően az újabb mérföldkőre (hídon történő hengerelt aszfalt építés időpontja) kellett koncentrálnunk.

Azt gondoltuk, hogy ez már gyerekjáték lesz, azonban a június végi pályalemez betonozást követően a háttöltés az időjárás



körülmények, illetve a beépítendő anyag fizikai jellemzőinek köszönhetően három nap helyett körülbelül egy hónapig épült, hátrátva minket a kiegyenlítő lemez és a szigetelést védő öntött aszfalt kivitelezésében.

Eközben kifejezésre jutott az az igény, hogy a határidőt hozzuk előre két héttel, így ismét volt mit szerveznünk.

Augusztus 4-én munkaterületet adtunk a hídra történő rázárásra, majd augusztus 16-án a hengerelt aszfalt építésre.

A cikk írásának időpontjában a vápa burkolási-, lépcső építési munkák, sókorrózió elleni védőbevonatok készítése történik.

Szeptember elején elhelyezésre kerülnek az acélszerkezetek, surrantók, mérőcsapok, megépítjük a magassági alappontot.

A Mérnök és a beruházó a helyszínen látott készülés alapján kítűzte a tervezettnél két héttel korábbi időpontra a műszaki átadás-átvétel megkezdését.

Köszönöm az eddigi munkáját a helyszíni és a központból szakmai támogatást nyújtó kollégáknak, illetve az alvállalkozóknak.

Írányítási rendszerünk bővítése, integrált működtetése és tanúsíttatása



Az elmúlt évek során sokat dolgoztunk azon, hogy az irányítási rendszerünk egységesen, megfelelő hatékonysággal működjön, valamint a változó szabványkövetelményeknek és a szervezeten belüli működési-informatikai modellnek (pl. POSZ, IFS) is megfeleljen, az abban történt változásokat kövesse.

A korábbi években sikeresen megújítottunk a minőség- és környezetirányítási rendszerünket, a 2015-ben kiadott, új szabványokra a tervezett határidőre sikeresen áttértünk, de ezt követően a kitűzött célt, a 2018-ban megújult munkavédelmi irányítási rendszer követelményeire való áttérést is teljesítenünk kellett. Mint friss szabványt – figyelembe véve a szabvány magyar nyelvű változatának megjelenését –, tavaly tavasszal még nem tudtuk a tanúsítói audit során bevezetni, bár a tanúsítóhely már akkor jelezte, hogy az új szabványra való felkészülés, illetve a Társaság vezetési kultúrája akkor is lehetővé tette volna MSZ ISO 45001:2018 szerinti tanúsítást.

De ne szaladjunk ennyire előre. Nézzük meg, milyen szabványokról van szó, és milyen feladataink voltak a sikeres tanúsításig.

Célcsoport bővítés

A korábbi lapszámokban már beszámoltam a tanúsítóhely váltásról a minőség-, környezet- és munkahelyi egészségvédelmi irányítási rendszerünket érintően. Jelenleg az EMT Zrt. tanúsítja e három irányítási rendszerünket, továbbá – immár

sok éve, lassan egy évtizede – az SA 8000 szerinti társadalmi felelősségvállalási irányítási rendszerünket is ők auditálják (akkreditált státuszon kívül). Az SA 8000 a irányítási rendszerszabványként alkalmazható, de ezen kívül magában foglal nemzetközi egyezményeket is, így az ENSZ gyermekek jogairól szóló konvenciójának, a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetet (ILO) konvencióinak és az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatának követelményeit is.

A célcsoport tanúsításba több cég irányítási rendszerének ellenőrzése tartozik bele, de ezek száma nálunk az idők folyamán rendszeresen változott. Így jutottunk el 2018-hoz, amikor ez a szám két cégre, az A-Híd Zrt-re és a Hídépítő Zrt-re csökkent az integrált tanúsítási eljárás keretében.

2019-re azonban – vezetői döntés értelmében – a Híd Zrt. is bekerült a célcsoport tanúsítási körbe a MIR, KIR, MEBIR tavaszi tanúsítással, bár ekkora a Híd Zrt. SA 8000 irányítási rendszert már működtetett, így irányítási rendszere is volt. A tanúsítandó célcsoport tagok száma ezzel háromfőre bővült.

Tanúsított irányítási rendszerek

Az évek folyamán a célcsoport tagok tanúsított irányítási rendszereinek száma a természetes folyamatoknak megfelelően nőtt, ez az idei évben sem volt másként az Híd Zrt. esetében. A másik két cég esetében is az új MEBIR szabványra történő áttérés kívánt meg a megszokottnál nagyobb figyelmet.

Az új MEBIR szabvány (MSZ ISO 45001:2018) a régi MSZ 28001:2008 (OHSAS 18001:2007) szabványt váltotta fel, egyúttal (adminisztratív okokból) a szabvány számában is változás történt, mert míg magyar szabvány számot kapott, addig a 2007-es verzióknak nem készült ISO változata. Egyébként is, ez a szabvány igen viszontagságos módon készült, nagyon lassan állt össze, annak ellenére, hogy a munkavédelem nemzetközi szinten is erős képvisellel rendelkezik, azonban az egyes részletekben a nemzetek közötti erős ellentétek vannak. Az új szabvánnyal végre a szabvány neve is egységes lehetett, mert míg nemzetközileg többnyire az OHSAS 18001:2007 számot használták, a hazai életben többnyire az MSZ 28001:2008 számon futott a szabvány. 2018-tól

Az akkreditált műszaki területhez tartozó új vizsgálatok

Budapesti Laboratórium

Vizsgálati módszerek:

A vizsgált termék/anyag	A vizsgált/mért jellemző, a vizsgálat típusa, mérési tartomány	A vizsgálati/mérési módszer azonosítója
Beton	megszilárdult beton vízfelvétele (0,1-10 g/m ² *s)	MSZ EN 772-11:2011
Habarcs	habarcs vízfelvétele (0,1-20 g)	MSZ EN 12808-5:2009
Kőanyaghalmoz	fagyállóság (-20 - +20°C);(0,01-100 g)	MSZ EN 1367-1:2007

Helyszíni vizsgálatok:

A vizsgált termék/anyag, vizsgált helyszín	A vizsgált/mért jellemző, a vizsgálat típusa, mérési tartomány	A vizsgálati/mérési módszer azonosítója
Beton	betonfedés meghatározása (1-65 mm)	BS 1881-204:1988
Fém injektáló horgony	kihúzóvizsgálat (100 KN)	ETAG 029:2013 B melléklet
Talaj	elmozdulás mérése inklinométerrel (0,1 mm)	1/2018 sz. Házi Szabvány

Komáromi Laboratórium

Vizsgálati módszerek:

A vizsgált termék/anyag	A vizsgált/mért jellemző, a vizsgálat típusa, mérési tartomány	A vizsgálati/mérési módszer azonosítója
Beton	fagyállóság vizsgálat (-20 - +20°C); (1-3000 kN); (0,01-100 g); (0,1-4000 µm)	MSZ CEN/TS 12390-9:2018 7. pont MSZ EN 480-11:2006
Kőanyaghalmoz	szemmegoszlás meghatározása (0,1-10000 g)	MSZ EN 933-1:2012

kezdve azonban a nemzetközi szinten is egységes ISO 45001 számon lehet rá hivatkozni.

A cégcsoporton belül az alábbi irányítási rendszerek tanúsítása történik:

- Minőségirányítás (MIR): MSZ EN ISO 9001:2015 Minőségirányítási rendszerek. Követelmények (ISO 9001:2015)
 - Környezetirányítás (KIR): MSZ EN ISO 14001:2015 Környezetközpontú irányítási rendszerek. Követelmények alkalmazási útmutatóval (ISO 14001:2015)
 - Munka- és egészségvédelem (MEBIR): MSZ ISO 45001:2018 A munkahelyi egészségvédelem és biztonság irányítási rendszere. Követelmények alkalmazási útmutatóval (az MSZ 28001:2008 és az MSZ 28002:2009 helyett)
 - Társadalmi felelősségvállalás (CSR): SA 8000:2014 Társadalmi felelősségvállalás
 - Katonai minőségirányítás (KMR): NATO AQAP 2110:2016 normatív dokumentum követelményei
 - Labor minőségirányítás (Labor MIR): MSZ EN ISO/IEC 17025:2005 Vizsgáló- és kalibrálólaboratóriumok felkészültségének általános követelményei (ISO/IEC 17025:2005)
- A cégcsoporton belüli cégek az alábbi tanúsított irányítási rendszert működtetnek:
- A-Híd Zrt.: MIR, KIR, MEBIR, CSR, EIR, KMR, Labor MIR, VMR



Távhő építése - pesti oldal

• Hídépítő Zrt.: MIR, KIR, MEBIR, CSR, KMR, VMR

• Híd Zrt.: MIR, KIR, MEBIR és CSR

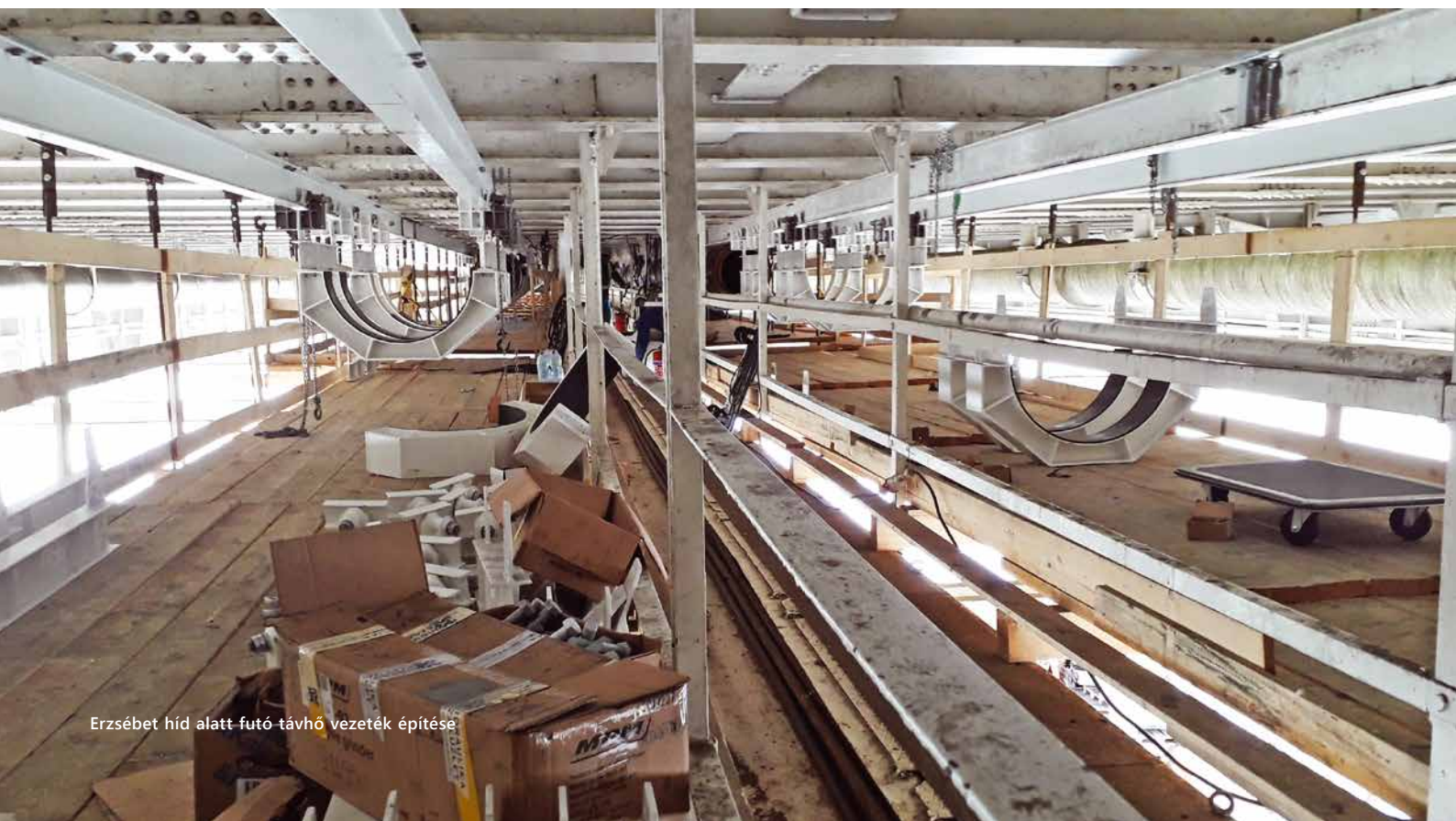
Ezen kívül az A-Híd Zrt. vevői minősítésekkel is rendelkezik: két éve megszerezte a Paksi Atomerőmű Zrt. (PA Zrt.) ABOS 3 minősítését, idén pedig az ABOS 2-t. 2018-ban megszerezte továbbá a ROSZATOM vevői minősítését is.

Az elmúlt időszak tanúsításai és minősítései

A **Laboratórium** megújító akkreditációs auditjával kezdődött meg idén az auditálási időszak, március 12-én. A Laboratórium – a függetlenség elvének és az akkreditációs előírásokban foglaltaknak megfelelően – az A-Híd Zrt-n belül, de a projektktől és egyéb kivételzésben érintett szervezetektől függetlenül,

attól elválasztva működik. Bár megújító audit volt az ideje, az új szabványra történő átállás a jövő évben várható, a kötelezően elkészített átállási ütemtervben foglaltak szerint. Idén legfontosabb feladatunk a Laboratóriummal kapcsolatosan az akkreditált státusz megtartása volt. Ezt egészítettük ki az új (komáromi) laboratóriumi telephely és néhány új vizsgálati eljárás akkreditálásával.

A fentebb részletezett laboratóriumi változások egyúttal a laboratóriumi előírások – dokumentáció – megújítását is magukkal vonták, valamint az ezzel kapcsolatosan felmerülő belső auditoknak ezekre is ki kellett terjedniük. Mindezt úgy kellett megoldani, hogy eközben a laborszemélyzet kapacitása is végletekig le volt terhelve. Ezért vált szükségessé a személyzet bővítése. A Komáromi Laboratórium technika



Erzsébet híd alatt futó távhő vezeték építése



Csövek beemelésre várva

– a budapesti munkákat nem elhanyagolva
– Kálmán Krisztián lett. A budapesti feladatok határidőre történő elvégzésében júliustól Szabó Zsolt Géza segíti a laboratórium munkáját, technikusként.

A megújító akkreditációs eljárás során mindkét laboratóriumi telephely sikeresen megfelelt, valamint az új vizsgálati eljárásaink is megkapták az akkreditált státuszt.

A Laboratórium vizsgálatot végző munkatársai a szokásos jártassági vizsgálatokon is részt vettek, az így elvégzett vizsgálatokon megfelelték.

Az idén akkreditált új vizsgálatokat e cikkben külön táblázat foglalja össze.

Idén május 27-28-án került sor a cégcsoport **MIR-KIR-MEBIR-CSR** első felügyeleti auditjára (A-Híd és Hídépítő), valamint a Híd Zrt. tanúsító auditjára, az A-Híd Zrt. esetében az **EIR** első felügyeleti auditjára. Mint fentebb már írtam, az audit kihívását a munka- és egészségvédelmi irányítási rendszer (MEBIR) megújult szabványra történő átállás jelentette, erre kellett a szokottnál jobban odafigyelnünk. Mint a tanúsításon kiderült, az átállás nemcsak zökkenőmentesen sikerült, de a követelmények ellenőrzése alapján is teljes mértékben sikeres volt.

Bár munkáink száma jelentős növekedésben van, amely a teljes építőipar sajátja, így audit helyszínt is könnyen találtunk. Azonban az időjárás közbeszólt: a komáromi Duna-híd olyan fázisba lépett, amely egyúttal látványos is volt, ezért ezt kívánta a tanúsító szervezet meglátogatni, de a megáradt folyó a munkák jelentős

hányadát leállásra kényszerítette, a munkák hangsúlyos része ebben az időben a már kész létesítmények megóvására és a károk keletkezésének megelőzésére irányultak, a munkaterület megközelítése is akadályba ütközött.

Másik helyszínt kerestünk, így a belvárosi távhő vezeték építési munkák kínáltak még megtekinthető helyszíneként, figyelembe véve a kivitelezések helyszíni ellenőrzésére fordítható rendkívüli szűk időkeretét. De nem ez volt az egyetlen projekt, amely a tanúsítási eljárás során részletes vizsgálatra került. A délkelet-magyarországi ivóvízminőség-javító program Fábiánsebestyén kivitelezés dokumentációja is részletes vizsgálatra került a tanúsítási rendszerszabványok követelményeit figyelembe véve.

Természetesen sok munkát igényelt az energiairányítási rendszerre (EIR) való felkészülés is az A-Híd Zrt. esetében. Az új szabványra még idén nem térünk át, mely külső okokra vezethető vissza, erre várhatóan a jövő évben vagy azt követően, a megújító audit során kerül sor. Azonban már most is elmondható, hogy az új szabványkövetelmények integrálását megkezdjük az eltelt időszak során. Szerencsére a többi megújult irányítási rendszerszabványra történő zökkenőmentes áttérés megfelelő alapot jelent az EIR új követelményeinek teljesítéséhez is. Ennél egy-két ágazatspecifikus követelményre kell odafigyelnünk, illetve a rendszerünkbe integrálnunk.

Az audit sikeres volt, eltérést nem vettek fel, a folyamatos regisztrációt a tanúsító szervezet (EMT Zrt.) továbbra is javasolja.

A **társadalmi felelősségvállalás** második felügyeleti auditja június 24-én volt. Ez idén is három céget érintett (A-Híd Zrt., Hídépítő Zrt. és Híd Zrt.). Az EMT Zrt. képviselője mindhárom cég esetén visszaellenőrizte a tavalyi évben meghatározott feladatokat, illetve a CSR követelményeit, különös tekintettel a nemzetközi egyezményekben és a hazai jogszabályokban foglaltakra. Bálint Attila auditor külön kiemelte a cégek esetében önként vállalt társadalmi szerepvállalásukat, mellyel nemcsak a szűkebb céges környezetben, hanem azon kívül is példamutató értékű közösségépítő munkát végeznek. Jövő évben itt megújító auditra kell felkészülni.

További kihívások

Ősszel várható a katonai irányítási rendszerünk (A-Híd Zrt., Hídépítő Zrt.) megújító auditja. Itt a legnagyobb gondot az jelenti, hogy jelenleg nincs élő szerződésünk katonai témában.

A közeljövőben át kell térni az új energiairányítási rendszerszabványra (ISO 50001:2018), valamint az új labor minőségirányítási rendszerszabványra (EN ISO/IEC 17025:2018). Bár mindkét szabvány tekintetében komoly előrelépéseket tettünk, ennek ellenére nem lehetünk elbizakodottak, sok munka vár még ránk. Egyes rendelkezések megújítása is várható az idei és a jövő évben.

Varga Béla
minőség- és környezetirányítási mérnök

A pápa nyomában, avagy a Legnagyobb Hídépítők Erdélyben

XXIII. Nemzetközi Építéstudományi Konferencia Csíksomlyón

Az idei év júniusának első felét még generációkon keresztül is emlegetni fogják székely testvéreink, ugyanis talán soha korábban ilyen mozgalmas időszak nem volt Csíksomlyó történetében. Három egymást követő hétvégén szállták meg a legkeletibb magyar kegyhelyet tömegek, illetve látogatták meg helyi, országos, európai, valamint világszinten kiemelkedő személyek. Az első hétvégén a katolikus egyház feje, Őszentsége Ferenc pápa járt Csíksomlyón, a kereszténység történetében első hivatalban lévő pápaként, megtisztelve ezzel Erdély földjét. A második hétvégén a hagyományos pünkösdi búcsú zajlott több százezer zarándok részvételével a világ minden tájáról, beleértve a magyar köztársasági elnököt és miniszterelnök-helyettest is. A harmadik hétvégén pedig a Kárpát-medencei magyarságnak valamely építési ágazattal foglalkozó mérnökei közül gyűltek össze ott egy konferenciára valóan a XXIII. ÉPKO-ra, vagyis Építéstudományi Konferenciára.

Pontifex Maximus, vagyis magyarul a Legnagyobb Hídépítő: a 7. század óta ez a mindenkor római pápa (egyik) titulusa. Hídépítő ég és föld, Isten és ember között. A pápalátogatás részleteivel nem kívánok foglalkozni, egyrészt mert arról számtalan tudósításból értesülhettek már olvasóink, másrészt pedig nem biztos, hogy őszinte lelkesedéssel tudnék írni az eseményről, ami ugyan valóban úttörő jelentőségű volt abban az értelemben, hogy pápa először járt Erdélyben (1. kép), de ezt úgy is meg lehet fogalmazni, hogy először engedték be (hatalmas kegyet gyakorolva, lásd még: II. János Pál húsz évvel ezelőtti útját!) a Római Katolikus Egyház elsőszámú vezetőjét arra, az egyébként szín-katolikus területre, amelyen immáron (rövid megszakítással) száz esztendeje uralkodnak más vallás, nevezetesen az ortodoxia hívei. Ráadásul még azt is ók szabták meg, hogy Őszentsége milyen miseruhát viselhet, mit láthat és hallhat (és persze mit nem), illetve azzal is jó balkáni módon, kistílű packázással játszadoztak, hogy kit engednek be a zárt területre és kit nem (2. kép), részint függetlenül attól, hogy volt-e az illetőnek előre

hivatalosan megszerzett jogosultsága, vagy nem. Keserédes öröm tölthette el a magasztos esemény magyar résztvevőit.

Nem úgy a következő hétvégén! Pápatlanul, de annál nagyobb lelkesedéssel a szívükben zarándokoltak magyarok tíz- és százezrei a Kárpát-medence minden részéről, közelről s távolról Csíksomlyóra (köztük szerkesztőtársunk, Durkó Sándor, nem is akármilyen szerepben és ornátusban!, lásd a 3. képet), hogy megvallják és megerősítsék hitüket, és ebből az alkalomból meghallgassák msgr. Jakubinyi Györgyöt, a gyulafehérvári főegyházmegye érsekét, valamint Pál József Csaba temesvári megyéspüspököt. Csak összehasonlítául: a tavalyi búcsú alkalmával a szentbeszédet Marian Adam Waligóra atya, a világ egyetlen magyar alapítású szerzetesrendjének, a Pálos Rendnek a Lengyelországban, Czeszochowában lévő Jasna Góra-i kegyhelyének az előljárója mondta, aki (szemben a Páppal) magyarul szolt magyar hallgatóságához. Mecsoda különbség, mondhatnánk...

Aztán elérkezett a harmadik hétvége, amikor is tömegességében biztosan, jelentőségében



1. kép: Ferenc pápa Őszentsége msgr. Jakubinyi György Gyulafehérvári érsekkel Csíksomlyón



2. kép: Ferenc pápát Csíksomlyón testőrök védik a hívektől



3. kép: Durkó Sándor a Szent Gellért Erdélyi Lovagrend tagjaként a Csíksomlyói pünkösdi búcsún



4. kép: A XXIII. ÉPKO ünnepélyes megnyitóján



5. kép: Csíksomlyó, Hármasalom oltár a pápa számára készített új tetővel



6. kép: Ákos árpád-epochi temploma

(roppant erős elfogultságom íratja velem, hogy) talán kisebb esemény színhelye volt Csíksomlyó. Ismét érkeztek hírdépítők, ha nem is feltétlenül a legnagyobb, de talán a jobbak közül valók. Erős párhuzam még a pápalátogatás és a mi idei erdélyi látogatásunk között, hogy Ferenc pápa is a Jakab Antal Tanulmányi házban költötte el ebédjét, és pihente ki délután az aznapi fáradalmait, ugyanott, ahol immár huszadik alkalommal rendezte meg az Erdélyi Magyar Műszaki Tudományos Társaság (EMT) az Építéstudományi Konferenciáját, az ÉPKO-t (az első hármat még máshol tartották, így jön ki a XXIII. alkalom, 4. kép).

Az idén ismét nem egyedül képviseltem az A-HÍD-at a konferencián, és (mint azt alább látni és tapasztalni fogja a Nagyrabecsült Olvasó) ismét sikerült valakit megnyernem az ügynek (nem mintha nagyon agítálni kellett volna): megszeretnem Erdélyt, és annak a különleges varázsának a rabjává tenni, amit csak ott érezhet át magyar ember. Most Kerner Gábor kollégával együtt utaztunk oda (ő először járt azon a vidéken, de ezek

után nem kétséges, hogy nem utoljára...), és tartottunk közös előadást az Új Puskás Ferenc Stadion feszítési munkáiról, tovább színesítve ezzel is az ÉPKO-k eddig se egyhangú téma-palettáját.

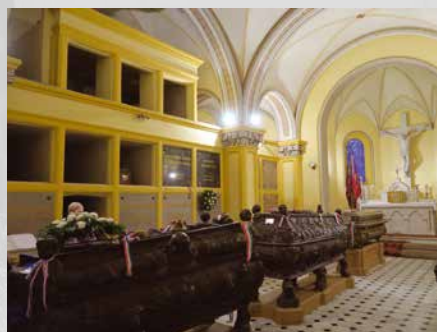
Néhány szót a konferencia hivatalos részéről. Bár nem a szűkebben értelmezett szakterületünkhöz tartozik, de az előadások közül megemlítem az EMT elnökével, a Hírdépítők magazin jelen számának Világépítők rovatának főszerkesztőjével, Köllő Gáborral csak nagyon távoli rokonságban lévő Köllő Miklósnak a székelyföldi kortárs építészeletről szóló, érzelmekkel is teli előadását, amelyből a manapság tapasztalt pozitív és negatív példák megismerésén kívül többek között megtudhattuk azt is, hogy mennyi mindent jelenthet a székelyek szájából elhangzó „Na!” szócska (mondattétel). Lehet „Induljunk!”, „Kezdjük!”, „Mi lesz már?”, „Hol a pálinka?”, „Igyunk már!”, de akár „Jön a medve!!!” is. (Ennél sokkal többet jelenthet, de sajnos nem bírtam mindet megjegyezni... Talán csak a legfontosabbakat.)

De a szekcióelőadások között volt szó a magasbordás trapézlemez szerkezetek tervezési kérdéseiről, árvízvédelmi védmű tervezéséről, illetve értelmetlenül elbontott, muzeális értékű vasúti völgyhidakról is. Nem ünneprontásnak szárván, csak a szomorú tény rögzítéseként megemlítem, hogy egy ilyen régóta futó rendezvénysorozatnak bizony már vannak hiányzói is az élet időnként szomorú, de természetes rendje szerint. Az idén is távozott el olyan résztvevő, aki a kezdetektől fogva ott volt az ÉPKO-n, de az idén már nem lehetett. Rá, rájuk is emlékeztünk egy néma főhajtással.

Nem múlhat el csíksomlyói látogatás úgy, hogy – ha csak egy rövid séta erejéig is, de – ne tegyünk egy röpké látogatást a Nyeregbe,



7. kép: Aranyosgerend: a valódi és az újonnan épített múlt találkozása



8. kép: A Károlyi család kriptája Kaplonyban



9. kép: Az Ybl-féle kaplonyi templom, a főtéri előképe



10. kép: A Szatmári béke emlékműve a majtényi síkon



11. kép: Gáborok és mások a gelencei templomban

ne hallgassuk és érezzük át azt a sűrű csendet, ami csak ott található meg. Természetesen az idén is fölmentünk, és elmélkedve ücsörögtünk a Hármasalom oltárnak a pápalátogatás alkalmából felhúzott, véleményünk szerint kissé bumfordira sikeredett pót-tetőszerkezete alatt (5. kép). A konferencia hivatalos zárásaként este a szokásos gálavacsorán vettünk részt, a kulturális program hál' Istennek (és a szervezőknek) ismét helyi autentikus népzene és tánc volt, a vendégek általános megelégedésére és örömére.

Lássuk hát, hogy milyen gondolatokat és érzelmeket ébresztett ez a négy nap Gáborban. Fogalmazványa egyszerre lesz élménybeszámoló, hitvallás, és persze a konferenciáról szóló szakmai tudósítás is. Figyelem, írása termék megjelenítést tartalmaz! De még milyet!!!

Barta János
főmérnök

Székelyföldi zarándoklat

Tavasszal kaptam a felkérést a szervezőktől, hogy a Csíksomlyón minden évben megrendezésre kerülő ÉPKO konferencián előadást tartsak Barta János főmérnök kollegámmal a Puskás Ferenc Stadion feszítési munkáiról.

Őszintén örülve fogadtam a meghívást, és nem csak azon szakmai elismerés miatt, hogy megoszthatom a kiváló mérnök hallgatósággal a stadion-béli tapasztalatainkat, hanem azért is, mert (a mai divatos kifejezéssel élve) Székelyföld már régóta szerepelt a bakancslistámon.

Így történt tehát, hogy ez év június 13-án útra keltünk Erdély szívébe. Közel tizenkét órát utaztunk, bár itt meg kell említenem, hogy nem az volt az elsődleges célunk, hogy a legrövidebb úton teljesítsük a távot. Barta Janiban már korábbi közös utazásaink során is jól felkészült útikalauzt ismertem meg, és ezúttal sem kellett csalódnom benne. Útközben több Árpád-kori templomot is megtekintettünk (odafelé Ákos nevű faluban a Partiumban, 6. kép, visszafelé Aranyosgerenden az Aranyos völgyében, ahol a valódi múlt találkozik a hagyományok honfoglalással, 7. kép), tiszteletünket tettük a Károlyi család ősi kriptájánál (8. kép) a Nagykároly melletti Kaplony település Ybl Miklós által újjáépített, és a főtéri templom előképeként nyilvántartott templomának (9. kép) sírboltjában, és még arra is szakítottunk időt, hogy megtekintsük a szatmári béke emlékművét a Majtényi-síkságon (10. kép). Lenyűgöző és egyben szomorú, hogy a magyar történelem meghatározó emlékeit hátránk túl – és a tapasztalt, sokszor politikailag is befolyásolni kívánt körülmények között – tudjuk csak napjainkban megtekinteni. Viszont csodálattal tölt el, hogy a történelmet és a magyarságukat milyen elhivatottsággal és hazaszeretettel védik helyi nemzettársaink.

Közeledve úticélunk felé, elérkeztünk Hargita megyébe, amely felülmúlta minden várakozásomat. Álmomban sem gondoltam volna, hogy közel tízórányi autózással egy újabb Magyarországra találok. Tiszteletre méltó és egyben csodálatos, hogy milyen nagy összetartással maradt fent az elmúlt közel száz évben ez a magyar ajkú közösség! Bizonyára a mély vallásosság is nagyban hozzájárult ehhez, ami minden szegletében átjárja ezt a területet.

Sötétedés után érkeztünk a konferencia és egyben szállásunk helyszínére, a csíksomlyói Jakab Antal Tanulmányi Házhoz. Az udvaron felállított sátrakkal különböző sütekkel vártak minket vendéglátóink, ahol már ismerős kollegákkal találkoztunk, akik szintén a konferenciára



12. kép: A zabolai Mikes-kastély



13. kép: A zágoni Mikes-Szentkereszty-kúria

érkeztek. Evés, iszogatás és beszélgetés alkotta az aznap esti programot.

A rendezvény első napját szervezett tanulmányi kirándulással töltöttük. Az útvonal Csíksomlyó – Gelence (csodálatos középkori erődtemplom, nemrégiben újra megtalált fal-freskókkal, 11. kép) – Zabola (Mikes-kastély hatalmas parkkal, az eredeti tulajdonos családja által visszaszerezve, 12. kép) – Kovászna (ebéd) – Zágón (Mikes-Szentkereszty-kúria, a településen született Mikes Kelemen, majd később itt nevelkedett Kiss Manyi, 13. kép) – Csomakőrös (középkori eredetű templom és Kőrösi Csoma Sándor emlékház a faluban született nagy utazó tiszteletére, 14. kép) és végül Csíkszentimre (a Csíki Sör Manufaktúrában tett gyárlátogatás) – Csíksomlyó volt. A kirándulás azt az érzést keltette bennem, mintha időutazáson vettem volna részt egy olyan letűntnek hit korban, ahol a keresztény vallás szorosan összefonódott a mindennapi élettel. Jó volt ízeletet kapni ebből a csodálatos tájjal megáldott és nehéz körülmények közt élő népnek az



14. kép: Kőrösi Csoma Sándor mellszobra Csomakőrösön



15. kép: Kiváló az igazi Csíki-sör

életéből. Végül ezt az időutazást visszatértette a jelenbe utolsó programunk, amely az igazi Csíki sör készítésének rejtelseibe nyújtott betekintést, és amely a végeredmény tesztelésével záródott. Utóbbival kapcsolatban ezúton is megerősíthetem, hogy első osztályúra sikerült! (15. kép)

A kirándulást követő nap kerülhetett sor az előadásokra. A XXIII. Nemzetközi Építéstudományi Konferencia sokszínű előadásokkal tarkított programjában a Vasbetonszerkezetek szekción belül (melynek első felében Barta János töltötte be a szekcióelnöki tiszteletet) került sor a Puskás Ferenc Stadion feszítési munkáinak bemutatására (16. kép). A színes előadások mellett magával ragadó volt a rendezvény családi összetartó szellemisége, amely talán Csíksomlyó atmoszférájának is köszönhető.



16. kép: Kerner Gábor előadása a Puskás stadion feszítéséről a XXIII. ÉPKO-n



17. kép: Hajnalig ropták a táncot



18. kép: Na...!! (Igyunk! vagy Jön a medve!)

Természetesen nem mulasztottuk el meglátogatni a Csíksomlyói kegyhelyet, illetve a búcsú helyszínét sem, ami csak tovább erősítette bennem azt az érzetet, hogy ez a terület különleges áldással rendelkezik. Az egész napos előadás-sorozat az esti gálavacsora zárta le, ami egyúttal a konferencia zárórendezvénye is volt. Az ízletes vacsorát hargitai muzsikával és néptáncokkal „fűszerezték”, majd hajnalig tartott ezután a táncos mulatság (17. kép).

Vasárnap reggel fájó szívvel (és az átünnepelet éjszakát követően fejfel) hagytuk magunk mögött Csíksomlyót és Székelyföldet, ezt az idegen országba zárt KisMagyarországot.

Na...!!! (18. kép)

Kerner Gábor
főmérnök



Világépítők - Dr. Köllő Gábor

A Hídépítők magazin hűséges olvasói már két részt olvashattak eddig rovatunkból, amelyben Magyarország jelenlegi határain kívül élő és alkotó magyar építőmérnököket mutatunk be. A Világépítők sorozat eddigi részeiben egy Magyarországon született, de régóta külföldön élő és dolgozó (Dr. Windisch Andor), illetve egy határon túli (Nagy László) mérnök életútját ismerhették meg. Most, a sorminta felborításával, ismét egy Kárpát-medencében született, de szűkebb hazánkban sosem élt mérnökkel ismerkedhetünk meg, ezúttal viszont nem a Felvidékről, hanem Erdélyből, Kolozsvárról. Dr. Köllő Gábor a Kolozsvári Műszaki Egyetem professor emeritusa, illetve az erdélyi magyar műszaki értelmiség tudományos szervezetének, az EMT-nek az elnöke a neki is felkínált lehetőségek közül azt a variációt választotta, hogy önéletírás formájában önmagát mutatja be a Tisztelt Olvasónak, leírva élete kellemes, és sajnos időnként kellemetlen fordulóit, felsorolva pályafutása legfontosabb állomásait és műveit, végül bemutatva azt az állhatatos és kitartó munkát, amellyel az erdélyi magyar mérnöktársadalom megmaradását, sőt, fejlődését szeretné elérni mind az egyetemi munkájával, mind az EMT-ben végzett tevékenységével. Kívánunk mindehhez Professzor Úrnak nagyon jó egészséget, kitartást, és persze szorgalmas munkatársakat, akik majd tovább is viszik egyszer a megkezdett munkát. Fogadják hát szeretettel Köllő Gábor önvallomását.

*Barta János
főmérnök*



1. kép: Szamosújvári örmény templom

Közel hetven éve, 1950. március 27-én születtem Szamosújváron (1. kép), Kolozs megyében, Erdélyben. Gyermekkoromban eleinte pap szerettem volna lenni, de gyorsan váltottam, és később mozdonyvezető, majd sofőr volt a vágyott szakma számomra. Sokat áldogáltunk az állomás környékén, és csodáltuk a vonatokat, különösképpen a gőzmozdonyokat. Annál nagyobb élmény, mint felkerülni egy ilyen gépre, nem létezett a számomra! Ez egyszer sikerült is egy jólelkű mozdonyvezető jóvoltából.

Már abban az időben is sokat tudtam a vasúti pályáról, jelzőberendezésekről, de azért azt mégse gondoltam volna, hogy egyszer ezeket is fogom tanítani az egyetemen. A családban úgy anyai, mint apai ágon túltengtek a pedagógusok. Azt hiszem, én voltam az első mérnök a mi szűkebb családjunkban. De az élet furcsa dolgokat produkál, úgyhogy végül egy nagy kanyarral visszajutottam én is az oktatáshoz.

Visszatérve a kezdetekhez, a szamosújvári realgimnáziumban érettségiztem 1969-ben. Mindig a reál tudományok, elsősorban a matematika és a fizika érdekelték inkább, de szerettem a történelmet és a földrajzot is. Nehéz volt eldönteni, hogy hova menjek egyetemre. Szóba jött az elméleti matematika, valamint az építőmérnöki szakma. Végül a döntésben segített egy album, amelyben a világ legszebb és legnagyobb hidjait mutatták be. Ez eldöntötte az akkori kérdésre adandó választ, és mint utólag kiderült, egész életem további folyásának is irányt szabott. Felvételt nyertem, majd 1969 és 1974 között elvégeztem a Jászvásári Műszaki Egyetem Vasút-, Híd- és Útépítési Szakát. (Kolozsvárott ez a szakképesítés csak 1973-ban indult el, ezért kellett Moldvába mennem egyetemre.)

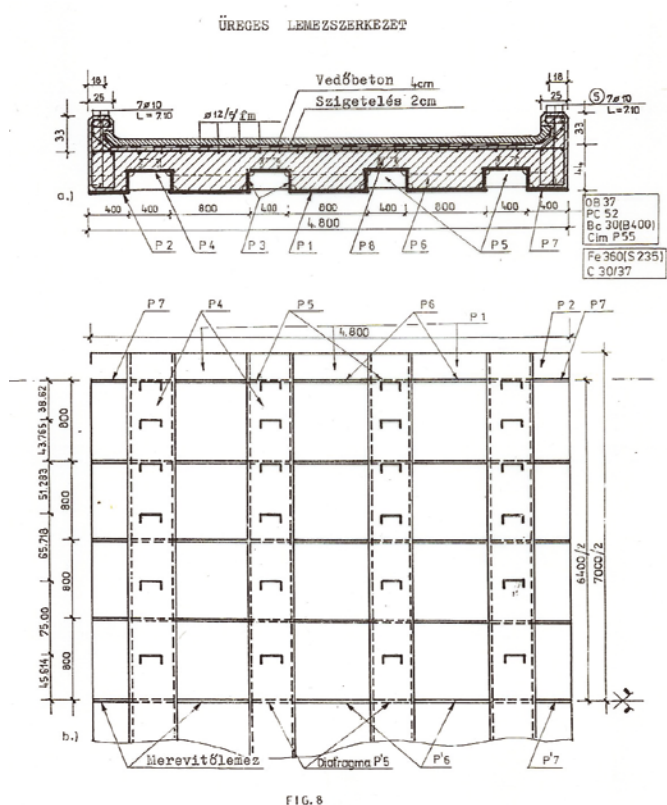
Évfolyamelsőként végeztem 1974-ben, így, mivel központosított kihelyezés volt, én a Kolozsvári Vasútépítő Vállalatot választottam első munkahelyemül. Három évig kötelező volt az építőtelepi gyakorlat. Akkor ez nekem nem nagyon tetszett, de később rájöttem, hogy ez a gyakorlat nagyon is hasznos volt. 1974 és 1978 között sok és változatos építési munkát vezettem: vasútépítés terén például a nagyváradi rendezőpályaudvar kibővítése, illetve a Dés-Déda vasútvonal villamosítása (benne pályaudvarok átépítése, két alagút úrszelvényének megnövelése, hidak átépítése és szerkezetük cseréje). Más jellegű munka volt a nagyváradi repülőter bővítése (felvételi épület építése, felszálló-/leszállópályák meghosszabbítása), az 1810 méter magas Heniu-hegy csúcsán egy rádió és televízió relé-torony építése (30 méter magas vasbeton + 58 méter acélszerkezet), valamint több magasház kivitelezése, stb. Ezekon a munkálatokon nagyon sok olyat tanultam a gyakorlati életben, amit az egyetemen nem oktattak, olyan emberekkel dolgoztam, akikre mindig szívesen emlékszem vissza.

A gyakorlati évek leteltével, 1978-tól egy versenyvizsga után megkezdtem az egyetemi karrieremet a Kolozsvári Egyetemen, az újonnan indított Vasút-, Híd- és Útépítési Szakon. Végigjártam az egyetemi fokozatokat: voltam tanársegéd, adjunktus, docens, 2000-től professzor, majd 2004-től doktori felkészítést vezető professzor, végül 2015-ben lettem emeritus professor. Közben 1995-ben megszereztem a műszaki tudományok doktora fokozatot. A doktori értekezésem témája: Az öszvérszerkezetek viselkedése sztochasztikus igénybevételekre.

Oktatási tevékenységem mellett több vasúti és közúti öszvérhidat terveztem, illetve a kutatási témáim között sokat foglalkoztam az öszvérszerkezetekkel, különösen az öszvér hídszerkezetekkel, és igyekeztem doktoranduszaim kutatását is erre fókuszálni. Eddig 13 doktoranduszom védte meg a disszertációját, és szerezte meg a doktori címet (PhD). A 41 éves egyetemi karrierem során igen sok tantárgyat kellett oktatnom: hidépítés, vasútépítés, alagútépítéstan, vasúti vágányfenntartás, nagysebességű vasúti pályák. Főleg vasúti vágány-geometriával, a vasúti felépítmény igénybevitelével, stabilitási kérdésekkel, valamint a pálya dinamikus igénybevitelével és öszvér hídszerkezetekkel foglalkoztam. Érdekességképpen megemlítem, hogy mivel szükség volt rá, tanítottam a Babes-Bolyai Egyetem Vegyészmérnöki Karán elméleti mechanikát a magyar szekción.

Tudományos tevékenységem eredményeképpen körülbelül 180 tanulmányom jelent meg belföldi és külföldi szaklapokban, folyóiratokban, konferencia-kiadványokban. Az egyetemen tíz kutatási témát vezettem, nagy részük öszvérhidak témakörében készült, de foglalkoztam a vasúttal kapcsolatos témákkal is. Dolgoztam körülbelül húsz más kutatási projekten is, ezenkívül 23 egyetemi tankönyvet, műszaki könyvet írtam román és magyar nyelven. Úgy gondolom, egy egyetemi oktató feladata nemcsak az oktatás, hanem kutatási és tervezési munka is, és ezek ötvözése a tudományos tevékenységgel. A tanszéki munka mellett jó együttműködést valósítottam meg a különböző szakmai intézményekkel.

Tervezési munkáim közül megemlíteném a Kolozsvári Vasútgazgatóság területén üzembe helyezett öszvérlemez hidakat, amelyekből körülbelül 12 darab épült. Ezek



2. kép: A Köllő-féle hídszerkezet rajza



3. kép: A galambfalvi híd



4. kép: Egy korábbi ÉPKO megnyitóján Dezső Zsigmonddal, Dunai Lászlóval, Kontra Jenővel és Borboly Csabával

egyedi szerkezetek, az igazgatóságon Köllő-féle hidaknak nevezik még ma is (2. kép). Ezenkívül én terveztem az első teljesen hegyesztett acélszerkezetű közúti hidat Galambfalván. Erre a hídra azért vagyok büszke, mivel egy nagy árvíz után kellett nagyon gyorsan megtervezni és kivitelezni. A tervezés és a kivitelezés kéz a kézben ment. Szeptemberben kezdtük a tervezést és a kivitelezést, és december 2-án (!) már átadtuk a hidat (3. kép). Hasonló hidakat később még terveztem Háromszéken és Hargita megyében is.

Azt ugyanakkor mindig sajnáltam, hogy nagyobb hidat nem volt lehetőségem tervezni. Nagyon jónak, érdekesnek és különlegesnek tartom azt a programunkat, amelyet György Béla barátommal, volt tanítványommal valósítottunk meg, és amely keretében kiselejtezt vasúti tehervagonok szerkezetét használtuk fel helyi mellékutakon hídszerkezetek megtervezéséhez és megvalósításához. A szükség nagy úr, azaz szegény ember vízzel főz... (A szerkesztő megjegyzése: Magyarországon legalább egy helyen egy második világháborús tank alváza, mint tartószerkezet szolgál egy alsóbbrendű út vízfolyás fölötti átvezetésére.)

Mint egyetemi oktatónak, volt egy vezérelvem, amit négy évtized alatt betartottam: azt, ami annak idején nekem nem tetszett, azt én sem fogom megtenni az én hallgatóimmal. Úgy gondolom, hogy minden tudományos fokozatom, egyetemi rangom és beosztásom ellenére én egy laza, rugalmasan

viselkedő tanár vagyok. Nálam az a szabály, hogy nincs szabály, egy dolog a fontos, hogy elsajátítsuk a szakma minden csínját-bínját.

Az oktatáson, kutatáson és tervezésen kívül sokat foglalkoztam tudományszervezéssel és népszerűsítéssel. Már 1995-től bekapcsolódtam az Erdélyi Magyar Műszaki Tudományos Társaság (E.M.M.T.T., vagy még rövidebben EMT) munkájába, kezdetben mint tudományos elnökhelyettes hat évig, majd immáron több mint 14 éve mint a társaság elnöke és mint az építéstudományi szakosztály elnöke. Szerveztünk évente tíz nemzetközi konferenciát szervez, legalább 1300-1400 szakembert mozgatunk meg, főleg a Kárpát-medencéből, de Európa távolabbi országaiból is. Ezen rendezvények legfontosabb jellemzője a magyar nyelv, azon belül is a magyar műszaki nyelv, amelyen a konferenciák munkálatai folynak. Hidat képeznünk különböző országok szervezetei között.

A rendezvények sorában számomra különös jelentőséggel bír az, amely a szakmához kapcsolódik: 1997-ben rendeztük meg az első Építéstudományi Konferenciát, rövidítve ÉPKO-t. Ez egy olyan rendezvény, amely Erdélybe hívja az építéstudomány több ágával, építészettel, épületgépészettel és természetesen az építőmérnöki szakterülettel foglalkozó szakembereket. Az első három alkalom kivételével, amikor is Szovátán, majd Székelyudvarhelyen jöttünk össze, már hússzor találkoztunk Csíksomlyón (4. kép). Ez egy szakrális helyszín, amely lassan az építéstudományi szakemberek Búcsúhelye lett: ide minden évben egyszer el kell jönni! Eddig körülbelül 3500-an vettek részt 10 országból (5. kép). Én az ÉPKO-t egy roppant sikeres



6. kép: Egy korábbi ÉPKO zárórendezvényének megnyitásán

rendezvénynek tartom, és merem remélni, hogy az eddigi résztvevők is így gondolják (6. kép).

Az életem nem lett volna ilyen kiegyensúlyozott, ha nem áll mögöttem egy szerető család. Két gyermekem van, Gábor orvos, Katalin vegyész mérnök. Feleséggel, Ibivel 35 évig éltünk boldog házasságban, majd a sors úgy akarta, hogy ennek vége legyen. Van egy hű társam, Csoki, a kis tacskó (7. kép). Hobbiterén sem állok rosszul; hármat emelnék ki közülük, mindhárom testmozgással kapcsolatos. Az első a szabadban való úszás, viszont nem bárhol, hanem kizárólag az ország legmélyebb édesvízi természetes tavában, az erdélyi



5. kép: Köllő Gábor kopjafaállítókkal 2018-ban a Jakab Antal Ház előtt



7. kép: Köllő Gábor hű társával, Csokival

deltának is nevezett Széki-tóban (más néven Csukás-tóban). A másik a kerékpározás. És hogy egy kevésbé szokványos sportot is említsek, akár hiszik, akár nem, a harmadik a görkorcsolyázás.

Még mindig tanítok a Kolozsvári Műszaki Egyetemen és dolgozok az egyetem doktori iskolájában, hogy meddig, azt nem tudom, talán ameddig szükség lesz rám. Van egy vágyam, amit a Sapientia Erdélyi

Magyar Egyetemen az ott dolgozó oktatókkal szeretnénk megvalósítani: egy építőmérnöki szakot. Sajnos az akkreditáció egy roppant nehéz és hosszadalmas folyamat, és léteznek ellenérdekeltek, mint mindig, ha Erdélyben egy magyar intézményről, annak létrehozásáról van szó. Én azért optimista maradok.

Eddigi tevékenységemet volt, amikor bírálták, máskor pedig elismerték. Több szakmai elismerést kaptam,

ezek közül kettőt emelnék ki, már csak azért, hogy szerény maradjak: a fib Magyar Tagozatának Palotás László díját, amelyet a díj megalapításának évében, 2000-ben rögtön elsőként kaptam meg a Hídépítő Rt. Műszaki Osztályának akkori vezetőjével, Wellner Péterrel együtt, valamint a Román Vasúti Klub életműdíját.

*Dr. Köllő Gábor
professor emeritus, Kolozsvár*

Lapzárta után érkezett

Dr. Köllő Gábor szemérmesen csupán két, számára adományozott díjat említett a cikkében. Az írás elkészítésekor még nem tudhatta, hogy nem-sokára fog kapni még egy olyat, amelyet (minden szerénysége ellenére) bizonyára megemlítené a felsorolásban.

A Magyar Út- és Vasúti Társaság 25. születésnapja alkalmából megtartott tudományos szimpóziumon Köllő Gábor kapta a MAÚT Millennium Aureum, vagyis Aranymérföldkő plakettjét!! Érdemes megjegyezni, hogy az esemény másik két díjazottja Michel Virlogeux (Clark Ádám díj) és Szilvai József Attila (Vásárhelyi Boldizsár díj) voltak.

Lapunk szerkesztősége és az A-HÍD Zrt. nevében ezúton is szívósból gratulálunk Professor úrnak a rangos szakmai díjhoz!

Barta János



A MAÚT jubileumi rendezvényének díjazottjai:
Dr. Michel Virlogeux, Dr. Köllő Gábor és Szilvai József Attila

Hídépítők Egyesülete Futószakosztály

FUT-A-HÍD - az egészséges életmódotért!

Az év elején kezdett el formálódni a Hídépítők Egyesületénél egy futószakosztály alakításának a gondolata. A gondolatokat hamarosan tettek is követték, egészen pontosan 2019. február 8-án kaptam Szöllős Andrásról egy e-mailt, melyben határozott állítással közölték a címzettekkel, hogy a Hídépítők Egyesületének keretén belül futószakosztályt szeretnének alapítani, melynek vezetését az e-mailben fogalmazottak szerint örömmel elvállaltam.

Pontosan tíz napig húztam az időt, hogy válaszoljak az e-mailre, hogy valóban vállalom-e ezt a nemes feladatot. Igenlő választ adtam, mivel többen is jelezték, hogy nagyon örülnek és támogatnak is, bár ők nem tudhatták, hogy a vállalás nem egészen így történt.

Aznap nem voltam depressziós, amikor a folyosón elkopott két keménykezü-szavú ember (Szöllős András és Hegedűs Csaba) azzal a felszólítással, hogy „Elvállalod ugye a futószakosztály vezetését?” Ők úgy hallották, hogy a két emelet megmászása utáni szapora levegővétele „igen”-t jelentett, és erős kézzorítással gratuláltak, mielőtt bármit is mondhattam volna.

Komolyra fordítva a szót, ne felejtsek el, hogy két évvel ezelőtt már volt egy nagyon sikeres bemutatkozásunk a Városligetben rendezett hatfős maraton váltón, ahol a FUT-A-HÍD alkalmi csapata (Endrődi Mónika, Csohány András, Klincsek Géza, Lóczy Attila, Szöllős András és jómagam) a 25. helyet szerezte meg az 561 csapat közül, a céges váltók közötti versenyben a kiváló tizedik helyen zárt, az építőipari cégek váltói között nem talált legyőzőre. Azon a versenyen a G-Híd csapat is nagyon jól szerepelt, tehát van mire alapozni.

Viszont határozott véleményem volt, hogy csak akkor érdemes szakosztályt alapítani, ha nem csupán a Hídépítők Egyesülete neve alatt versenyzünk alkalmilag, hanem a tagoknak közös edzési lehetőséget is tudnánk biztosítani. Ezzel kapcsolatos érdeklődés feltérképezéséhez egy általános kérdőívet küldtünk ki a cégcsoport munkavállalóinak. A kérdőívet kitöltő 65 fő közül bár 41 fő érdeklődött heti egy közös edzés iránt, sajnálatos módon a tényleges jelentkezők száma jelenleg mindössze hét főnél tart. Ezt a helyzetet leginkább annak tudom be, hogy a cégcsoportunk „futótársadalma” rendkívül sokszínű: alkalmanként vagy rendszeresen sokan futnak nemtől, életkortól, lakóhelytől és beosztástól függetlenül, de legtöbben egyedül teszik ezt.

A versenyeken az eddigi tapasztalat szerint még a váltók tagjai is egyedül – igaz kicsit egymásért – futnak. A különböző időpontokban lévő, eltérő táv számoknak nincs csapategységet kialakító hatása.

Ezért a közös edzéseknél az egészségmegőrző hatás mellett a legnagyobb értéke szerintem az lenne, hogy erősíti az összetartozás érzését, és bővíti a céges



futó, illetve együtt edzeni, erősödni akaró társadalmi kapcsolatrendszer. Ráadásul a közös edzések jobban is ösztökélnék a mozgásra! Egyrészt, ha éppen nincs kedved egyedül futni, TRX-ezni, saját vagy kiegészítő súlyokkal erő és állóképességi gyakorlatokat végezni, sokkal szívesebben teszed azt társaságban. A közös edzés meghozza azt, hogy a versenyen mindenki egy közös célért, a csapat teljesítményéért küzd. A sikeres csapat nem egyéni futók összességéből áll, hanem együttes erőfeszítésünkből. Leelőzni futásban a felettesed pedig igazi élmény lehet!

Ezért úgy gondoltuk, vágjunk bele, és meglátjuk, hogy mennyien csatlakoznak még hozzánk.

A nyár nem volt alkalmas az edzések szervezésére. Várható, hogy edző vezetésével, szeptember végétől csütörtök délutánként 17 órától tartunk edzéseket. A tornaterem egyeztetés alatt van jelenleg.

Mindenkit várunk szeretettel, NEM CSAK FUTÓKAT!

Természetesen mindezek mellett már versenyeken is részt vettünk, tavasszal, illetve nyár elején:

- 34. Telekom Vivicitta Városvédő Futáson a 21 km-es távot egy fő, ugyanezt a távot párban ketten, a 10 km-es távot négyen teljesítették, a 3x2 km-es váltóban hatan álltak rajtjához.

- Az ALDI Női Futógálán az 5 és 10 km-es távon négyen indultak, a 3x2 km-es váltóban egy női csapatot állítottunk ki.

- A Kékes-csúsfutást 680 m szintkülönbséggel is már hat fő teljesítette, nem is akármilyen eredménnyel.

A szeptember 8-i Wizz Air Budapest rendezvényen a Hídépítők Egyesületének nevezésével egy fő lefutotta a félmaraton, a távot két, illetve háromfős váltókban is teljesítette egy-egy csapatunk. Különösen jó eredménynek tartom az 5. helyet, amit a háromfős váltó ért el 375 csapat közül.

További célkitűzések:

A 34. SPAR Budapest Maratonon 2019. szeptember 28-án, szombaton 15:00-kor rajtjól négyfős (fiú, lány és vegyes) csapatok részeként is képviselik cégünket a Pázmány Péter sétányon megrendezésre kerülő 4x2 km-es váltófutásban. A táv mindössze 2 km, így mindenki számára teljesíthető és önmagában már a táv, teljesítése is fontos pontokat jelent a cégek közötti versenyben.

A 34. SPAR Budapest Maraton minimaraton távja (5 km) 2019. szeptember 28-án, szombaton 10:50-kor, a maratonka távja (2,3 km) 13:20-kor rajtol, melyet követően 13:30-kor a 2,3 km-es távot akár még gyalogolva is lehet teljesíteni.

Tervezzük még, hogy a 2019. október 23-án tartandó Kolonics emlékfutásra, mely egy félmaraton hossza, is több tagunkat benevezünk.

Minden, az edzések iránt érdeklődőt és a versenyekre jelentkezőt továbbra is szeretettel várunk!

Köszönöm a szakosztály életét fenntartó, igen aktív segítőknek, Endrődi Mónikának, Szöllős Andrásnak, Hegedűs Csabának a munkáját!

Csepregi András
FUT-A-HÍD szakosztályvezető

Foci 2018-2019 – két szezon mérlege



Foci – 2018

Ez az év nagyon sikeres volt számunkra. Minden bajnokságot, ahol elindultunk, megnyertünk. 2018-ban a Hídépítők háromszoros bajnok lett. 1998 és 2018 között, vagyis az elmúlt húsz év alatt a legeredményesebb csapat lettünk a Budai XI. SE által rendezett kispályás labdarúgó bajnokságokban.

A Hídépítők családi sportnapja huszadik alkalommal került megrendezésre. A Budai XI. SE 2017 novemberre és 2018 áprilisa között két alkalommal rendezett bajnokságot. Csapatunk mind a két bajnokságot megnyerte. A csapat fizikai és mentális felkészültségét az eredmény is bizonyítja. Az előző év bajnoki címét, így sikeresen megvédtük.

Áprilisban már hagyománnyá vált, hogy az Arany Ászok Futballárénában megrendezésre került őszi-tavaszi, legnívósabb amatőr bajnokságban is részt vettünk. A tizenöt csapatot szerepeltető bajnokságot aranyremmel zártuk. A csapat játéka a fegyelmezett védekezésre és az agresszív letámadásra épült.

Ez év május 12-én jubileumhoz érkezett a huszadik alkalommal megtartott Hídépítők labdarúgó és családi sportnapja. Ez a Hídépítők napja keretében, a Magyar Honvédség dunai hadiközpontjában került megrendezésre. A résztvevőket Dombóvári Éva főtiktár asszony köszöntötte. A családi nap hangulata remek volt. Ennek a sikernek a záloga a Hídcsoporthoz tartozó kollégák sportolás iránt tanúsított érdeklődése és lelkesedése. Ezek a sportnapok összekovácsolnak bennünket, és kedvet csinálnak a sportoláshoz és az egészséges életmóddhoz. Résztvevő csapatok: Hídépítők, A-Híd, K-Híd, HBM, ÁRGUS, Magas-Híd, Honvédség, Minarik SE.

A színvonalas mérkőzések után a kupákat, érmeket és okleveleket Sal László, az A-Híd Trt. vezérigazgatója és Bernárd János, a Budai XI. SE elnöke adta át.

I. helyeztet: Hídépítők

II. helyeztet: A-Híd

III. helyeztet: HBM

A legsportszerűbbnek járó díjat a K-Híd csapata nyerte.

Az elmúlt húsz év legeredményesebb, kispályás csapatának járó díjat, kupát és oklevelet is a Budai XI. SE elnöke adta át Polenyák Andrásnak, a Hídépítők csapatkapitányának.

Ennek tükrében a kapitány nem kis büszkeséggel tekinthet vissza csapata eredményekben gazdag húsz évére, ami nem lett volna lehetséges támogatóik, a Hídépítő Zrt., az A-Híd Zrt. és a Hídépítők Egyesülete nélkül.

Foci – 2019

A 2019-es idényt a Hídépítők labdarúgó csapata sikeresen zárta.

Kétszer első, majd egyszer a második helyen végeztünk.

Az év első tornája az ELTE Sporttelepén vette kezdetét, ahol a műfüves bajnokságon vettünk részt.

Résztvevő tíz csapat – A-Híd, Hídépítők, Alfa, Antenna Hungária, Fildoro, Furko, Geometria, Nekem Mindegy, Pílu 04, Real Margit – mérettettek meg. Ez a Geometria győzelmével zárult, amit másodikként a Hídépítők, majd harmadikként a Fildoro csapata követett.

A második torna a XI. kerület Mérnök utca 35. szám alatt került megrendezésre, szintén tíz csapat részvételével: A-Híd, Hídépítők, Alfa, Antenna Hungária, Dribli, Fildoro, Furko, Geometria, Nekem mindegy, Real Margit.

Ennek a téli-tavaszi bajnokságnak a végeredményeként a Hídépítők csapata elkönnyvelhette az év első győzelmét. Mögötte végzett az A-Híd és a Real Margit a második és harmadik helyével.

A Hídépítő sportnap keretében, amit Budapest II. kerület, Kolozsvári Tamás utca, Panoráma Sportközpontjában került megrendezésre, Lajkó Katalin köszöntötte a résztvevőket. A labdarúgó torna hat csapat közreműködésével vette kezdetét: A-Híd, Hídépítők, K-Híd, Árgus-Security, HBM, Minarik SE (Gödöllő).

A döntő mérkőzést a Hídépítők és az Árgus-Security csapata játszhatta. Ennek végeredménye a Hídépítők győzelmét hozta. Másodikként az Árgus-Security, harmadikként az A-Híd állhatott a dobogó harmadik fokára. A torna érmeit és okleveleit az Árgus Security Vagyonvédelmi Kft. igazgatója, László György és az Újbuda SE elnöke, Bernárd János adta át.

A sport közösségformáló szerepéről a sportnap keretében újra megbizonyosodhattunk. A színvonalas programok nemcsak a csapatokat, hanem a közönséget is összekovácsolták.

2020-ban a Hídépítők csapata fennállásának 25. évfordulóját ünnepelheti. Köszönet érte a Hídépítők Egyesületének, az A-Híd Zrt-nek, a Hídépítő Zrt-nek a Hídcsoporthoz további tagjainak, a játékosoknak és a szurkolóknak.

Hídépítő csapata: Kiss László, Kelemen Kálmán, Sárosi Zsolt, Barta János, Kecskeméti Kristóf, Munkácsi Richárd, Barta Gergő, Gábor Zoltán, Gálfalvi Levente, Oláh Gábor, Sztaskó Zoltán, Komáromi János, Komlósi Mihály, Fritz Balázs, Polenyák András.

*Polenyák András
Hídépítő Csapatvezető*





Szemelvények egy sárkánycsapat hajónaplójából avagy Moszkva 2019 Klub Európa Bajnokság

Dátum: 2019. február 02., szombat
Helyszín: Kisinői turistaház, téli edzőtábor
Időjárás: amolyan télies
Létszám: 24 fő csapattag, 1 fő Edző bá

Napló bejegyzés:

Az egész napos kirándulás után este megtartásra került a szokásos éves csapatgyűlés. Még egyszer kiértékelésre került a 2018-as versenyszezon. De a legfontosabb, hogy már a 2019-es versenyekről is lehetett híreket hallani.

Hurrá! Ugy döntött a csapat, hogy nekifog a felkészülésnek a Klub Európa Bajnokságra, amit idén Moszkvában rendeznek meg. Többben jártak már ott versenyen, nagyon jó a pálya. Na erre kíváncsi leszek!

Dátum: 2019. március 20., szerda
Helyszín: Budapest, Uzi telep
Időjárás: hát, nem evezni való az időjárás, de kitartunk, hiszen végre vízen lehetünk
Létszám: 16 fő csapattag, 1 fő Edző bá, 1 fő kormányos - Misi bá

Napló bejegyzés:

Na végre meghirdették a versenyt. Már azt hittük nem lesz belőle semmi. Megjött az első bulletín, ahol a versenyről meg lehet

tudni az alapinformációkat. Kezdődhet a hivatalos szervezés.

Na nézzük, hányan is akarnak jönni Moszkvába? Milyen egységeket tudunk kiállítani?

Ajaj, ez így kevés lesz!

Dátum: 2019. április 14.
Helyszín: Home office
Időjárás: mint az otthon melege
Létszám: 1 fő csapathkapitány

Napló bejegyzés:

A kocha el van vetve. Leadásra került az előzetes nevezés. Igaz, a létszám még mindig nincs meg, de nem baj, megoldjuk ezt is. Indulhat a telefonálgatás a szomszéd csapathoz, hátha vannak lelkes jelentkezők.

Dátum: 2019. június 07.
Helyszín: Uzi telep
Időjárás: Napos
Létszám: 1 fő csapathkapitány, 1 fő Edző bá, 12 fő csapattag

Napló bejegyzés:

Osszeállt a végző csapat! Azt hittük ez soha nem lesz, kész és soha nem lesz vízünk se. Mindenki megvan az útlevele, adatok,

fényképek összegyűjtve, vízumkéző lapokat sorozatban gyártjuk.

Zajlanak a közös edzések... hm... egész jól mennek a hajók. Jaj, már nagyon várjuk a versenyt!

Semmit nem bízunk a véletlenre, inkább egy utazási iroda segítségével futunk neki a nagy utazásnak. Ezt nem hiszem el az orosz szervezőknél nem beszélnek semmilyen nyelvet, nem válaszolnak a kérdésekre. Telefonon nem lehet őket elérni. Mindjárt lejárnak a határidők.

Uristen, csak egyszer érijünk oda!

Utazó létszám 36 fő, ebből versenyző 34 fő, 13 fiú és 21 lány. Itt, azt hiszem, nővérlom lesz. Az A-HiDragon csapatból 13 fő, a Lapátalók csapatából 11 fő, a győri GYJSE csapatból 4 fő, további csapatokból még további 4 fő csatlakozott hozzánk.

Dátum: 2019. július 13.

Helyszín: Vízi telep

Időjárás: Kissé szeles, zivatarokkal tarkítva

Létszám: 31 fő versenyző létszám, 1 fő Edző bá

Napló bejegyzés:

Elkészültek a hajóbeosztások hát ez nem volt egyszerű eset. Összelogisztikázni a hajókat és a futamokat. Ráment egy-két hétvége és a végén már az esték is.

Edző lának, jelentjük, a csapat versenyzése és utazása KÉSZ!

Ma volt az utolsó közös edzés. Már mindenki be van zsongva. Készültek nagyon jó fotók az edzésről emlékül. Az a nagy zuhé

nem kellett volna, de hát akkor szeretünk evezni, amikor jól esik!

Dátum: 2019. július 16.

Helyszín: Moszkva

Időjárás: változékony, napos

Létszám: 36 fő utazó csapattag

Napló bejegyzés:

Moszkvai idő szerint 13:40-kor szállt le a gépünk a Seremetyevo nemzetközi repülőtéren. A csomagok és a lapátok megszerzése után a következő kihívás a busz felkutatása volt, ami elvitt minket a szállásra. Már megint ezek a nyelvi nehézségek...

A szállás elfoglalása után elrohantunk az akkreditációs irodába a kártyákért, így már teljesen hivatalos a csapat részvétele a versenyen.

Dátum: 2019. július 17.

Helyszín: Moszkva

Időjárás: változékony, borult szeles.

Létszám: a teljes versenytól

Napló bejegyzés:

Delelőtt mindenki tingli-tanglizott egy kicsit. A hotelünk közvetlenül a versenypálya mellett van, így gyalog tudunk kijárni, 20 perc erős sétával. Elmentünk bejárni a versenypályát, sőt tartottunk egy edzést is. Ez csak azért fontos a későbbiekre nézve, mert itt jöttünk rá, ha vodkában mérjük a rajtot, sokkal jobban mennek a hajók.



Este volt a nyitóünnepség. Az az igazság, nagyon kitettek magukért a szervezők. De a legszebb pillanat akkor is az volt, amikor egy parasztleánynek öltözött fiatalember behozta a magyar lobogót. Este már nem lehetett bírni a csapattal, ott dühöngött mindenkiben a verseny izgalma.

Dátum: 2019. július 18. - első versenynap
Helyszín: Moszkva
Időjárás: változékony, borult szeles.
Létszám: a teljes versenytábla

Napló bejegyzés:

Ajj! Kezdődik... Az első nap a 200 m-es távoké és a 10-es hajóké volt. Teljes harci kedvvel vágunk neki az első versenynek. A 40+ lányok kezdtek 200 m-en. Futás az egyik futamról a másikra.
 „Hol a dobos? Hol a kormányos? Lányok, menjünk már, beszállás, van boat marshal-nál!” Mindig ez a rohanás! A teljes káosz-ból egy pár óra alatt összeállt a rend, és egy jól szervezett csapathént kezdtünk el működni. A nap legnagyobb eseménye, hogy az 50+ lányok aranyérmét szereztek 200 m-en a klub és a nemzetek közötti kategóriában is, sok más szép eredmény mellett.

Dátum: 2019. július 19. - második versenynap
Helyszín: Moszkva
Időjárás: változékony, egyik percben süt a nap, a másikban meg zuhog az eső
Létszám: a teljes versenytábla

Napló bejegyzés:

A mai nap nagyon korán kezdődött, de teljes a harci kedv. Ez a nap a 20-as hajókról szól, mind a nemzetek közötti, mind a klub kategóriában. De délután már a 2000 m-es üldözéses versenyen lapátoltunk fáradhatatlanul, hol kisebb, hol nagyobb sikerekkel.

Dátum: 2019. július 20. - harmadik versenynap
Helyszín: Moszkva
Időjárás: napos, de azért nem lehetett bikerre vethőzni.
Létszám: a teljes versenytábla

Napló bejegyzés:

Ma 500 m-eket megyünk, mindenféle kategóriában. Hú-húú gyerekek! Végignéztünk a pályán, ez a nap hosszú lesz! Összesen 14 db 500 m-es versenytáv! Az első 500 m-es verseny után kicsit ellazonytalanodtunk. Valamit elmeríttek a szervezők, ez nem lehet ilyen hosszú, soha nem ért véget a futam. Kezd fáradni a csapat, így, három nap után ez érthető, ennek ellenére az eredmények jöttek. Azt hiszem, nem szeretjük az 500 m-es távot!

Dátum: 2019. július 21. - negyedik versenynap
Helyszín: Moszkva
Időjárás: ma már tényleg egész jó idő van
Létszám: a teljes versenytábla, minusz 1 fő, akinek leserült a válla

Napló bejegyzés:

Folytatódott az 500 m-es verseny, már a 20-as hajóban. A tegnapi fáradtság ma már halmozottan jelentkezik a csapatnál. (Ugyan) Kisebbl adrenalin jelent, hogy az utolsó napnál járunk. Ezért mindenki belead apait-anyait. Délután, terveink szerint, hat darab 2000 m-es versenytávot kellett volna menni, de muszáj volt kicsit újratervezni, mert egy csapattársunk leserült, és elértük a fizikai korlátainkat. Dolgtunk ugyan egy-két futamot, de amit bevállaltunk, azt szívvel-lélekkel végigcsináltuk. A záróünnepség után, nagyon fáradtan ugyan, de belecsapott a csapat a „lesóba”, és műlattunk egy kicsit, most már igazán önfeledten.



Dátum: 2019. július 22.
Helyszín: Moszkva
Időjárás: igazi kánikula
Létszám: a teljes versenytábla

Napló bejegyzés:

Újrat ért az EB, a mai nap az egyetlen, amikor „szabadok vagyunk”. Furcsa, hogy nem versenymezbe öltözünk reggel. Persze azért az egyik csapattagunk reggel felvette a szokásos piros mezt és felkémásan megkérdezte, hogy hánykor lesz az első futamunk. Erre a szobatársai gyorsan keresni kezdték az otthonra vásárolt vodkát, hiába. Moszkvát látni kell! De jó lenne nem hullafaradtan és nem egy nap alatt, de amúgy csodás nap volt!

Kis statisztika a hajónapló kedvéért, amit valami érthetetlen okból többen fejből nyomunk azóta is: 350 km hosszú metróhálózat, 212 megállóval, 12,5 millió lakos, amire nyáron jön még napi 5 millió turista (aki szerintem mind kínai).

Holnap repülés haza élményekben gazdagon, azt hiszem soha nem fogjuk elfelejteni az együtt töltött hét napot. Itt és most barátságok kötődtek, amik talán életünk végéig elhiszünk!

Lányok, fiúk, ez jó mulatság, FÉRFI munka volt!



Utóirat:

Az A-HÍDragon csapata ezúttal harmadik alkalommal vett részt nemzetközi versenyen, amire nagyon büszkék vagyunk. Az összesített eredményben (klub és nemzetek közötti kategória) 20 érem landolt a csapatnál, amiből 5 arany, 5 ezüst és 10 bronz érem. Ezúton is szeretnénk külön megköszönni mindenkinek, akik támogattak minket és hittek bennünk.

A-HÍD Zrt.
K-HÍD Kft.
HSP Kft.
Acélhidak Kft.

Remélem lesz még folytatás!

Hlatky Réka
csapatkapitány



„Kutyás szív, kutyás lélek, kutyás leszek amíg élek”

Már kisgyermekként is sokat sündörögtem a kutyák és a háziállatok körül. Vidéken élő gyermekként mindig is nehéz volt elfogadnom a körülöttem élők állattartási kultúráját, illetve nehéz volt elviselnem azt a fajta bánásmódot, állatkínzást, amit a szüleim generációja teljesen természetesnek tartott. Kutyákat likvidáltak, ha már nem úgy „teljesítettek”, ahogy azt az ember elvárta, megszületett almakat tüntettek el, mintha nem is léteztek volna és sorolhatnám még jó sokáig. Mára ez a helyzet nem sokat változott, azonban felnőtt fejjel már tudok harcolni ellene, tudok változtatni és törvény adta jogommal mindent meg is teszek az állatkínzás ellen.

Sokan úgy neveznek, állatvédő. Azonban ilyen titulus nincs, senki sem születik annak, Én csak egy átlagember vagyok, aki túl azon, hogy nagyon szereti az állatokat, tenni is akar azért, hogy szebb legyen a világunk. Az állatvédőt a tettei teszik azzá, ami és tenni mindenki tud, aki akar, aki szívből érzi azt, hogy tenni szeretne. De mit is jelentenek ezek a tettek?

Az utcán-erdőn-mezőn gazda nélkül kóborló állatok hazajuttatása, a gazdátlanok elhelyezése, ellátása, gondozása, orvosi ellátása, a sérültek megmentése, felgyógyítása, illetve egyre több esetben a felelőtlen állattartók elleni fellépés (feljelentés, tanúszkodás, tárgyalás, állattartástól való eltiltás) és további ezer teendő, amit az éppen aktuális helyzet megkövetel. A felelőtlen állattartókkal lassan napi szinten szükséges küzdenünk,

Próbálok visszaemlékezni... Mindig is voltak kutyáink. Már gyermekkoromban is, de abban az időben még „kutyaként” léteztek mellettünk, most viszont családtagként élnek velünk. A kettő között óriási különbség van.

A családom és a munkám mellett megmaradt kevéske szabadidőmben több mint egy évtizede azon dolgozom minden erőmmel, hogy a segítségével minél több kitesztott, bántalmazott, magára maradt vagy sérült kutyát segíthessek „kutyához méltó” élethez.

melyhez nagy segítséget nyújt a közterület felügyelet illetve a rendőrség, mellyel egyre jobb és szorosabb az együttműködés.

Egy gazdátlan, talált kutya ideiglenes családnál történő elhelyezése után megkap minden szükséges orvosi ellátást (parazitamentesítések, chip, oltások, illetve ivartalanítás, s minden egyéb szükséges műtéti beavatkozás – sérv, láb stb.), rehabilitációt és gonodoskodást. Csak mindezek után áll készen arra, hogy kinyissak előtte egy a kaput, amely az otthonába vezet majd őt. Megkeresem mindannyiuk számára a világ legjobb gazdját.

Ez a folyamat különböző időszakokat ölel fel. Vannak olyan szerencsések, akik pár hónap alatt gazdira lelnek, de vannak olyan mentett kutyusaim is, akik már öt éve élnek a gondozásomban és csak rám számíthatnak.

Nagyon sokan vannak már gazdinál, az ő sorsukat életük végéig nyomon követem, s ha bármikor újra szükségük lesz rám, én akkor is ott leszek nekik. Vannak olyan idős és beteg, mentett kutyusaim is, akiknek már lehetetlen gazdit találnom... ezért ők örökös „falka-tagok” maradnak. Róluk életük végéig én gondoskodom.

Több esetben kerül hozzám balesetben sérült kutya (HÉV által elütött lábsérült, bántalmazott, autó által lebévult, vagy csak szimplán a végtelenségig elhanyagolt stb.), akik a gondoskodásnak, megfelelő orvosi

ellátásnak és a rehabilitációnak köszönhetően felépültek, meggyógyultak, s ma már egészséges és boldog gazdisok.

Gyakran, olyan megtört kutyákkal találkozom kint a semmiben, akiknek a befogásához hosszú hónapok kellene. Őket annyira meggyötörte a kint töltött időszak, hogy rettegtek tőlünk, emberektől, megfoghatatlanokká váltak, az emberi érintést nem tűrték. Volt olyan mentettem, akihez nyolc hónapon keresztül minden egyes nap mentem munka után, elláttam, etettem, szelídítettem, de hiába próbáltam közeledni, megfogni továbbra sem engedte magát. Végül élőcsapdával kellett őt befogni. Azóta Balaton parton élő boldog gazdis eb lett belőle. De voltak olyanok, akiknek a lelkén olyan mély sebeket okozott az ember, hogy kizárólag altató lövedékes szakember segítségével tudtuk megfogni.

Borzasztó érzés azt látni, mikor egy pár hónapos kutyakölyökben akora törést okozunk mi emberek, hogy az emberi kéz érintésére szívet tépő sikítással válaszol. Őket kihozni ebből az állapotból nem egyszerű, ám annál szebb és felemelőbb feladat.

A kezdetben rémült, reményvesztett, szomorú szemű ebekből a szeretet és a gondoskodás által csillogó szemű, örök barátok lesznek, megszépülnek és testileg-lelkileg újjászületnek.

Életem első saját kutyáját még „vettem”. Azóta azonban csak mentett kutyáim vannak. Ezek közül az egyik egy Hídépítős projektről származik. „Egy-kutyás”-ból így lettem „két-kutyás”, majd „SOK-kutyás”.

Mindig is sok kutyát szerettem volna magam körül, most már megszámolni sem tudom, hányan vannak. Igaz, az otthonomban jelenleg csak két sajátom van, de bármerre is indulok el kis országunkban, mindenféle vannak már általam mentett kutyák, akik hálás szemekkel és kitörő örömmel fogadnak minden alkalommal.

Olyan ez, mintha két életet élnék egyszerre. Egyik énem a család, a gyermekek, a munka, a másik pedig a kutyás oldal és nekem így kerek a világ. Hosszú évek óta nem ismerem azt a szót, hogy unatkozom, persze azért néha már jól esne fél óra összefüggő semmittevés.

A „kutyás” világ egy teljesen más dimenzió. Azok az emberek, akik erre nem fogékonyak, észre sem veszik ezt a világot. Nem látják a sok fájdalmat és a poklot, amit nap mint nap átélünk. Ők nem értik a „miérteteket” sem. Nem értik, miért lehet fontos nekem „egy kutya” és miért segítek egy olyan állatnak, akihez igazából semmi közöm, akinek nem én vagyok a gazdája. De ők azt az örömet és boldogságot sem tapasztalják meg soha, amit egy-egy kutya megmentése okoz.

Hogy egy kicsit a szakmámat is idecsempésszem: Én igazából HIDAT építke a „nem kutyás” és a „kutyás” emberek között.

A kutyák az én csillogó szemű örök barátaim, akik nem kérnek barátságukért semmi mást tőlem, csak hogy szeressem őket. A tekintetükből áradó hála pedig velem marad életem végéig.



Nagyapáti-Lénárt Andrea
garancia mérnök

