

HÍDÉPÍTŐK

A-HÍD ÉPÍTŐ ZRT. MAGAZINJA

Építőipari Nívódíj Móra Ferenc híd

16. oldal

Elkészült a népligeti tehermentesítő csatorna

2. oldal

Kettős diadal Tatabányán

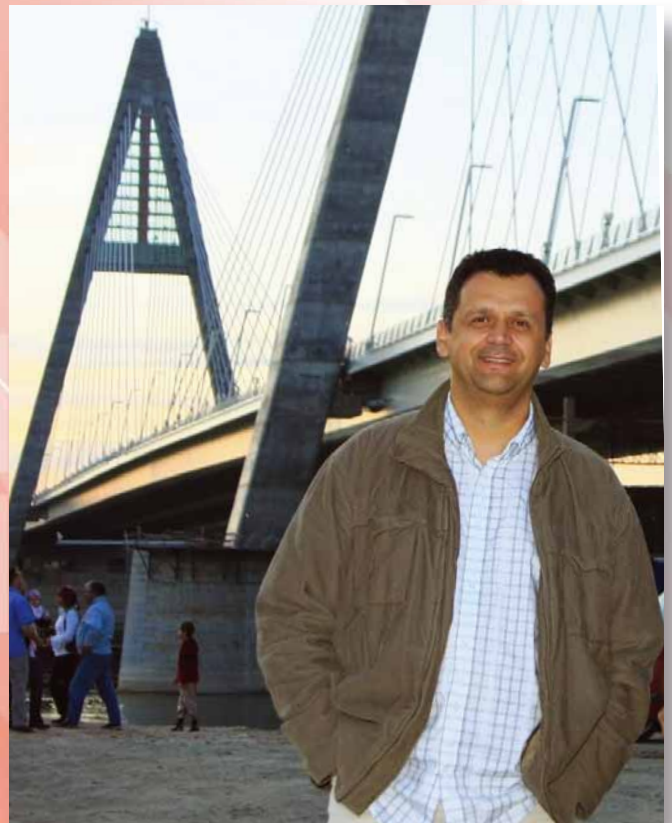
38. oldal

KÖSZÖNTŐ

Immár 15 éve vagyok cégvezető az építőiparban, ebből ötödik éve a Hídépítő és az A-HÍD ZRt. általános, majd kereskedelmi vezérigazgató-helyettese.

Az alábbi - egy amerikai írótól származó - idézettel köszöntöm minden kedves olvasónkat.

Sai László
vezérigazgató



„Ha vannak megvalósítatlan álmaid, akkor vizsgáld meg kifogásaidat! Általában nem vagyunk túl őszinték magunkhoz. Azt mondjuk, hogy valamit lehetetlen megtenni, amikor az igazság az, hogy csak nagyon kényelmetlen lenne.”

Andrew Matthews



ÉPÍTJÜK

- 2** Budapest központi szennyvíztisztító telep és kapcsolódó létesítményei
- 4** Szennyvízcsatorna építés a Dél-Alföldön
- 6** Szennyvízcsatorna projektjeink Közép- és Északkelet-Magyarországon
- 8** Tárnok csatornázási munkálatai

RÖVID HÍREK

- 10** Felvétel a MAVÍZ-be
Tiszai védvonalfejlesztés
- 11** Új vasúti munkáink
- 12** Köszönet
- 13** Humán hírek
Átadtuk a HÍDKert újabb elemét
Elhunyt Boros Péter

MUNKAVÉDELEM

- 14** Felelősség, kockázat, bírság

KÖRKÉP

- 16** Díjeső a HÍDCsoportnak
Építőipari Nívódíj Móra Ferenc híd

- 18** Virtuális barangolás
az I-Híd háza táján

- 20** Franciaországban jártunk
szakmai látogatáson

- 22** A Traffic Control Kft. szolgáltatása

- 24** Bemutatkozik az A-HÍD Szeged
Vízilabda Egylet

KITEKINTŐ

- 28** A felemelkedő India szimbóluma?

MÚLTIDÉZŐ

- 30** Építés helyett -
múltat idézünk, leletet mentünk

HÍDÉPÍTŐK EGYESÜLETE

- 32** Tartozni valahová
Hidak és hídépítők napja

- 34** 2012. évi életműdíjas
Kiss Dezső

- 38** Kettős kiadal Tatabányán

AMIKOR ÉPPEN ...

- 40** Év végi buli, vetélkedővel egy garázsnyi
embernek

 A-HÍD Építő ZRT. MAGAZINJA

Felelős kiadó: Sal László vezérigazgató

Szerkesztőség: 1138 Budapest,
Karikás Frigyes u. 20.

Tel.: +36 (1)465-22-00

E-mail: info@hid.hu

WEB: www.a-hid.hu

40. ÉVFOLYAM 2013/1. szám

Szerkesztő: Dombóvári Éva

Szerkesztőbizottság: Durkó Sándor, Görényi Márta, Kóvári Beáta,
Lipót Attila, Magyar János, Orosz Károly, Papp Krisztina, Puskás Péter,
Szabó László, Windisch László,

Korrektor: Kocsis Gabriella

Címlapfotó: Dobóczky Zsolt - Móra Ferenc híd

Nyomdai előkészítő: Artemid Kft.

Nyomdai kivitelező: Modul-Art Bt.

Budapest központi szennyvíztisztító telep és kapcsolódó létesítményei

Az előző cikkünk óta elkészült a COL3 LOT6 népligeti tehermentesítő csatorna (Kőbánya-közép tehermentesítő csatorna) a NÉPLIGET, Könyves Kálmán körút és Kőbányai út között. A műszaki átadás-átvételi eljárás sikeresen lezáródott.

A csatornaépítés nyomvonalai szakaszai az ütemterveknek megfelelően haladtak és elkészültek.

Az előző cikkben említett „problémás szakaszok” kivitelezése határozta meg a befejezést, ami elég rohamtempóra sikeredett. Az átadás-átvétel megkezdésének alapfeltétele a csőszakaszok összekapcsolása és üzemkész állapot volt, amit sikerült teljesítenünk. Ezen kitél kielégítésének két szakaszon történő kivitelezés elkészülte volt a kritériuma:

A Vajda Péter úti csőátsajtolás meghíúsulásának (útbeszakadás) következménye lett, hogy a „közműerdővel” megküzdve,

nyíltárkos, Siemens dúcolatos munkavégzésre áttérve kellett a hibás csőszakaszokat visszabontani és újraépíteni. A csőátsajtolás lényege a nagy forgalmú Vajda P. út és a közművek által felállított problémák kiküszöbölése lett volna. Az útburkolat alatt a sajtolás a tervezett folyási fenékszinttől nagymértékben eltért, és a talaj szerkezete miatt folyamatosan beomlott a sajtolófejbe, melynek következtében az útburkolat beszakadt. (Sokat küzdöttünk, hogy ne kerüljünk a híradóba!) A probléma megoldására a csatlakozó szakaszok kivitelezőjét a Dózer Ép Kft-t kértük fel, míg a dúcolatok kiépítésében a Havária Kft. és G-Híd Kft. is részt vett.

A másik neuralgikus pont a Kőbányai út és Kismartoni út kereszteződésében lévő műtárgyhoz való csatlakozás volt, (itt is hasonló „közműerdő” nehezítette a munkát) melyet a Vajda P. útnál már gyakorlatot szerzett vállalkozók bevonásával, hasonló műszaki megoldással valósítottunk meg. (A csatlakozás kiépítése 24 órás munkavégzésben, esőben és hóban is folyt.) A csatlakozási műtárgyban végzendő átalakítási munkákhoz a FORCE Kft. speciális egészségügyi oltásokkal rendelkező munkásait bíztuk meg.



A Kismartoni úton a befejezési fázisban fellelt, korábban felhagyott távhő-közmű-alagút jogállásának tisztázása után el kellett bontani és le kellett falazni a megmaradó részeket, mely szintén értékes napokkal lassította a csőfektetést a véghajrában.

A kitolódott csatlakozási időpontok miatt az utépítési helyreállítási munkák a II. szakaszon késve indultak. A már elkészült és helyreállított csatorna nyomvonal mentén



a Népliget zöld területeiben okozott károk helyreállítására a FŐKERT Zrt-vel állapodtunk meg.

Az elkészült csatornát a megrendelő, a Fővárosi Önkormányzat átadta a Fővárosi Csatornázási Műveknek kezelésre. A helyreállított burkolatot és zöldterületet újból birtokukba vehették a futók, bringázók vagy a zöldövezetben kiadós sétára vágyó emberek.

Farkas Sándor



Szennyvízcsatorna építés a **Dél-Alföldön**

Vajon mi lehet a közös egy Békés megyei közel 30.000 lélekszámú mezővárosban (Orosháza) és egy Csongrád megyei 2.000 főt számláló kis településben (Maroslele)?

Látszólag ez egy nehezen megválaszolható kérdés, azonban némi információ birtokában találunk közös pontokat. Például megegyeznek abban, hogy lassan **egy évtizede fogant meg a gondolat** az ott élőkben, hogy településük infrastrukturális szintjét jelentősen javító **szennyvízcsatorna hálózat kiépítéséhez** kezdjenek. Az elkötelezettséget természetesen a megvalósítást megelőző tevékenységek követték, mely által végül is eljutottak odáig, hogy mind a műszaki oldal, mind a finanszírozás kritériuma teljesült 2012-ben. Szintén hasonlóságot mutat, hogy mindkét esetben a megvalósítást a **FIDIC piros könyve szerinti szerződéses rendszerben** képzelték el. Szinte egy időben, 2012 közepén, mindkét településen megindulhatott a kivitelezés. És talán már csak egy közös pont van: mindkét településen az **A-Híd Zrt. kivitelezésében épül a hálózat...**

A **Maroslelére** vonatkozó szerződést 2012 áprilisában írtuk alá. A tervezést és az egyéb előkészítő munkákat követően a tényleges kivitelezés az év harmadik negyedévében indulhatott. Ami a műszaki tartalmat illeti, mintegy 19.000 m gerinchálózatot kell megvalósítanunk, melyből 6.000 m kőagyag cső, a többi SN8 gyűrűmerekű KG-PVC. Hét áttemelő telep biztosítja az összegyűjtött szennyvíz továbbítását a makói szennyvíztelepre. A szennyvíztelep és a maroslelei végátemelő között 14.000 m KPE D160 nyomóvezeték biztosítja a kapcsolatot. A szerződéses határidő 2014. augusztus, melybe beletartozik 6 hónap próbaüzem is.

Az **orosházi** szerződést 2012 júliusában sikerült aláírni. A beruházásban társaságunk az SA Csatornaépítő Konzorcium tagjaként van jelen, a Swietelsky Magyarország Kft.-vel 50-50%-os részesedéssel. A település jellegéből és méretéből adódóan itt többretű feladatokkal szembesültünk. A városban már eddig is üzemelő rossz állapotú csatornaszakaszok rekonstrukciója az egyik legjelentősebb tevékenységünk. Ezen belül 226 helyszínen végzünk pontszerű javítási munkát, mintegy 3.000 m-en bontjuk és építjük újra a rossz állapotú vezetéseket és a városban található 19 db áttemelőhöz is hozzá kell nyúlnunk eltérő mértékben. Új építésként megvalósítandó 62.000 m kőagyag

gerinccsatorna, 30.000 m házi bekötőcsatorna, 20.000 m nyomóvezeték és 28 db közterületi áttemelő. A terület talajvízviszonyairól sok mindent elárul az, hogy a tervező mintegy 40.000 m-en írt elő vákuumkutas talajvízszint süllyesztést. A beruházás különlegessége, hogy minden érintett utca burkolata megújul. A helyreállítási munkákhoz az önkormányzat saját forrást biztosít, melynek következtében a sávós burkolat helyreállítás helyett, teljes felületen új burkolat épül. A határidő 2014. március vége, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy 2013-ban az összes csatornaépítést be kell fejeznünk és az útépítésből sem sok maradhat 2014-re.

Tóth Miklós



Maroslele

6.000 m kőagyag cső
13.000 m SN8 gyűrűmerevségű KG-PVC
14.000 m nyomóvezeték

Orosháza

62.000 m kőagyag cső
30.000 m házi bekötőcsatorna
20.000 m nyomóvezeték



Megkaptuk az első referenciaigazolást

Aszód és térsége

Az A-HÍD Építő Zrt. – mint Fővállalkozó – nevében, 2011 szeptemberében kezdtük a meg a hét települést érintő **39 km gravitációs, 27 km nyomó vezeték** illetve **17 db áttemelő** építését érintő projektet. A szokásos pénzügyi nehézségek – az alvállalkozók esetenként nem megfelelő kapacitása – miatt csak a 2012. december 9-i szerződéses határidőre jelentettük készre a projektet. A „Piros FIDIC” szerződéses rendszer előírásai alapján, a mérnök 2013. január 8-án a sikeres műszaki átadás-átvételi eljárás lezárásával kiadta az átadás-átvételi igazolást.

A lakosság a két hónapos előírt próbaüzem ideje alatt, 2012. október 9-től megkezdhette a hálózatra való rákötéseket. A szennyvízáttemelők is ekkor kezdték meg működésüket. Most már az üzemeltetőnek kell megkérnie az üzemeltetési engedélyt. A késő őszi útépítési, helyreállítási munkák illetve az előforduló nyomvonal süllyedések miatt áprilisig még van a kivitelezőknek feladatuk. Ahhoz, hogy cégünk indulhasson a jövőben szennyvízcsatorna projektek kiírásain, fontos, hogy megkaptuk erről a jelenlegi, 2,2 milliárd Ft értékű projektről a referenciaigazolást.

A projekten az egyes településeken a következő vállalkozók építették a vezetéseket:

Aszód és Vácegres – Hajdú és Társai Kft.;

Galgamácsa – Szeged Beton Kft.;

Domonyvölgy – Száraz Árpád egyéni vállalkozó;

Váckisújfalu – MGT Kft.;

Kisnémedi – Poligon Kft.;

Püspökszilágy – Hídtechnika, Deponátor Kft.

Az A-HÍD projektirodáján a sikeres munkához – az egész projekt alatti részvétellel – kollégáim közül Végh Krisztina, Horváth-Czaun Mónika, Dicső László, Vircsák Hajnalka tette hozzá tudását. Három településen az alvállalkozókat egy éven keresztül Boros Attila felügyelte. A befejező illetve átadás-átvételi munkákban segítségünkre voltak a további projektekre érkező kollégák is. Összességében elmondhatjuk, hogy a „Piros FIDIC”-es szerződéses rendszer jelentősen akadályozta, hogy igazán ésszerű és jó megoldásokkal kivitelezhessük a projektet. Ez elsősorban a megrendelőnek és az üzemeltetőnek jelentett volna előnyt. A „Piros FIDIC” azt jelenti, hogy a kapott kiviteli terveken és az ajánlatadási dokumentációban, kérdés-feleletekben szerepeltek szó szerint kell értelmezni. Azokat a kérdéseket, amelyeket a kiírók illetve az ajánlattevők nem egyértelműen határoztak meg, a projekt résztvevőinek, szereplőinek kellett megoldaniuk, sok egyeztetéssel, vitával. Véleményem szerint a projekt sikerében nagy szerepet játszott, hogy az önkormányzati vezetőkkel, valamint a megrendelő képviselőivel folyamatos, napi szintű, jó kapcsolatot tudtunk tartani.

A türelem városa

Mezőkövesd

A Hídépítő Zrt., mint Fővállalkozó, nevében egy területen, egy másik EU-s projekt befejezhetősége miatt, már 2012 júniusában elkezdtük a kivitelezést. A tényleges munkálatok a szállítói és alvállalkozói megállapodások megszületése után, augusztus végén kezdődtek.

A szűk városi utcák, az ismeretlen közműhelyzet miatt más kivitelezői hozzáállást igényel a projekt, mint a kisebb településeken. De az építendő **29 kilométernyi gravitációs vezeték** egyharmada még így is a földbe került 2012. december elejére. Bár sajnos már volt négy nagyobb átmérőjű gázvezeték szakításunk, voltak és vannak nyomvonal helyreállítási gondjaink, ennek ellenére a város és lakói részéről türelmet tapasztalunk.

Szerencsés helyzet, hogy a kivitelezési munkákat a téli időszakra szüneteltettük. A véghatáridőnk 2014. január, de a vezetéképítési és a **6 db szennyvízáttemelő** kivitelezési munkáival 2013 júliusáig végezni fogunk. Az 1,8 milliárd Ft értékű projektnek a Megrendelő szempontjából nagyon fontos része, hogy közel **21 km** hosszon **aszfaltszőnyeget** kapnak az utcák. Ezeket a munkákat augusztusban kezdjük meg, miközben a szennyvízhálózatot már használhatja a lakosság.

A munkákat a helyszínen részünkről egy négyfős fiatal csapat irányítja

Pocsolyába léptem...

Vácszentlászló és térsége

Az ASH Konzorcium vezetője az A-HÍD Építő Zrt. nevében – konzorciumi társak a Swietelsky Kft. és a Hajdú és Társai Kft. – 2012 szeptemberében kezdtük meg a vezetéképítési munkákat. Az 1,7 milliárd Ft értékű projekt 39 km gravitációs és 17,2 km nyomóvezeték és 11 db szennyvízáttemelő építési munkáiból 757 millió Ft, **15,5 km gravitációs és 11,1 km nyomóvezeték**, illetve a **6 db szennyvízáttemelő** építése a miénk.

A véghatáridő 2013. november 30. volt. Ez téli leállással tartható lett volna, de a három települést érintő projekthez, egy másik beruházás keretén belül, szennyvíztisztító telep építése is tartozik. Ennek a telepnek a próbaüzem kezdetére az általunk épített hálózatról 40% szennyvizet kell kapnia. Ez azt jelenti, hogy a vezetéképítési munkák 80%-ának, a nyomóvezetéknek és áttemelőnek használatra alkalmas állapotban kell lenniük 2013. április 5-ig. Így egész télen erőltetnünk kellett a kivitelezési munkákat.

2011 és 2012 aszályos időjárása után a múlt év november elejétől tartó folyamatos csapadékos idő, a nagy fagy és hó, esetenként



Tervezés, tervezés, tervezés

Tápió-menti régió lot 2, Farnos

A MAPA 2012. Konzorcium tagjaként az A-Híd Építő Zrt. nevében – konzorciumvezető a Magyar Aszfalt Kft., másik tag a Penta Kft. – 2012. szeptember 18-án írták alá az 5,4 milliárd Ft értékű tendert, amelyből az A-Híd része 1,1 milliárd Ft. Ezt a munkát „Sárga FIDIC” alapú szerződéses rendszerben írták ki. Ez azt jelenti, hogy a vállalkozónak a tender illetve a vízjogi létesítési engedélyes tervek alapján kiviteli terveket kell készítenie. A 21 km gravitációs vezeték és a 6 db átemelő tervezéséhez geodéziai méréseket, talajmechanikai vizsgálatokat, közmű egyeztetéseket kell végezni. A Tápió-menti régió 20 településének szennyvízhálózatát kivitelező cégek közül, csak mi végeztünk a tervezői munka elősegítéséhez közmű feltárásokat. Már október végén kialakítottuk a tervezővel közösen az áttervezendő hálózat fontos és alapvető módosításait.

Sajnos októberben kiderült, hogy a LOT 2-t érintő vízjogi létesítési engedély lejárt. Bár ennek intézése a megrendelő feladata lett volna, az önkormányzatok a konzorciumot bízták meg ezzel a feladattal is. A kivitelezés kezdése ezért bizonytalanra vált. A többi LOT-on a kezdés február végén várható, mi viszont legjobb esetben is csak március végén kezdhetünk. Addig a felkészülés, a szállítók és az alvállalkozók kiválasztása van folyamatban. Miután nem mi vagyunk a konzorcium vezetői és a konzorciumi társakkal megállapodtunk, hogy közösen versenyeztetünk, ez sem egyszerű feladat. A projekt befejezési határideje 2014. szeptember 18. Amennyiben a település terveit csak 2013. augusztusára engedélyezik teljes körűen, akkor újra szembe kell néznünk az őszi-téli időjárás nehézségeivel. Ráadásul Farnos települést, mint egy szigetet, nádasok veszik körbe, ami magas talajvízszintet jelez. Az elmúlt évek száraz időjárása után, sok eső várható ebben az évben, amely a folyós homokban építendő csatornák kivitelezésénél még sok gondot okozhat.

Négy projekt, hasonló méretekkel, azonos műszaki előírásokkal, mégis ezernyi más és más problémával. Remélem, az egyre tapasztaltabbá váló kollégákkal, a jövőbeni munkákra még nagyobb biztonsággal tudunk jelentkezni. De még nem is meséltem a projektorientált rendszer, imádni való jelentési, számlázási, minőségbiztosítási, gazdasági, jogi, claimses, szerződéses, alvállalkozókat féken tartó, fizetési és leginkább bruttó fedezet tartási kérdéseiről. Gondolom, ha sikeresek lesznek ezek a projektek, már nem is kell erről beszélnünk. Minden jól fog működni! Ha nem, akkor...?

Csepregi András

sár, sár, sár

a hirtelen melegedés és eső, próbára tette a lakosság és az önkormányzatok türelmét. A száraz időben jól járható, de nem teljes körűen helyreállított nyomvonalak, a helyenként ott maradt agyagos föld, az alapvetően eredetileg is rossz minőségű aszfaltos, makadám rendszerű utak valóságos SÁRTENGERRÉ változtattak egyes utcákat.

Vácszentlászlóról, Valkóról és az általunk kivitelezett Zsámbokról naponta, szinte fél óránként kaptuk a jelzéseket: hol kellene javítanunk, utat helyreállítanunk, kapubeállót feltöltenünk, hogy a lakók legalább közlekedni tudjanak. Az utcák, nyomvonalak takarítása, zúzott köves terítése, nyomvonalas helyreállítása, a tömörített föld visszatöltéseken sok esetben nem tudott segíteni, a vízzel telített agyagban a gépjárművek, a csizmát húzó emberek is elsüllyedtek. Minden lakossági fórumon elmondjuk munkakezdetkor, hogy sarat és nehézséget okozunk a kivitelezés során, de az általam vezetett szennyvízcsatorna beruházásokon, ilyen nehéz körülményekre és ilyen hosszú ideig, 1996 óta még nem volt példa!

Az elkövetkező két hónap – március és április – sorsdöntő lesz a projekt szempontjából. A következő hetekben az A-Híd és konzorciumi társai illetve alvállalkozói részéről kapacitásbővítésre van szükség. Ez nálunk az eredetileg 4 fős team létszámának 3 fővel való bővítését jelenti. Ebben segítségünkre van, hogy a projektiroda negyedik munkája április végén ér el a kivitelezés fázisába, amikor a három fő az új projekten folytathatja feladatát.

Tárnok CSATORNÁZÁSI munkálatai

Legutóbbi jelentkezésem óta a Tárnok csatornázása projekten a 22 km hosszban megépítendő gerinccsatorna hálózatból 2012-ben mintegy 7,5 km gravitációs gerincvezeték épült meg. Tavaly a kivitelezés megkezdését közel fél évvel hátráltató vízjogi létesítési engedélyezési eljárás a teljes területre sajnos még mindig nem zárult le. Jelenleg az utolsó 5 km gerinchálózat vízjogi létesítési engedélye még nincs kiadva, az idegen területek hiányzó tulajdonosi hozzájárulásai miatt.

A jogerős vízjogi létesítési engedély hiányában a tervezett tavaly március helyett csak tavaly ősszel sikerült a kivitelezést megkezdennünk, így még 2012 decemberében is erőltetett tempóban voltunk kénytelenek a csatornát építeni. A tavaly november végétől beköszöntött csapadékos, téli időjárás megnehezítette, illetve helyenként ellehetlenítette az ideiglenes úthelyreállítások előírás szerű elvégzését. Az időjárás idén is folytatta „áldásos” tevékenységét, a január és február már rég

nem látott mértékben csapadékos és változékony volt, már ami a fagypont alatti és feletti hőmérsékletek váltakozását illeti.

Ilyen viszonyok között nem csoda, hogy a lakossági panaszok száma is megnövekedett az útállapotokat illetően, annak ellenére, hogy jelentős többletköltségek árán rendszeresen karban tartjuk az ideiglenes úthelyreállításokat – a végleges úthelyreállítást csak 4 hónap konszolidációs időszak leteltét követően lehet elvégezni – a tavaly elkészített csatornahálózat útjain. Ezen időjárási viszonyok nem tették lehetővé, hogy januárban és februárban folytathassuk a csatornahálózat építését, miközben a projekten amúgy is kritikus talajvízszintek megemelkedtek a folyamatos csapadék hatására.

Mindezek után természetesen már nagyon várjuk az időjárás jobbra fordulását, hogy terveink szerint március elejétől folytathassuk a csatornahálózat építését, és megkezdhessük a már elkészült csatornaszakaszok fölött a végleges úthelyreállításokat, illetve a szervizutak építését.





Tárnok csatornázása projekten
2012-ben mintegy 7,5 km gravitációs
gerincvezeték épült meg

Felvétel a MAVÍZ-be

Alaptevékenységeink mellett az utóbbi években vállalozási területünk meghatározó szegmensévé vált a környezetvédelmi beruházásokban történő részvétel, ezen belül a csatornahálózatok és szennyvíztisztító telepek építése és rekonstrukciós bővítése.

Fontosnak tartottuk, hogy a terület szakmai tevékenységébe is integrálódjunk, ezért felvételünket kértük a szakma meghatározó szervezetébe a Magyar Víziközmű Szövetségbe.



Az ajánlások beszerzését követően a 2012. decemberi elnökségi ülésen elfogadták kérelmünket, és felvételt nyertünk a Vízipari tagozatba.

Puskás Péter



Tiszai védvonalfejlesztés

Az A-HÍD Építő Zrt. önállóan nyerte a „Tiszai védvonal fejlesztések a Tisza bal parton Tiszafüred és Rakamaz között”, EU-támogatással megvalósítani tervezett projekt keretén belül a tiszai védvonal fejlesztése kivitelezési munkálatakat, a FIDIC Piros Könyv feltételei szerint.



A szerződéses megállapodást, 2013. január 8-án írták alá. A szigorú környezetvédelmi, vízügyi, stb. előírások betartása mellett, a projekt megvalósítására 30 hónap áll rendelkezésünkre, mely időintervallumban a munkavégzés korlátozott van. Megrendelők a Tiszántúli Vízügyi Igazgatóság.

A Tiszafüred és Rakamaz között található védvonal fejlesztése öt fő munkafolyamatra bontható:

1. Előkészítő feladatok
2. Töltésépítés, töltésfejlesztés (kb. 70 tkm szakaszon)
3. Árvízvédelmi útépítés, úttartozékok (kb. 5 tkm szakaszon)
4. Műtárgy rekonstrukciók (4 db felújítás, 1 db bontás)
5. Befejező munkálatok

A kivitelezői csapat szervezeti felépítése folyamatban van, az itt dolgozókat a következő lapszámban mutatjuk be.

Addig is jó munkát, és bányász szavakkal élve „jó szerencsét!”.

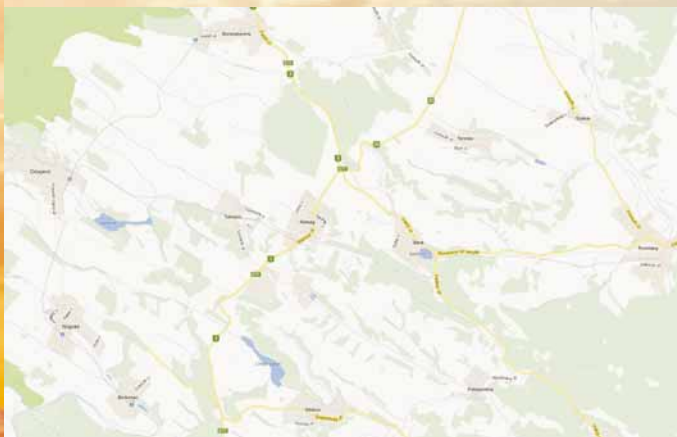
Brunácki Ede

2012 év végén nyert új vasúti munkáink

Diósjenő-Romhány vasútvonalon
1+00 hm szelvényben

Jenői patak híd felújítása

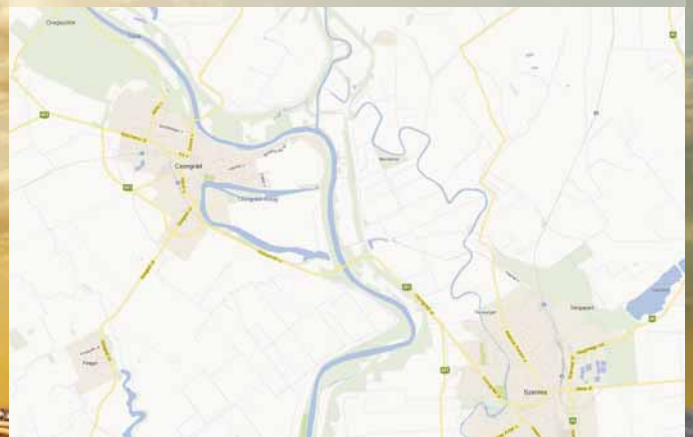
Szerződéskötés: 2012. október 31.
Befejezési határideje: 2013. 06. 30.



Csongrád-Szentes vasútvonalon
a 490+92 szelvényben lévő

Csongrádi Tisza-híd mázolás (ártéri szerkezet)

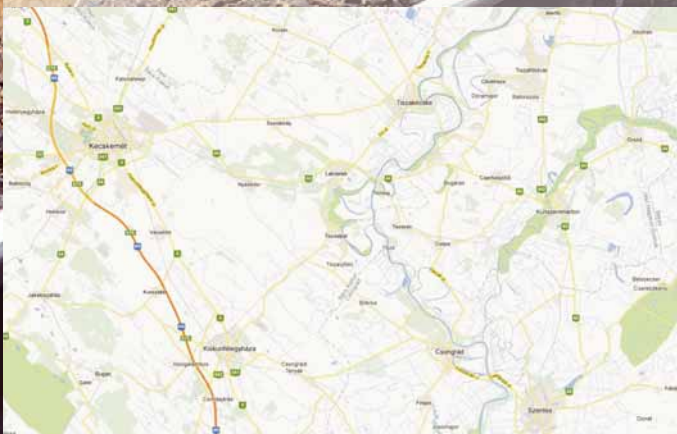
Szerződéskötés: 2012. december 24.
Befejezés: 2013. 08. 30.



Kecskemét-Kunszentmárton vasútvonalon
a 302+41 szelvényben lévő

Tiszaugi Tisza-híd mázolás

Szerződéskötés: 2012. december 24.
Befejezés: 2013. 08. 30.





Tárnok Nagyközség Önkormányzatának Polgármestere

2461 Tárnok, Dózsa György út 150. • Postacím: 2461 Tárnok, Pf.: 3. Tel.: 06 (23) 387 019 • 06 (23) 387 031 • Fax: 06 (23) 387 108
Ügyfélfogadási idő: Hétfő: 8-18, Szerda: 8-16 • E-mail: polghivatal@tarnok.hu • www.tarnok.hu

Tárgy: köszönet

A-Híd Építő Zrt.
1138 Budapest,
Karikás Frigyes. u. 20.

Tisztelt A-HÍD Zrt.!

Ezúton szeretnék köszönetet mondani Önöknek a 2013. évi települési naptárunk elkészítéséért!

Külön öröm számomra, hogy első szóra, habozás nélkül az ügy mellé álltak, hiszen gyerekek munkáinak megjelentetéséről volt szó. Szívügyem, hogy Tárnok megtartsa gyermekeit, a szülők ne vigyék hajnaloként más településekre iskolába őket, hanem a lehető legkevesebb konfliktussal induljanak a napjaik, induljon az életük.

Ezért sokat dolgoztunk és dolgozunk a helyi általános iskola vezetésével, pedagógusaival és a tárnoki civil szervezetekkel. Többek között ezért is hirdeti meg minden évben rajzpályázatát a helyi környezet- és természetvédelmi szervezet, a Benta-kör a helyi értékek bemutatására.

Még egyszer köszönöm támogatásukat, amellyel segítették a gyermekrajzokból összeállított naptárunk megjelentetését!

Tárnok, 2013. január 7.



RÖVID HÍREK

HUMÁN HÍREK

Örömkre szolgál, hogy hírt adhatunk arról, hogy 2012 decemberétől kezdődően mostanáig ismételten bővült vállalatunk állománya. Ezúton köszöntjük szeretettel új munkavállalóinkat és bízunk benne, hogy sikeresen, eredményesen és hosszú távon tudunk majd együtt dolgozni a jövőben.

Cég	Munkahely/Projekt	Név	Munkakör	Belépés
A-HÍD	EEK	Dósa Sándor	Építésvezető	2012.12.01
A-HÍD	Óbuda-Pilisvörösvár	Nagy Gábor	Építésvezető	2013.01.01
K-HÍD	Társasági oszthatatlan	Felvidéki Henriett	Pénzügyi ügyintéző	2013.01.28
M-HÍD	Műszaki osztály	Kólya Bence	Vezető tervező mérnök	2013.02.01

Új Bér- és munkaügyi nyilvántartási rendszer

Hosszas tárgyalások és mérlegelések után a cégvezetés és a tulajdonosi kör pozitív döntésének köszönhetően 2013. január 1-jétől új bér- és munkaügyi nyilvántartási rendszer került bevezetésre. Az új rendszer bevezetése közös programrendszer használatát tette lehetővé a Humán-erőforrás osztály és a bérszámfejtés számára, amely nem csak hatékonyabb információáramlást biztosít vállalatunk számára, hanem a naprakész nyilvántartást és a gyorsabb adatszolgáltatást is lehetővé teszi egyúttal.

Az újonnan bevezetett rendszerrel egyidejűleg a vállalatnál bevezetésre került az elektronikus munkaidő nyilvántartás, amely pontosabb nyilvántartást és egyszerűbb adatáramlást biztosít a bérszámfejtő osztály számára annak érdekében, hogy a határidőre történő bérfizetés biztosított legyen vállalatunknál.

Cafeteria rendszer 2013-ban

A cégvezetés úgy döntött, hogy a korábbi évekhez hasonlóan, a 2013-as évben továbbra is működteti a Cafeteria rendszert. Ennek előnye, hogy minden munkavállaló, azonos szabályok szerint, meghatározott keretösszeget egyéni igényeinek megfelelően használhatja fel. Továbbra is szabadon választhat mindenki a rendszerbe bevont szolgáltatások közül és azokat tetszőleges kombinációban veheti igénybe. Az alábbi elemek közül választhatunk az idei évben:

Bízunk benne, hogy munkavállalóink megtalálják a béren kívüli juttatások között a számukra legmegfelelőbbet és hatékonyan tudják felhasználni a számukra biztosított éves keretösszeget.

- ◆ Önkéntes kölcsönös egészségpénztár
- ◆ Önkéntes nyugdíjpénztár
- ◆ Erzsébet utalvány
- ◆ Iskolakezdési támogatás
- ◆ SZÉP Kártya (Széchenyi Pihenőkártya), amely 3 alszámlát tartalmaz:
 - ◆ szálláshely, ◆ vendéglátás, ◆ szabadidő
- ◆ Helyi közlekedési bérlet

Humán-erőforrás Osztály

ÁTADTUK A HÍDKERT ÚJABB ELEMÉT

Az év utolsó munkanapjára készült el udvarunkon a Hídkert következő eleme, amely a Mária Valéria közúti Duna-híd egyik mozgósaruja.

A műtárggyal kapcsolatban Szabó László muzeológus mondta el gondolatait az átadási ünnepség kapcsán, melyet a Hídépítők Egyesülete szervezett.



Elhunyt Boros Péter

1952. szept. 19. – 2012 dec. 16.



December közepén érkezett a rossz hír, hogy elhunyt Boros Péter, a Betonplasztika Kft. ügyvezető igazgatója és a Kemencei Erdei Múzeumvasút egyik nagy támasza.

Segítségének köszönhetően épülhetnek újjá 2007-ben a kisvasút 4-es és 5-ös teljesen elpusztult hídjai, s indulhatott meg rajtuk a forgalom Fekete-völgyig, a mai végállomásig.

Iskolai végzettsége:

Budapesti Műszaki Egyetem (1976)

Szakképzettsége:

okleveles építőmérnök

Munkahelyei:

- Hídépítő Vállalat Budapest – 2 évig munkahelyi mérnök, majd építésvezető
- Betonplasztika Kft. 1994-2012, ügyvezető igazgató

Jelentősebb munkái:

Hídépítő Vállalatnál:

- Győr, Kisduna-híd építése
- Hegyeshalom, bányatavi felüljáró építése
- Veszprém, völgyhíd felújítása
- Siófok, MÁV gyalogos aluljáró építése
- Székesfehérvár, Tűzoltó laktanya

Egy hídépítésben gazdag életút után, hosszas betegségét méltósággal viselve csendesen eltávozott az égi hídépítők és kisvasutasok közé.

Nyugodjék békében!

Felelősség, KOCKÁZAT, bírság



Hányszor bevállalósak vagyunk a közlekedésben, pedig tudjuk milyen szabálytalanságnak mi a tarifája, de reménykedünk, nem látta rendőr vagy kamera, így megússzuk. De így van ez az építkezéseken is, jó esetben ismerjük a munkavédelmi és tűzvédelmi előírásokat, de reménykedünk, ha nem veszünk fel a sisakot vagy a hevedert, akkor is megússzuk, mert mint a jó „tetőfedő”, a levegőben is meg tudunk állni pár másodpercig, illetve 40 éve így csináljuk eddig még nem történt velünk semmi. Sokáig az volt a mondásom, nem azért kell betartani az előírásokat, hogy a rendőr ne büntessen meg bennünket, hanem azért, hogy ne történhessen velünk baleset. Ma már azt kell mondanom, hogy bizony azért is jogszabálykövetőnek kell lenni, nehogy a gatyánk is rámenjen a büntetésre.

De mióta világ a világ vannak szabályok, és azok be nem tartásának vannak következményei. Nézzük csak a világ egyik legrégebbi könyvét a Bibliát.

Mózes könyvében található az első munkavédelmi előírás: *Ha új házat építesz, házfedeledre korlátot csinálj, hogy vérrel ne terheld a Te házadat, ha valaki leesik arról.*

Tűzvédelem: *Ha tűz támad és megég a lábon álló gabona és mező, fizesse meg a kárt, aki a tüzet gyújtotta.*

Társadalombiztosítás: *Ha férfiak összeverekednek, és valamelyik ágyának esik, ne legyen büntetve az, aki megütötte, csupán fekvéséért fizessen és gyógyíttassa meg.*

Ugorjunk időben néhány ezer évet, mert bizony ma már az az előírás, hogy

felelősségre való tekintet nélkül, minden olyan balesetért, ami a munkahelyen történik, a munkáltató felel. Ma már az Országos Egészségbiztosítási Pénztár minden munkahelyi balesetért benyújtja a cégnek a számlát, amely a mentő költségtől a gyógykezelési költségekig mindent magában foglal.

Büntetéseknel más a helyzet, ott vannak súlyozások, például aki tiltott helyen dohányzik, személy szerint megbüntethetik 50.000 Ft helyszíni bírsággal, a céget viszont millióssal is sújthatják. Meg kell gondolnunk tehát miért vállalunk kockázatot.

A továbbiakban – felelevenítve az egy évvel ezelőtti elhangzottakat – a teljesség igénye nélkül, a hatóságok által megállapított hiányosságok, melyek bírságot vonnak maguk után (hivatkozva a jogszabályi háttérre)





273/2011. (XII. 20.) Korm. rendelet
a munkavédelmi bírság mértékére és
kiszabására vonatkozó részletes szabályokról

259/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet a tűzvédelmi
hatósági feladatokat ellátó szervezetekről,
a tűzvédelmi bírságról

Munkavédelem:

273/2011. (XII. 20.) Korm. rendelet a munkavédelmi bírság mértékére és kiszabására vonatkozó részletes szabályokról.

A munkavédelmi bírság alapösszege a súlyosan veszélyeztetett munkavállalónként 50.000,- forint.

Szorító számok:

Munkavédelmi normasértés: pl.: 2-4 db esetén 1,5-szeres

Időtartam: pl.: 1 óránál tovább fennállt 1,3-szeres

Munkáltató mulasztása: pl.: munkabaleset 1,5-szeres

Növelő tényezők: pl.: jogerős munkavédelmi bírság a hatósági ellenőrzést megelőző 2 éven belül, bírság mértékét 1,5-szeres szorzóval emeli; Legfeljebb 20%-kal megemelheti: pl.: biztonsági és egészségvédelmi koordinátor hiánya, oktatás hiánya

Csökkentő tényezők: max. 20%-kal pl.: segítőképzés magatartás

Tűzvédelem:

259/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet a tűzvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervezetekről, a tűzvédelmi bírságról.

Néhány tűzvédelmi szabálytalanság:

- ◆ Tűzvédelmi szabály megszegése, ha azzal közvetlen tűz vagy robbanásveszélyt idéztek elő: 100 000-1 000 000 Ft
- ◆ Tűzoltókészülék készenlétkben tartásának hiánya: 50 000 Ft/készülék
- ◆ Tűzoltókészülék karbantartásának hiánya: 30 000 Ft/készülék
- ◆ Tűzvédelmi szakvizsgára kötelezett tevékenység érvényes tűzvédelmi szakvizsga nélküli végzése, közvetlen irányítása: 100 000 Ft/fő
- ◆ Ha a felelős tervező, a tűzvédelmi szakértő, a kivitelező, a felelős műszaki vezető vagy a tűzvédelmi tervező valótlan nyilatkozatot adott: 60 000 - 1 000 000 Ft
- ◆ Ha a munkáltató az új munkavállalók tűzvédelmi oktatásáról, illetve - amennyiben tűzvédelmi szabályzat készítésére kötelezett - a tűzvédelmi szabályzat megismertetéséről a munkába lépéskor - igazolt módon - nem gondoskodott, és a munkavállaló belépése óta több mint 15 nap eltelt: 100 000 Ft/munkavállaló

Amint látjuk a tűzvédelem területén a hiányosságokat, illetve az ezekhez tartozó összegeket tételesen határozza meg a jogszabály. Összességében az előzőekben ízelítőként bemutatott büntetési tételek nagyon elgondolkodtatóak. **A munkavédelmi hatóság és a katasztrófavédelem is él törvény adta büntetési lehetőségével. Nem érdemes kockáztatni, túl nagy a rizikó, hisz csak néhány dolgozó oktatása ne történjen meg dokumentáltan, és már mindjárt több százezer forint a büntetés. Dolgozzunk felelősen, ne kockáztassunk, így megnő az esélye, hogy elkerülhetjük nemcsak a baleseteket és tűzeseteket, hanem a bírságokat is.**

Durkó Sándor László



Díjeső a HÍDcsoporthoz

Örömteli eseményekről tudunk beszámolni: az elmúlt hetekben több díjat is kaptak a Hídcsoport dolgozói és cégei.

Időrendi sorrendben először az **Építőipari Nívódíjról** kell szólni.

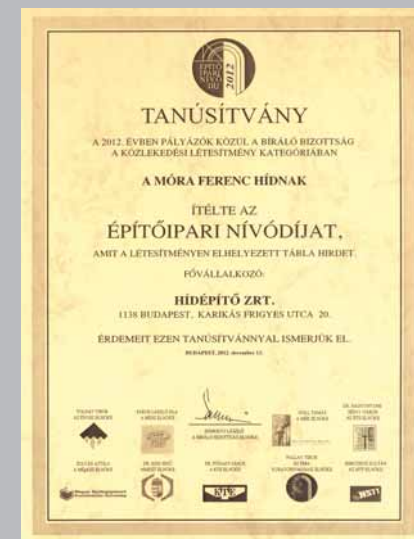
Erre a díjra a pályázatot minden évben az ÉVOSZ, az ÉTE és az Építőipari Mesterdíj Alapítvány írja ki, majd ítéli oda az elismerést az arra érdemeseknek. Az építőipart reprezentáló tíz különböző kategóriában hirdetik meg a Nívódíjat, amelyek közül az egyik a Közlekedési létesítmények kategóriája.

A Hídepítő a korábbi években már több alkalommal is sikeresen pályázott és nyerte el ezt a megtisztelő kitüntetést: M5 autópálya bevezető szakaszának felújítója a Ferencvárosi pályaudvar fölött (2000), Nagyrákosi völgyhíd (2002), Kőröshegyi völgyhíd (2008), Megyeri híd (2009). **2012-ben az előző évben átadott szegedi Móra Ferenc hidat ítéltük alkalmasnak arra, hogy azt a kiíróknak bemutatva újra a siker reményében szálljunk harcba a díjért.**

Nem is kellett csalatkoznunk. A nagy gonddal összeállított pályázati anyag valamint a helyszíni látogatás során szerzett pozitív benyomások, és természetesen nem utolsósorban maga a hídszerkezet meg is győzték a bírálóbizottságot arról, hogy a Pont-Terv ZRt. és az Uvaterv ZRt. által megtervezett, valamint a Hídepítő ZRt. és alvállalkozói által felépített Móra Ferenc híd méltó arra, hogy Építőipari Nívódíjjal ismerjék el a megalkotásában közreműködők tevékenységét.

A díjak ünnepélyes átadására 2012. december 13-án került sor az ÉVOSZ évzáró taggyűlése keretében. Az elismeréseket Bálint Péter, a bírálóbizottság

elnökhelyettese adta át, akitől azt is megtudhattuk, hogy a 10 kategóriában összesen 18 pályázat érkezett, ezek közül végül 12 kapott Nívódíjat. Érdekes, de egyben kellemes érzés volt a (döntő többségükben valóban szép, impozáns) magasépítési létesítmények, iroda- és lakóházak, közintézményi épületek között egy építőmérnöki szerkezettel megjelenni a rendezvényen. Az indoklás felolvasott és az oklevelek (azóta korrigált) írott szövegébe ugyan becsúsztatták némi pontatlanság, de ez mit sem von le abból a büszkeségből, amit a díj átadásakor a megvalósításban közreműködők közül jelen lévők érezték. A díjazott létesítményeken tábla fogja hirdetni azok



hivatalosan elismert nívóját. Ezen táblák elhelyezésére és ünnepélyes felavatására a jobb idő beköszöntével valamikor tavasszal fog sor kerülni. Ugyanakkor nem tudom nem idézni Tolnay Tibornak, az ÉVOSZ elnökének zárószavait, amelyek az emelkedett hangulatban sem hagyták feledni a mai világ röggvalóságát, a magyar építőipar jelenleg fennálló kritikus helyzetét: „Akkor lennének igazán boldog, ha ezek a csodálatos létesítmények mind az utolsó fillérig ki is lennének fizetve.” Tegyük hozzá rögtön: ez a szomorú helyzet talán még ragyogóbb fénybe helyezi az ilyen körülmények között is megépült nagyszerű építményeket és alkotóikat.



Ugyanezen az eseményen egyéni díjakat is átadtak.

Az **Építőipari Alkotói Díj** mélyépítési kategóriájában a díjazott **Gyöngyösi István** (jobbra) kollégánk lett, a Hídépítő ZRT.-nek a Móra Ferenc híd építését irányító létesítményvezetőjeként érdemelte ki ezt az elismerést.

Egy másik szervezet, a Közúti Szakemberekért Alapítvány a pályájuk elején járó, de már eredményt felmutatni tudó, a jövő reményét képviselő mérnökök számára ítéli oda minden esztendőben „Az év fiatal mérnöke” díjat. A korábbi években ezt az elismerést is már több alkalommal kapta hídépítő kolléga. Az ő nyomdokaikba lépett az idén **Dollmayer Dávid**, az A-Híd Építő ZRT. ifjú, de tettekre kész munkahelyi mérnöke, aki az idén érdemelte ki ezt az elismerést, ő lett **„Az év fiatal kivitelezője”**. Mellesleg részben éppen a Móra Ferenc híd építésénél végzett állhatatos munkáját elismerve. A hivatalos díjátadóra márciusban kerül sor.

Gratulálunk mindkét egyéni díjazottunknak és mindenkinek, aki a Móra Ferenc híd létrejöttéhez munkájával hozzájárult!

Barta János



Virtuális barangolás az I-HÍD háza táján

Mikor az újság felkért, hogy mutassam be magunkat, kicsit elbizonytalanodtam. Minden cég a saját munkatársain, szervezetein keresztül mutatta be magát. Az I-Híd Zrt. esetében ez nagyon kurta lenne, hiszen alig fél tucatnyian erősítjük a csapatot, ezért arra gondoltam – a reklám sosem jön rosszkor alapon – megragadom a lehetőséget és bemutatom a céget a használatban lévő és a kiadandó ingatlanjainkon keresztül.

Az **I-HÍD Ingatlankezelő Zrt.** a Hídcsoport tagja. 2009. január 1-jén alakult a Hídepítő Zrt.-ből való kiválással. Tulajdonában számos iroda, műhely és raktárépület áll, melyet bérleti konstrukcióban rendelkezésre bocsát. Feladata a Hídcsoport ingatlanjainak hasznosítása, hatékony, energiatakarékos üzemeltetése.

Székhelyünk, ahogyan sok más csoporttagnak is, a budapesti XIII. kerületi Kariás Frigyes utcában található. Ez a vállalat legfrekvenciáltabb létesítménye. A közel **4.000 m²-es irodaházat** azt hiszem nem kell bemutatnom senkinek. A rengeteg konferencia, tárgyalás és munkalátogatáson túl, otthona a hagyományosan megrendezendő garázsbulioknak és egyéb ünnepeknek.

A székháztól pár perc (egészen pontosan 3 perc) sétára a Turbina utcában található egy másik, **70 m²-es irodánk**, mely jelenleg majdnem teljesen üresen áll. A területben ezen kívül még három bérléménnyel rendelkezünk. A közeli Fáy utcai lakótömbben két lakás és egy **130 m²-es üzlethelyiség** (mely jelenleg játszóházként üzemel) tulajdonosai vagyunk. Budapesten, **Csepelen** van még ingatlanunk. Ez az I-Híd egyik

legnagyobb, és legtöbb bérlővel rendelkező telephelye. A közel **68.000 m²-es telephely** otthont ad számos raktárnak, műhelynek, csarnoknak, irodaháznak, és egy akár osztálykirándulásra is alkalmas szabad területnek.

Budapest agglomerációjában ezen kívül **Budaörsön** található egy több mint **4 hektáros iparterület**. A befektetésre alkalmas terület hosszú ideje várja bérlőit és/vagy vevőit.

A fővárost elhagyva számos úton indulhatunk létesítményeinket felfedezni. Ha az M5-ös felé vesszük az irányt, akkor **Szegedre** érve két ingatlant is találunk: egy **8.000 m²-es telephelyet** a Napos úton, és egy **85 m²-es irodahelyiséget** a belváros szívében a Vidra utcában. Itt ragadom meg az alkalmat a fent említett ajándék reklám





lehetőségre hivatkozva, hogy felhívjam mindenki figyelmét: **a Napos út még keresi élete bérlőjét, komoly kapcsolat reményében. Aki segíteni szeretne neki (ezzel nekem is), az bátran keresen fel a lent említett elérhetőségen!**

A Tiszántúlt ezzel a rövid kitekintéssel lezárnak tekinthetjük. Aprócska ingatlanbirtokunk inkább a Dunántúlon található. Telephelyünk van Győrben és Szombathelyen, és egészen tavaly év végéig Komlón is tulajdonosai voltunk egy hasonló létesítménynek. A győri irodaház a belvároshoz közel található a hozzá tartozó raktárakkal, csarnokokkal és raktározásra alkalmas szabad területekkel.

Az ipari célú létesítményeken kívül két olyan komplexum is birtokunkban van, ami a dolgozók kényelmét, pihenését szolgálja. Az egyik **Balatonbogláron**, a már sokak által ismert és szeretett, a parthoz közeli **24 fős nyaraló**. A másik **Pécsett**, a vár közelében lelhető fel, ahol **négy teljesen felszerelt apartman** várja a pihenni vágyókat. **Ezek árairól és foglalási lehetőségeiről az évente kiküldött üdülési tájékoztatókból mindenki informálódhat.**

Továbbá a tavalyi évtől tulajdonunkban, de nem kezelésünkben, van még a Sikondán található **Sikonda Wellness Fürdő** is, mely szintén **állandó kedvezményekkel várja a Hídcsoport munkavállalóit.**

Ingatlan körutunknak ezennel a végére értünk. Aki úgy érzi, hogy megbízható bérlőt tud ajánlani valamely üres raktárunkba vagy irodánkba, az nyugodtan levélsorozatban ostorozzon a **kocsis.gabriella@hid.hu** e-mailcímen.

Kocsis Gabriella



Franciaországban jártunk **szakmai látogatáson**

Francia csatornaöntvények

A Duna Armatúra Kft. meghívására érdekes szakmai látogatást tehattünk a francia EJ Group picardiai öntödéjében. Az EJ Group, az egyik vezető európai csatornaöntvény gyártó cég, húsz éve létesítette korszerű öntödéjét Méru település körzetében.



A zöldmezős beruházás keretében épült napi 100 000 tonna maximális kapacitású üzem kielégíti a legszigorúbb környezetvédelmi előírásokat. A gyártás 85%-ban újrafelhasználható anyagokkal történik. A zárt technológiájú öntési folyamat során az olvasztott vas speciális magnéziumos kezelésével eléri az öntöttvas szerkezetének gömbgrafitos átalakulását, amelynek köszönhetően kisebb tömeghányaddal, nagyobb szilárdságot illetve terhelhetőséget tudnak gazdaságosan elérni.

A gyár tervezői nagy hangsúlyt fektetnek a beépítési és szintbehelyezési megoldások kidolgozására. Számos önszintező típusú fedlap szerepel a széles termékpalettán, amellyel biztosítható a billegés- és zökkenésmentes használat és a hosszú üzemi élettartam.

A fedlapok gyakorlati tesztelése a gyár vezető útján történik, ahol szinte minden típust életszerűen beépítenek az útpálya testbe. A statikus és dinamikus terhelést az alapanyagok és termékek szállítását

végző napi közel száz kamion és nehéz teherautó szolgáltatja. A családi kézben levő 600 dolgozót foglalkoztató gyár hosszú távú üzleti és fejlesztési stratégiát folytat, amelyben a hangsúlyt a minőségi termékekre és szervizszolgáltatásokra helyezik, nem az olcsó tömegtermelésre.

Az egész napos szakmai programot követően alkalmunk nyílt Párizs történelmi nevezetességeinek és lüktető, pezsgő életének rövid megtekintésére.

Puskás Péter



A Traffic Control Kft. szolgáltatása

a Hídcsoport dolgozóinak

Az A-HÍD ZRt. a hídcsoport valamennyi munkatársa részére a Traffic Control Balesetelemző és Tanácsadó Kft.-vel kötött szerződés alapján az alábbi ingyenesen igénybe vehető szolgáltatást biztosítja. A szolgáltatás lényege, a gyors segítségnyújtás a dolgozók által vezetett szolgálati és magán gépjárművekkel elszenvedett közlekedési baleseteknél. A 24 órában működtetett diszpécshívószolgálat – a baleseti bejelentést követően – azonnal a helyszínre indítja a kollégákat, akik végig tartják a kapcsolatot Önökkel a helyszínre érkezésig. Egy esettanulmányon keresztül mutatjuk be tevékenységünket.

Ügyfelünk az általa vezetett személygépkocsival Budapesten a XXII. kerületben közlekedett, a Leányka utcában a Kitérő út felől, a Demjén utca irányába. Haladása közben a Leányka utca egyik kereszteződésében balra kanyarodása közben összeütközött a vele szemben egyenesen közlekedő és továbbhaladni szándékozó Opel Movano kis tehergépkocsival. A baleset következtében egy fő, ügyfelünk gépkocsijában utazó gyermeke, az orvosi látlelet és vélemény alapján nyolc napon belül gyógyuló, könnyű sérülést szenvedett.



Az I. fokú rendőrségi szabálysértési határozat ügyfelünket marasztalta el, a KRESZ 28 § (2) bekezdésébe ütköző – elsőbbségi szabályok megsértése miatt – és fő büntetésként 60.000,- Ft pénzbüntetésre és mellékbüntetésként a járművezetéstől 4 hónap eltiltásra ítélte.

Ügyfelünk ekkor keresett meg minket. A komplett rendőrségi anyag másolatát kikérve elemeztük azt, és egyeztettünk. A határozat ellen a törvényes határidőn belül kifogással éltünk, és kértük a szabálysértési határozat megsemmisítését. Ebben a következőket adtuk elő:

A határozat a rendelkezésre álló rendőri helyszínelési iratok alapján keletkezett, vélelmeztük ez alapján döntött az ügyben eljáró előadó.

Azt azonban figyelmen kívül hagyta, hogy a helyszínen a balesetkor a villamos fedező lámpa, azaz forgalomirányító fényjelző készülék üzemelt, és a balesetkor jelen lévő tanú: adatait megadtuk – aki független kívülálló tanúja az ügynek – a helyszínen elmondta – a rendőr kiérkezése előtt távozott, de minden adatát hátrahagyta – hogy Ő a másik fél által vezetett tehergépkocsi irányában állt, a jelzőlámpa TILOS (!) jelzésén, és mellette a tiltó jelzés ellenére haladt el nagy sebességgel a balesetet okozó gépjármű. Kértük a tanú soron kívüli meghallgatását, amely után kerülhet a hatóság abba a helyzetbe, hogy az ügyben következetes és minden előírásnak megfelelő határozatot hozzon.

A sebességére is jellemző, hogy a helyszínelők által mért – a tehergépjárműtől visszamaradt majdnem 14 méter álló fékezésre utaló guminyom – és a baleset következtében gazdasági totálkárossá vált személygépkocsim alaposan feltételezi, hogy a megengedett sebességet jelentős mértékben túllépve közlekedett.



Ha bármiben segíthetünk, elérhetőségem:

Illés János +36 30 392-3293

E-mailban: ugyvezeto@traffic-control.hu

Web lapunk: www.traffic-control.hu

A fontos azonban az, hogy a kis tehergépkocsi vezetője a jelzőlámpa TILOS jelzése ellenére haladt be az útkereszteződésbe és vált a baleset okozójává, ügyfelünk a balesetben vétkes. Kifejtettük, hogy véleményünk szerint a kis tehergépkocsi vezetője, cselekményével megszegte a KRESZ 9 § (4) bekezdés d.) pontjában foglaltakat. Részleteztük, hogy a szabálysértési határozat ebben a formában törvénysértő, ügyfelünk számára nem fogadható el, kértük ennek hatályon kívül helyezését, és az ügyben a történeti tényállásnak megfelelő határozat hozatalát, amelyben mondják ki a másik fél kizárólagos felelősségét.

A rendőrhatalóság az eljárási rendnek megfelelően az anyagot a kifogás elbírálása céljából továbbította az illetékes kerületi bíróságnak, amely 60 napon belül azt elbírált. Sajnos a bíróság ebben a kérdéskörben csak azt vizsgálta, hogy nyilvánvalóan nem törvénysértő-e a szabálysértési határozat, és a rendőrségi helyszíni anyagra támaszkodva helyben hagyta az I. fokú határozatot. A határozat ellen tárgyalástartási kérelmet csatoltunk be, és a helyszínt megtekintettük. Ellenőriztük a tanú és ügyfelünk elmondását, a láthatóságot, és lemértük a jelzőlámpa fázisidejét. Ezen adatokból akár már igazságügyi műszaki szakértőt is ki lehetett volna rendelni, szerencsére erre nem került sor (a költsége nem kevés).

Miután azonban töretlenül bíztunk ügyfelünk ártatlanságában, felkészítettük a várható tárgyalásra. A kérelemben

előadtuk: A szabálysértési határozat ebben a formában törvénysértő, nem a valóságot tartalmazza, nem a valós tényállásnak megfelelően rendelkezik. A korábban kifogásomban leírtakat maradéktalanul fenntartottuk, ugyanakkor kifejtettük, hogy az indoklás 7. bekezdésében, amelyben a kifogásban foglaltakat taglalta, nem állja meg a helyét azon kijelentésük, amely szerint ügyfelünk nem hivatkozhat arra, hogy a másik fél a tilos jelzésen haladt át, amikor ő sem tartotta be a terhére rótt szabályt. Neki elsőbbségadási kötelezettsége lett volna.

Mindez így, és ebben a formában nem igaz! Az ügyben eljáró I. fokú rendőrhatalóságnak lett volna lehetősége a kifogás nyomán legalább a baleset egyetlen szemtanúját meghallgatni a baleset bekövetkezési körülményeiről, mint ahogyan azt kértük is, és ebben a helyzetben már egy teljesen más felelősség megállapításával nem kellett volna a bíróságra az iratokat felterjeszteni.

A teljesen érdektelen tanú vallomásaiban is megerősítette volna az ügyfelünk által elmondottakat. A közlekedési baleset bekövetkezésében ügyfelünket semmilyen felelősség nem terheli, a KRESZ egyetlen paragrafusának alapján sem, ellenben a vétkes fél, a baleset okozója – cselekményével megszegte a KRESZ 9 § (4) bekezdés d.) pontjában foglaltakat.

A bírósági végzés így ebben a formában ügyfelünk számára nem fogadható el, és csak a tárgyalás megtartása után kerülhet

a T. Bíróság abba a helyzetbe, hogy már minden körülményt feltárva végre helyesen a történeteknek megfelelően meg tudja állapítani a balesetért való felelősséget. A bíróság a tárgyaláson meghallgatta a baleset szemtanúját, majd értékelte a helyszínen visszamaradt féknyomokat és egyéb anyagmaradványokat, az ütközési helyzetet, és meghallgatták mindkét járművezetőt. A bíróság mérlegelte az összes elhangzottakat, és ezután immáron jogerősen ügyfelünket a balesetben vétkesnek minősítette, és elmarasztalta a balesetet okozó tehergépjármű vezetőt.

Ügyfelünk boldogan távozott a bíróságról, és tanácsadóink is újabb ügyet „nyertek meg” ügyfelünknek. Ha eleve részt vettünk volna a baleset helyszínelésében, akkor már korábban tudtuk volna teljeskörűen bizonyítani ügyfelünk ártatlanságát, hiszen a helyszíneken munkatársaink is rögzítenek mindent, és a rendőri intézkedés legkisebb mozzanatait is figyelemmel kísérik. 30 éves tapasztalatuk erre képessé teszi őket és naponta bizonyítják, hogy közlekedési jogszabály egy van, amelyet csak egyféleképpen lehet értelmezni is.

Ilyen és hasonló ügyekkel foglalkozunk nap mint nap, de fő tevékenységünk a baleseti helyszínekre való kivonulás és a helyszíni munka.

Illés János

Bemutatkozik az **A-HÍD SZEGED** Vízilabda Egylet

Idén húsz éves a Szegedi Vízilabda Egylet. Éppen tíz éve vágott bele Körtvéyessy Péter abba, hogy a szegedi férfi vízilabda sportot olyan sikeres pályára állítsa, amely hazai és nemzetközi sikereket képes elérni.

A Szegedi Vízilabda Egylet elnökeként sportot szerető és támogatni hajlandó vállalkozókat és vállalkozásokat tudott az ügy mellé állítani. A Hídépítő Zrt. kiemelkedő támogatója lett az egyesületnek, immár tíz éve. Szeged Város Önkormányzatával is megkötötték a támogatási megállapodás.



Minden egyben volt, ami szükséges a minőségi sporthoz és elkezdődhetett az építkezés. 2003-2004-es bajnoki évben az OB I-ben még csak a 6. helyen tudott végezni a csapat, de a következő bajnoki év már egy bronzérmert hozott. Aztán éveken át csak a negyedik hely jutott a csapatnak az országos bajnokságban.

2009-ben a második számú európai klubtróféát a LEN-kupát sikerült elnyerni, ráadásul hazai medencében, ami már igazi áttörésnek számított Szeged vízilabda életében.



**LEN-kupát Magyarországon vidéki csapat még nem nyert.
Szeged csapatsport történelmében ez az egyetlen nemzetközi aranyérem.**

2009-2010-es bajnoki év egy Magyar Kupa bronz éremmel indult és ezzel zárta a csapat az OB I-et is. Aztán zsinórban három bronzérem az OB-I-ben, de 2011-ben és 2012-ben már a legfényesebb érmet szerezte meg a csapat a Magyar Kupában.

Körtvélyessy Péter mindenkinél jobban áhította a sikert. Súlyos betegségében,

még utolsó erejével leszerződttette Vincze Balázst vezető edzőnek és olyan sikeres csapatot tudott összeállítani, amelynek játékosai ma is a csapat gerincét alkotják. Ez a csapat Vincze Balázs irányításával már 2011-ben megcsillogtatta erejét a Magyar Kupa győzelemmel és egy idény eleji hosszú veretlenségi szériával. A nemzetközi

elitben, a Bajnokok Ligájában a nyolcad döntőből már nem tudott a négybe jutni.

Reményteli szezont kezdett a csapat 2012-ben, az elvárásoknak megfelelően. Magyar Kupa arany érem, az OB I-es tabellán az első hely egy döntetlen mérkőzéssel, a Bajnokok Ligájában csoport elsőként várhatja a nyolcba kerülést.





Edzők: **Vincze Balázs** vezető edző, **Lehmann István** edző

A csapat jelenlegi tagjai:

Dr. Molnár Tamás center, csapatkapitány, **Baksa László** kapus, **Decker Ádám** bekk,
Aljosa Kunac lövő, **Varga Péter** center, **Joseph Kayes** center, **Kiss Csaba** szélső,
Hegedüs Gábor szélső, **Szívós Márton** lövő, **Juhász Zsolt** szélső, **Aaron Junger** lövő,
Somogyi Balázs lövő, **Török Béla** lövő, **Molnár Dávid** kapus.

Nem feledkezhetünk meg az utánpótlásról sem. Gyakran játszanak már a csapatban:

Vincze Márk szélső, **Márkus Martin** bekk.



Egy profi csapat nem működhet profi kiszolgálás nélkül. Ők azok akik a háttérből járulnak hozzá a sikerhez:

Cserhalmi Julianna elnök, **Juhász György** technikai vezető, **Tanács Zsuzsa** gazdasági vezető, **Varga Péter** marketing, **Dr. Csonka Andre** csapatorvos, **Súli Róbert** sajtó, **Iványi Aurél** fotó.

A csapat kiváló működéséhez az anyagi háttérrel támogatóink biztosítják. Önzetlen segítségükért és lelkes támogatásukért köszönet illeti őket mind a csapat, mind a vízilabda sportot szerető közönség nevében. Főbb támogatóink:

A-HÍD Zrt, Szeged Város Önkormányzata, B-Gépszolg Kft, Zoll-Platz Kft, Szegedi Egyetem Juhász Gyula Tanárképző Kar.

Az elmúlt tíz év alatt olyan neves edzők irányították a csapatot, mint **Kásás Zoltán, Gyöngyösi András** és **Horváth Viktor.**

A Szegedi Vízilabda Egyletben játszott és játszó válogatott játékosok akikre különösen büszkék lehetünk:

Tóth László, Hosnyányszi Norbert, Varga Tamás olimpiai bajnok, **Dr. Molnár Tamás** (jelenleg az A-HÍD Szeged csapatkapitánya) olimpiai bajnok, **Szívós Márton, Baksa László, Török Béla, Kiss Csaba, Somogyi Balázs, Turzai Gábor.**

A felemelkedő INDIA szimbóluma?

India második legnagyobb városában, Delhiben, a Jamuna folyó felett épül a város új nevezetessége a **Wazirabad híd**.

A Jamuna folyó a Gangesz legfontosabb mellékfolyója, mely valamikor tisztának számított a szent folyó mellett, mára már azonban az egyik legszennyezettebb, különösen Delhi környékén, ahol a szemétnek több mint felét a vízbe dobják. A tisztítási kísérletek ellenére a szennyezés folyamatos, amelyet az is súlyosbít, hogy a víz az év 9 hónapjában áll. A környék rehabilitációján belül a városvezetés kifejezett szándéka egy olyan hidat építtetni, mely a felemelkedő India szimbólumává válhat.

A tervek szerint a hidat 2014 végén adják át, a remények szerint pedig központi eleme lesz a híd egy új turisztikai célpontnak a város észak-keleti részén.

Közlekedésügyi szempontból ez a híd kiegészíti majd a Wazirabad vízlépcsőn áthaladó forgalmat észak Delhiben. További tervek között szerepel, hogy a Jamuna folyó vizét felduzzasztva egy tavat hoznak létre, ezért a beérkezett tervek közül egy igazán különleges verziót hirdettek ki győztesnek: egy nagy fesztávolságú, légies formájú hidat választottak, hogy ezzel potenciális turistacélponttá tegyék Delhi eme részét. A híd speciális díszkivilágítást fog kapni, a pilonba belső lift kerül, kívülről pedig gépesített tisztítórendszerrel lesz ellátva.

Számos kooperációt tartottak a tervezők a megrendelővel, így végeredményben a Wazirabad híd egy újszerű, igazán könnyen azonosítható formájú szerkezet lesz. Természetesen néhány jól bevált tervezési megoldást is alkalmaznak, például az öszvér felszerkezetet. India első ferdekábeles hídja is ilyen pályaszerkezettel épült Kolkatában, ez a Second Hooghly híd (kép), amely azóta világszerte ismertté vált.

A **975 méter hosszú ferdekábeles** Wazirabad híd legfőbb jellegzetessége a döntött, íjszerű acél pilon, melynek legfelső szakasza, nagyon látványosan, üvegből készült. A híd **medernyílása 251 méter**, ezen a szakaszon két kábelsík fut, míg a kisebb nyílást egy sor kábel tartja. Hasonló hidat

egyébként Európában már építettek, pl. a Santiago Calatrava tervei alapján 1992-ben átadott sevillai Alamillo híd vagy az 1996-ban átadott rotterdami Erasmus híd. Így a Delhi városvezetésnek etalon már lebegett a szeme előtt, de ahogy azt a tervező, a Schlaich Bergermann & Partners elmondta, a dinamikus formájú pilonnak nem csak az esztétikai hatása volt fontos, természetesen ennek nagy statikai szerepe is van. A ferde pilon önsúlya ugyanis részben kiegyensúlyozza a medernyílás szerkezetének önsúlyát, ezért egy függőleges pilonú szerkezethez képest a kábelek számát csökkenteni lehetett.

A híd látványát fokozza a különleges pilonformán felül az a mintázat, mely a pilon felső részét fogja díszíteni, tipikus indiai motívumokkal. Ahogy azt említettük, a pilon felső szakasza üvegből készül, ezen belül biztosított lesz a vizsgáló szint, mely adott esetben látogató szintként is funkcionálhat majd. Ez a terület a pilonba épített kis lift segítségével lesz elérhető. Továbbá a tervek között szerepel, hogy a környéken tájékozódási pontként lehessen majd használni a hidat, így a pilon felső szakaszán az üvegbúra kivilágítható.

A tervek szerint a **35 méter széles öszvér pályaszerkezeten** két darab négysávos

út halad majd, forgalmi irányonként illetve a lehorgonyzások melletti leállósávok mentén beton elválasztókkal. Az öszvér keresztmetszet hegesztett I tartókból áll majd, 4,5 méterenként keresztartókkal merevítve. Az előregyártott pályalemez elemek pedig 4,5 méteres távolságot hidalnak át a keresztartók között, vastagságuk 250 mm és 700 mm között változik majd. A pályaszerkezet mozgását csak a pilonál gátolják, így a hőmérséklet változásának megfelelően a híd két végén +/- 250 mm-es elmozdulások keletkezhetnek, ide csúcstechnológiás dilatációs szerkezet építenek majd be.

A medernyílásban a felszerkezetet két kábelsík tartja. Attól függően, mely pozícióban helyezkednek el, 55 és 123 szálból fognak állni a pászmák, feszítésük a pilon tetején kialakított kamrákban történik majd. A pályaszinthez közel eső szakaszokon a kábeleket tűzvédelmi bevonattal fogják ellátni.

A pilon terpesztett lábai hegesztett acél szekrény keresztmetszettel készülnek, melyek a pilon teteje felé egybeolvadnak, itt lesz a kábelek lehorgonyzása is. A pilon monolitikusan csatlakozik majd a pályalemezhez, átadva a vízszintes terheket a pályalemez betonjára hossz irányban.

A pilon nagy gömbsüveg sarukon áll majd, a saruknak mintegy 17.000 t függőleges terhet kell viselniük.

A Jamuna folyó ezen szakaszán az alapozáshoz megfelelő talaj 20-45 méteres mélységben található, ennek a legmagasabban fekvő rétegre tervezték a pilont, mely alapozásánál figyelembe vették a nagy függőleges terheket, a szeizmikus hatásokból esetlegesen keletkező nagy vízszintes erőket. A többi pillér alapozása is nagy kihívást jelentett, hiszen a folyónak ezen a szakaszán a talaj erősen mállott és meredeken lejtő, így a kút és a cölöpalap egy ötvözetét fejlesztették ki,



ezeket az átmeneti támaszokat a magasvíz ellen is tervezni kell, mivel az esős évszak alatt is folynak a hídépítési munkák. A száraz szezomban a folyó szélessége 100-200 m között változik, de monszun idején elérheti a 400 métert is. Ezért ideiglenes kis szigetek épültek a száraz évszak alatt, hogy ezzel biztosítsák az átmeneti állványok számára készülő cölöpök építési munkáinak idejére a folyamatosan száraz munkaterületet.

Bár a híd tervei már 2007-ben készen voltak, a világgazdasági válság miatt az építkezés 2010-ig nem kezdődött el. Mostanra az alapozási munkák nagy része elkészült,



oldani, így az elemek maximális szélessége és hosszúsága 4,5 m lehet. Ebből adódóan a 6500 tonnás acél pilont 105 részben szállítják majd a helyszínre, ahol csavaros kapcsolatokkal fogják összeilleszteni őket. A gyártás során kicsi mérettűrésekkel kell dolgozni, ezért minden elemet a hegesztés után megmunkálnak, hogy a kívánt egyenletességet elérjék. A legnagyobb elem 32 x 5,8 méteres, ehhez a kínai gyárnak egy különleges maróberendezést kellett vásárolnia Spanyolországból. Az összeillesztésekhez a hídelemeket egy 1250 tonna teherbírású daruval emelik a helyszínen végleges pozíciójukba, ahol csavarozással



melynek kivitelezése ún. „jack down” technológiával készült. Ezzel jelentős beton és acél mennyiséget spóroltak valamint ez az eljárás lehetővé teszi a hatékony felügyeletet a kútsüllyesztés alatt, így elkerülhető, hogy pl. a kötött agyag rétegben billenés történjen.

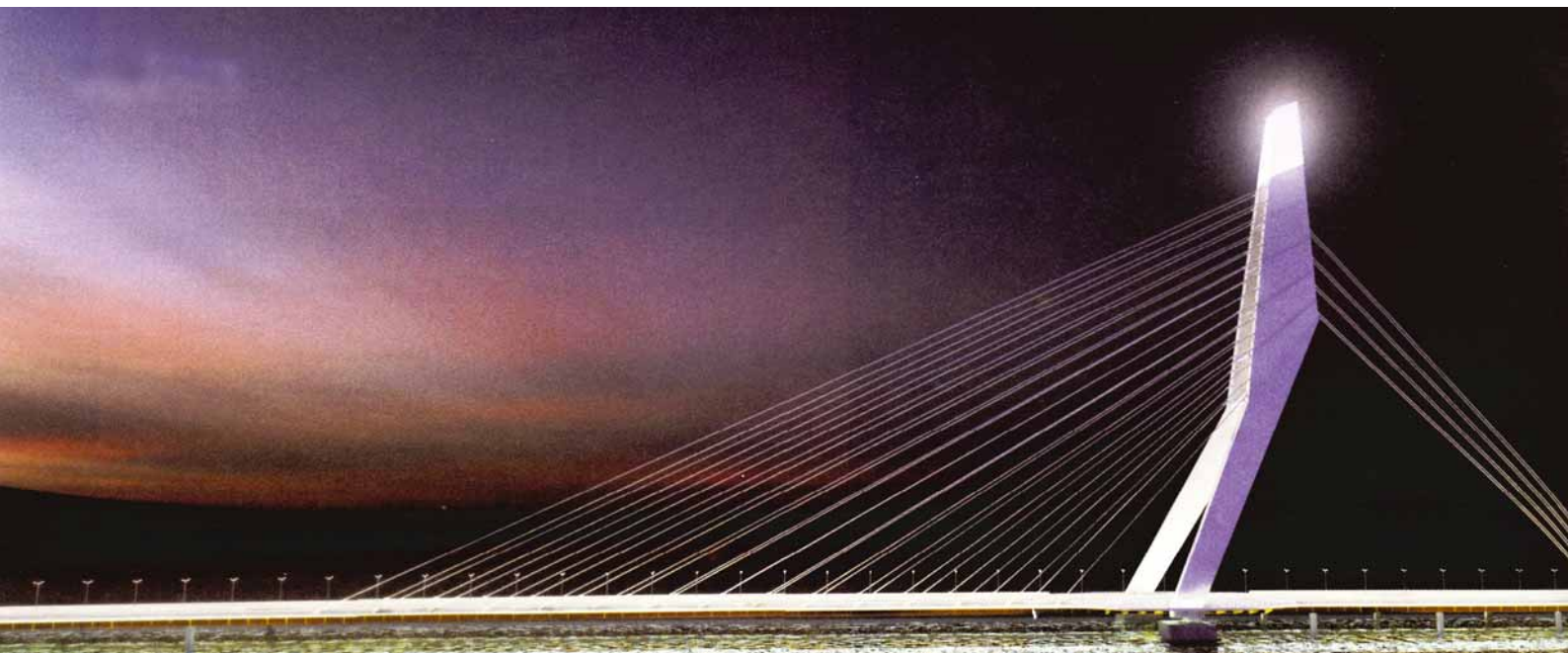
A Jamuna folyót egyelőre nem duzzasztották vissza, hogy kialakítsa a kormányzati terveknek megfelelő tavat, a híd felszerkezete pedig csupán 12 méterre van a terepszinttől, így a szabadon betonozás helyett a híd felszerkezetét jármokon építik, bár

a pilon építése pedig napjainkban kezdődött. A híd acél elemeit Kínában gyártja a ZTSS vállalat. A pilon és a felszerkezet acél elemeit hatalmas gépesített előregyártó csarnokokban gyártják, illetve előszerelik max. 380 tonna súlyú egységekben. A szállítási méretek azonban korlátozzák az elemek nagyságát. A gyártó telepe közvetlenül a Jangce folyó mellett helyezkedik el, így az elemek közvetlen bárkákra rakodása itt nem okoz gondot, azonban Indiában a kikötőtől a közúton való szállítást az építkezés helyszínéig meg kell

rögzíteni azokat. A gyártás másik fő kihívása a nagyszámú (mintegy 460.000 db) csavarlyuk megfelelő kialakítása. Ehhez olasz gépeket szereztek be.

Jelenleg az építkezésen az alapozás nagy része elkészült, a saruk már a helyszínen vannak, és a tervek szerint 2013 első negyedévében az első acélszerkezetek is megérkeznek a helyszínre, ahol jelenleg az előregyártott beton pályalemezek készítése zajlik.

*A Bridge Design & Engineering cikke alapján írta:
Rada Enikő*



Építés helyett – múltat idézünk, leletet mentünk

Január utolsó és február első napjaiban nyílt lehetőség arra, hogy – a Szabadság híd és a Margit híd átfogó felújítása (átépítése) során keletkezett (előkerült) elemeket, roncsokat teljes körűen átvizsgáljuk és az utókor számára megmentsük.



Az időcsúszásnak – mindkét leletcsoport esetében – jogszabály-értelmezési, jogszabály-változási és emellett szervezet-változási okai voltak. Ezek együttese vezetett oda, hogy – a személyes, a céges és a hivatali érdeklődés és segítség mellett is éppen belefért az akció a kiszabott határidőbe.

A két hídon folyt munkák során – a konzorciumok szíves engedélyével – az elvi válogatás ugyan megtörtént, de végeredményben a Szabadság hídról lebontott elemek egésze a Főváros (a Közterület Fenntartó Zrt.) Ipacsfa utcai telepére került; a Margit híd bontott elemei ugyanígy. A leletmentési munkát színesítette

az, hogy a Margit híd nyílásaiban a meder roncsmentesítése során igen sok értékes és pótolhatatlan darab került felszínre. Ezek több fordulóval a csepeli Szabadkikötő rakodóján kötöttek ki.

A 2012. év végén eladott elemek elszállítása és egyúttal a Szabadkikötő rakodó kiürítése folyt a bevezetőben említett időszakban.

A leletmentésben az érintett cégek (intézmények) és sok kolléga érdeklődését és segítőkész támogatását tudhattuk magunk mellett.

A szállításban és a műszaki segítségben (rakodás, daruzás, szállítás): az A-Híd Zrt.;

G-Híd Zrt.; Hídtransz Kft.; Magyar Közút NZrt. Üzemmérnökségei, Dabas és Kiskőrös; UD-STAHl Recycling Kft.

A hivatali segítségben (ügyintézés, végső jogi támogatás): Belügyminisztérium Örökségvédelmi Főosztály; Budapest Főváros Kormányhivatalának Kulturális Örökségvédelmi Irodája; Budapest Főváros Vagyonkezelő Központ Zrt.; Forster Gyula Nemzeti Örökséggazdálkodási és Szolgáltatási Központ, Műtárgyfelügyeleti Iroda.

A mostani munka igazi jelentősége az, hogy a jövőben már egyik hídnál sem várható újabb, történeti jelentőségű darabok előkerülése (a Szabadság hídnál

Leletek a Ferenc József hídnál



Műtárgyak neve	Forrása	darab
„I” gerendák, szegecselt vas, újjáépítés-kori	Bontott	2
Dilatáció (acél-gumi)	Bontott	2
Kandeláber, szegecselt vas	Bontott	2
Kandeláber-dísz, öntvény	Bontott	4
Korlát-elem, szegecselt, hosszú, újjáépítés-kori	Bontott	2
Korlát-elem, szegecselt, rövid, újjáépítés-kori	Bontott	3
Melléktartó, vas, újjáépítés-kori	Bontott	2
Tartó-szakasz, hegesztett vaslemez (!), újjáépítés-kori	Bontott	1

a mederkotrás már régebben megtörtént, a Margit hídnál két éve és egyik szerkezet ismételt átfogó felújítása sem hozna már új, technikatörténeti szempontból jelentős leletet). Ez a mentés voltaképpen befejezi a korábbi években (2003, 2008, 2011) megkezdett munkát.

A kigyűjtött elemek – tekintettel az idő rövidségére – nagyrészt a Hídépítő csepeli telepére kerültek. Végző elhelyezést, majd tisztítás, konzerválás és festés után kiállítóhelyet, a Kiskőrösi Közúti Szaggyűjteményben kapnak, a Közlekedési Múzeumban folyamatban levő változások miatt.

Szabó László



Leletek a Margit hídnál

Műtárgyak neve	forrása	darab
András-kereszt, szegecselt vaslemez	roncs	3
András-kereszt, támasz, öntöttvas	roncs	2
Cölöp, hegesztett acél	roncs	1
Csomópont, szegecselt vaslemez	bontott	1
Csomópont, szegecselt vaslemez	roncs	3
Dongalemez, szegecselt vas, torzult	roncs	1
Facölöp, bővítés- és újjáépítés-kori	roncs	8
Főtartó, szegecselt vaslemez	roncs	2
Főtartó-lemez, szegecselt vas	roncs	1
Kandeláber-lábazat, öntöttvas	roncs	1
Kocsi-alkatrészek	roncs	1
Korlát, egyenes, „létra”, hegesztett acél, újjáépítés-kori	bontott	

Műtárgyak neve	forrása	darab
Korlát, íves, „létra”, hegesztett acél, újjáépítés-kori	bontott	1
Korlát, öntött és kovácsolt vas, torzult	roncs	5
Korlát, öntöttvas, csomók	roncs	12
Korlát-elem, hegesztett	bontott	4
Korlát-elem, öntöttvas	roncs	7
Korlát-oszlop, öntöttvas	bontott	2
Kő-faragvány	roncs	2
Pályatartó, szegecselt vaslemez	roncs	1
Rostral-oszlop, alj, faragott kő koronával és öntöttvas	roncs	1
Sín-szelvény	roncs	2
Tartó-szakasz, szegecselt vaslemez	roncs	3
Tartó-szelvény, szegecselt vaslemez	roncs	1
Zorés-vas, hengerekt	roncs	2

Hidak és Hídépítők Napja

2013. május 16-án

Szerencsés esetben valamennyien családba születtünk. Ezzel együtt azonban rögtön az egészségügy ellátottjai is leszünk. Majd ahogy cseperedünk, kapcsolatba kerülünk az oktatásüggyel. Később személyigazolványt kapunk, s szinte észre sem vesszük, de már az államigazgatás alanyai is lettünk. Iskoláink végeztével munkahelyi közösségbe kerülünk szakmánknak megfelelően. Majd jöhetnek a boldog nyugdíjas évek, és egy újabb közösség. Ekkor még nem beszéltünk arról, hogy életünk folyamán kapcsolatba kerülünk az igazságüggyel, a belüggyel, különféle szervezetekkel, közösségekkel.

Tartoztunk, tartozunk valahová.

Sokszor nem is gondolunk arra, milyen hatással lehet életünkre egy meghatározó közösség. Inkább csak gyermekeinket szoktuk attól féltetni, nehogy rossz társaságba (közösségbe) kerüljenek. Sajnos viszonylag keveset beszélünk azokról a pozitív hatásokról, melyeket a közösségek jelentenek életünkben, pedig tartoztunk és tartozunk is valahová.

Valamennyien érezzük egy osztálytalálkozó kapcsán, hogy hajdan összetartoztunk. Ezekből a kapcsolatokból később is erőt meríthetünk, mert jó volt valahová tartozni.

Igen, jó valahová tartozni.

Ezt az érzést hivatottak erősíteni, azok az alkalmak, melyeket különböző szakmák, más-más hónapokban saját munkájuk hasznosságát megmutatandóan szerveznek hivatásuk napján. Szinte minden napra juthat ebből egy. Csak néhányat említenék az ismeretebbek közül: Bányásznapi, Pedagógus nap, Vasutas nap, A magyar egészségügy napja, Magyar tűzoltók napja, Közalkalmazottak napja, Mozdonyvezetők napja stb. Valamennyi hivatás-szakma büszkén ünnepel ezeken a napokon, mert jó tartozni valahová.

Ezek az ünnepek rendszerint valamilyen nemes eseményhez köthetők, sokaknak közülük egyházi gyökereik van. Tűzoltók: Szent Flórián, Rendőrség Szent György stb.

Májusban emlékezik meg az egyház Nepomuki Szent János ünnepéről, aki a hidak védőszentje.

Ebből az alkalomból szervezzük meg idén először a HIDAK ÉS HÍDÉPÍTŐK NAPJÁT.

Cégünk udvarán felállítjuk Nepomuki Szent János szobrát, melyet az Egeri Hittudományi Főiskola és Szeminárium ajándékozott a Hídépítők Egyesületének. Így május 16-án egy szakmai nap keretében – melynek témája a hídépítés múltja, jelene és jövője – avatjuk fel a frissen restaurált szobrot.

Bízunk abban, hogy a hidász szakma megérzi hagyományteremtő törekvésünk nemes célját, és csatlakozik kezdeményezésünkhöz.

**Jó tartozni valahová,
a hídépítők nagy családjába!**



EGYSÉGBEN
AZ ERŐ

1138 BUDAPEST,
KARIKÁS FRIGYES U. 20.

+36 1 465 2229
HIDEPITOK.EGYESULETE@HID.HU

WWW.HIDEPITOK-EGYESULETE.HU

A Hídépítők Egyesületének 2012. évi életműdíjasa KISS DEZSŐ

A Hídépítők Egyesülete - hagyományteremtési szándékkal - a 2011-es évben Életműdíjat alapított. A tavaly karácsonyi Garázsbuli egyik kiemelkedő eseménye volt, amikor az elsőként kitüntetett Encsy Balázs átnyújtotta a díjat a 2012. évi jutalmazott Kiss Dezsőnek.

A fiatalabb kolléganők/kollégák kedvéért akik nem ismerik őt: a Hídépítő élete különböző (többnyire a vállalat működését és irányvonalát markánsan meghatározó igazgatók és műszaki igazgatók személyisége által fémjelzett) korszakokra osztható; ezek egyikének volt Ő meghatározó személyisége. Bár nem töltött be első vonalbeli vezetői posztot, mindig ott volt a fontos történések kiindulásánál.

Az ünnepség kedves epizódja volt, hogy Dezső egyáltalán nem tudott a készülő meglepetésről, és őszintén megilletődött, amikor szólították a díj átvételére (egy rendkívüli vállalkozási értekezlet ürügyével csaltuk be a központba).

Encsy Balázs spontán meleg szavakkal méltatta Kiss Dezső szakmai



pályafutását. Nem volt nehéz dolga, hiszen a kettőjük pályája számtalan ponton összefonódott azon túl, hogy egyébként párhuzamosan dolgoztak egymás mellett.

A Hídépítőnél töltött hosszú évek alatt többször volt alkalmam dolgozni Dezsővel (aki számtalan probléma megoldásban türelemmel nyújtott nekem felbecsülhetetlen segítséget), így engem kértek fel egy - a szakmai életútját felvázoló - cikk megírására. Kezdjük először a száraz tényekkel:



Összefoglaló szakmai életút

Születési idő, helye: 1945.01.14., Budapest
 Belépés Hídépítő Vállalat: 1968.08.12.
 Kilépés Hídépítő Zrt.: 2010.06.30.
 Végzettség: BME Mérnöki Kar
 Vízépítőmérnöki szak
 1968. okl. mérnök

Egy hosszú szakmai út főbb állomásai:

1972-75: MILL-FAV meghosszabbítása
 1972-74: Árpád úti felüljáró építése
 1975-78: Felszabadulás tér aluljárók építése
 Könyves Kálmán krt. aluljáró, felüljáró,
 metróállomás építése
 Határ úti metró alagútszakasz építése
 Határ úti felüljáró építése
 1980-84: Árpád híd szélesítés
 É-D-i metró III/A szakasz építése
 Váci úti felüljáró építése
 1987; 1995: MILL-FAV rekonstrukció
 1984-90: É-D-i metró III/B/1 szakasz építése
 1992.: Lágymányosi Duna híd és kapcsolódó
 beruházások kivitelezése
 1994-96: Csepel szigeti ivóvízkezelőmű építése
 1997-99: Dél-Pesti szennyvíztisztító telep bővítése
 2000: Dél-Pesti szennyvíztisztító telep-Iszapvonal
 bővítése
 2002: Észak-Pesti szennyvíztisztító Telepen átalakítás
 2003-04: Budapest XIII., Rokolya u. csatornaépítés
 2003-05: MÁV gázolaj-feladó, lefejtő és tároló
 berendezések korszerűsítése II. ütem

2004 MÁV gázolaj feladó-lefejtő és tároló
 berendezések kapcsolódó informatikai
 rendszerének kiépítése 46 helyszínen
 2004-07: Kelet-nyugati (M2) metróvonal rekonstrukciója
 2004-06: Bp. 4. sz. metróvonal I. ütem, Baross téri
 felszínrendezési munkák és a 2. sz. metróvonal
 2. kijáratának mély- és szerkezetépítési munkái
 2005-06: Vegyiművek Rt. Illatos úti telephely szennyezett
 felszín alatti vízének kitermelése talaj- és
 rétegvíz kutakkal
 2006-08: Budapesti 4. sz. metróvonal I. szakasz - Fővám
 téri állomás szerkezetének tervezése és
 kivitelezése
 2007: MÁV gázolaj-feladó, lefejtő és tároló
 berendezések korszerűsítése III. ütem
 2007-10: Budapesti 4. sz. metróvonal I. szakasz 03.
 szerződés - Kelenföldi pu. állomás
 szerkezetének tervezése és kivitelezése

Munkakör/munkahely:

1968-69: beo. mérnök Hídépítő Vállalat
 1970-71: építésvezető
 1972-75: technológus
 1976-79: csoportvezető
 1979-82: osztályvezető
 1983-93 főépítésvezető Hídépítő Rt. (93-tól)
 1994-2005: vállalkozási főmérnök
 2006-09 vállalkozási főmérnök Hídépítő ZRT.
 2009-2010.06.30-ig tanácsadó mérnök

Szemelvények

Szerettem volna a fentieknél valamivel személyesebb élményeket is közvetíteni, ezért felkerestem Kiss Dezsőt a lakásán. Ideális körülmények egy interjúra. A szép és tágas lakásban szembeűnő pedáns rend és tisztaság uralkodik, gondosan ápolt szobanövények, a háttérben komolyzene szól, gőzölgő kávé. A tőle megszokott kedves közvetlenséggel fogadott. Szakmai életrajzának áttekintése után, megerősíti:

„valóban minden budapesti és Budapest környéki jelentősebb építőipari beruházásban benne voltam, többnyire olyan beruházásokkal foglalkoztam amelyek eltértek a Hídépítő hagyományosan vett tevékenységi körétől”:

◆ részt vettem a MILL-FAV Széchenyi fürdőtől a Mexikói útig történő meghosszabbításában. Ezt követték a MILL-FAV jelentősebb felújítási munkái: az Andrásy út alatti földem megerősítése, a vízbefolyások megszüntetése miatt szükséges szigetelési munkálatok, az állomások építészeti munkái.

◆ a budapesti metróépítés kéreg alatti munkáiban a kezdetektől benne volt a Hídépítő: A Könyves Kálmán körúti állomás és felüljáró, illetve a Határ uti vonalszakasz, az É-D-i Metró III/A és B szakasz. *Lakatos Ervin akkori igazgató ötlete volt a paksi atomerőműben orosz terveken alapuló pakettek (azaz a betonacélokat magukban foglaló, bentmaradó, előregyártott vasbeton kéregzsalu elemek) alkalmazása a Metró építésben. Ezeket kezdetben Paks-on gyártotta a 22. sz. ÁÉV, majd átvettük*

a technológiát és a budapesti Meder utcai betonkeverő telepünkön gyártottuk őket, hogy a Dunán uszályokkal történő körülményes szállítást elkerüljük. Ugyancsak a Metróépítésben jelentős ötlet volt az Uvaterv és a Hídépítő által kifejlesztett ún. UH tartók alkalmazása: mivel a csúsztató feszültségeket felvette az együttdolgoztató lemez fűrészfogas kiképzésű belső betonmagja, alacsonyabb tartóval lehetett elérni a földem megkívánt szilárdságát. Az É-D-i Metró III/B szakasz építésének érdekessége volt, hogy a Hídépítő történetében először került sor Fővállalkozásra. A Metróber vezetésével létrehoztuk a Metróinvest Fővállalkozási Társaságot, s élesben tanultuk meg a fővállalkozás technikáját. Ennek a későbbiekben vettük hasznát.

◆ ugyancsak kitérőt jelentett a víztisztítás a Hídépítő és az én életemben is: indulni akartunk a pályázaton meghirdetett Csepel-szigeti ivóvízkezelőmű építésére. Ehhez összeálltunk (az azóta a francia Degrémont cégbe beolvadt) a német Philipp Müller GmbH-val. Ekkor sajtótítottuk el a víztisztítási technológiát. Innen egyes ut vezetett a Dél-Pesti szennyvíztisztítótelep építéséhez, majd a Degrémont - OTV - Hídépítő - Alterra négyes konzorciumban a Budapest központi szennyvíztisztító telep kivitelezéséhez. Napjainkban is a Hídépítő és az A-HÍD Építő termelésének jelentős részét képezi ez a tevékenységünk.

(a Csepel-szigeti ivóvízkezelőműre beadott pályázatnál követelmény volt a kettős csomagolás. A pályázatunk olyan terjedelmű volt, hogy ennek formailag csak úgy tudtunk megfelelni, hogy a dokumentumokat egy kulcsra lezárt alumínium öltöző szekrényben nyújtottuk be, a kulcsot pedig lepecsételt borítékban adtuk át)

◆ a másik, kezdetben idegen terület a MÁV megrendelésében készülő lefejtő- és töltő állomások rekonstrukciójának 3 üteme, az úgy nevezett MÁV-Rekó I., II.

és III., melynek során sok helyszínen meg kellett oldani a gázolajtartályok „duplafalúsítását” a hozzátartozó informatikai felügyeleti rendszerrel együtt. Éles versenyhelyzetben kellett bebizonyítanunk, hogy a komplex feladat megoldására a Hídépítő volt a legrátermettebb pályázó.

◆ másik „kaland” volt, az ezúttal sikertelen pályázatunk a rákospalotai égetőműben a füstgázmosó kivitelezésére.

◆ a Hídépítő hagyományos működési területén kívül eső erdőművi technológiában kíséreltünk meg betörni a svájci székhelyű ABB részvételével.

◆ A 4-es METRO több évtizedes előkészítő munkáiban én őriztem a lángot a Hídépítőnél és dolgoztam, kapcsolatokat kerestem, építettem, amely munka végül is beérett.

Egy kis hídépítő metrotörténet:

A 4. sz. Metróért történt lobbizás során megjelentek francia cégek is. 1990-ben a Campenon-Bernard, valamint a Matra Transport cégek felkérésére vállaltuk, hogy közösen kidolgozunk egy ajánlatot. Tudtuk, hogy a munkánk felesleges, mivel az ajánlat gumikerekes szerelvényekre vonatkozott, más sínrendszerrel, felsővezetékkel, stb. Közreműködtünk, mert az együttműködés érdekes volt, sokat tanultunk, s ennek a későbbiekben hasznát vettük. Azután 1992-ben már komoly ajánlat következett: létrehoztuk a Magyar Metró Társaságot, melyben 8 magyar nagyvállalat közös ajánlatot dolgozott ki a 4. sz. Metró szó szerinti megvalósítására. Azért szó szerinti, mert az alagútúrason, állomás építésén, vágányépítésén, a komplett technológián, a járművek szállításán túl, a megvalósítás teljes banki háttérű finanszírozására is kiterjedt. Nem vállottunk szégyent, hiszen ellenfeleink közül a francia Campenon-Bernard hamar kiesett, a német Siemens-el végig versenyben voltunk. Mintegy másfél éves egyeztetés, alkudozás után a Kíró visszavonta a tendert.

◆ viszont sikeres volt a részvételünk az Illatos úti szennyezett talajvíz tisztításának kiépítésében és a megkövetelt határértékek eléréséig való üzemeltetésében.

Néhány szó a munkákon kívüli tevékenységemről

◆ a gazdasági életben 1989-ben történő nyitás egyik jele volt az állami tulajdonú vállalatok élére az úgynevezett Vállalati Tanácsok megalakítása. A Hídépítőnél ez a 31 fős testület választotta meg az igazgatót, és elvileg gyakorolt feletti ellenőrzési jogokat. Kis színes: a később megválasztott igazgatóval együtt mentünk a Láng Gépgyár dísztermében tartott választásra a már-már emblemikus sötétkék Dáciájában. Mivel nem volt szokása bezárni az autóját, a gyűlés után a benne hagyott táskáinknak csak a hűtő helyét találtuk. Nagy jelenet volt, hogy az egyik legtekintélyesebb magyar építőipari cég frissen megválasztott igazgatójával együtt nyitogattuk a Rozsnyai utcai kukákat abban a reményben, hogy a tettesek eldobták őket.

◆ a Vállalati Tanács első vezetője a méltán nagy tekintélynek örvendő Petik Ernő főmérnök lett, én a helyettese voltam. A nyugdíjba vonulását követően neveztek ki a Vállalati Tanács élére. Ebben a minőségben vettem részt a Hídépítő Vállalat Részvénytársasággá való átalakításában, illetve a francia GTMI cégnek való eladásában.

◆ a francia tulajdonú Hídépítő Rt-ben a Felügyelő Bizottság tagja voltam egy ideig, majd Elnökévé neveztek ki. A Budapestre delegált francia vezetőkkel korrekt és szívélyes kapcsolatot sikerült kialakítanom és fenntartanom.

◆ a Magyar Alagútépítő Egyesületben 1972. óta képviseltem a Hídépítőt. Bár sosem voltam elnökségi tag, a mai napig az egyesületi élet aktív szereplője vagyok. A magyar egyesület sikeres működésére jellemző, hogy a hazai földrajzi viszonyok miatt csekély számú alagút ellenére 2009-ben Budapesten tartották több mint 1.000 fő részvételével az I.T.A. (International Tunnelling Association) közgyűlését!

A nyugdíjas évek

A 2010. június 30-i tényleges nyugdíjba vonulását követő hétköznapi életéről fagatom Kiss Dezsőt:

◆ a Magyar Alagútépítő Egyesületben továbbra is tevékenyen közreműködtem. Immár 10 éve, hogy 2 évente tartanak Magyarországon konferenciát különböző helyszíneken: Pécsen, Egerben, Budapesten ... Ezeket mindig én szerveztem és szervezem, a kapott elismerések szerint sikeresen.

◆ Nagyon büszke vagyok az Egyesület legutóbbi elismerésére amit 2012 év végén kaptam: az „Emlékérem az alagútépítésért” plakettre. Az alapító okirat szerint ez az Érdemérem komoly elismerés és megemlékezés az alagútépítési szakma bármely területén tevékenykedők kiemelkedő munkásságára. Azon személyeknek adja az Egyesület, akik az alagútépítés során maradandót alkottak, példamutató tevékenységet folytattak.

◆ a Hídépítővel mostanában csak személyes kapcsolatom van: a hosszú évek alatt szerzett barátok hívnak és keresnek fel. Az ismerősök részéről sok szakmai megbízást is kapok, és ezeknek lelkiismeretességgel igyekszem eleget is tenni.

Elérzékenyült büszkeséggel mesél a 11 éves fiúunokájáról:

◆ a másik nagyapával együtt megosztjuk a tennivalókat. A kellemes időtöltéseim egyike a Marci unokám kosárlabda mérkőzéseit végigszurkolni.

Kedves Dezső!

**A volt kollégáid nevében
– a családot körében jó egészségben eltöltött –
sok örömteli nyugdíjas évet kívánok neked.**

Kettős diadal TATABÁNYÁN

2012 őszén jelentős változás állt be csapatunk életében: Süveges Lilla és Horváth Gergely személyében új edzőkre tettünk szert. Először futó- és konditermes edzések keretében ismerkedtünk velük és módszereikkel, januártól pedig megkezdtük a tanmedencés felkészülést is.



Elképzelhető, hogy szakértelmük és kemény követelményrendszerük máris megmutatkozik a teljesítményünkön?

Január 19-én lehetőséget kaptunk bizonyítani, hogy nem időpocsékolás velünk foglalkozniuk, ugyanis medencés sárkányhajó versenyen vettünk részt Tatabányán, a Gyémánt Fürdőben. Szerencsére az előző napi erőteljes havazás nem akadályozott minket az odautazásban, akadt azonban olyan csapat, amely nem tudott megjelenni.

A sárkányhajó versenyt egy kültéri, sátorral fedett medencében rendezték meg.

Volt némi fűtés a sátorban, de azért nem fenyegetett minket a hőség.

Elsőként a férfiak csaptak össze egymással. Hat csoportban, csoportonként 3-3 csapat „vívott” körmérkőzést. Az A-HídDragon remekelt: először a Güntner I. csapatot (0:09,58), majd a Kimle Dragons-t (0:14,77) győzték le, ezzel továbbjutottak a középdöntőbe.

A mix csapatnak (3 fiú, 3 lány) a Kimlei Sárkányokat (0:09,39) és a Tatai Muslicákat (0:08,27) sikerült lepipálni. A fiúk a középdöntőben is jól szerepeltek: a Fujitsu-Nap-sárkányokat 15,66 másodperc alatt győzték le, az Alexandra Szél Fiai csapat viszont nem adta meg könnyen magát, ez a küzdelem 43,86 másodpercet és rengeteg energiát vett igénybe. A Szél Fiait mix csapatunk is maga mögött hagyta, végül



a döntőben az ALCOA Féktelen Sárkányai felett arattunk győzelmet (0:38,77).

Férfi csapatunk utolsó két futamát is megnyerte, így aztán az eredményhirdetésen az A-HídDragon kétszer állhatott a dobogó legfelső fokára.

Két szép kupa boldog tulajdonosaként az élményfürdő különböző szolgáltatásaival jutalmaztuk magunkat. A sikeres szereplésért köszönettel tartozunk lelkes és kíméletlen edzőinknek.

Endrődi Móni



A HAGYOMÁNY folytatódik

A 2011-es évi garázs bulin, a HídFaktor sikere után csak néhányan hitték, hogy a csúcson már nincs tovább. Akkor hat csapat garázsnyi közönség előtt káprázott saját műsorszámaival. A hatalmas hídsárkány egyesítve minden pozitív erőt, diadalmasan személyesítette meg a hídépítők közösségi szellemét.

2012 utolsó munkanapján, a hagyományos garázs bulin ez a csapatszellem létszámában is megduplázva diadalmaskodott. Most garázsnyi versenyző, tizenkét csapatban vetélkedett.

A szervezők az első játékrészben még a zsűrit is bevonták a versengésbe. Ők lettek a „Flaskanyúvők”. Először harminc kérdésre kellett választ adni szavazógépes kvízzjátékban. Minden tizedik akadály előtt óvatosan vagy óvatlanabban kockáztatni lehetett az addig elért pontokat. A kockázatos pontok, ha nem vesztek el, megduplázódtak. A 29. kérdés a Kossuth híd lebontásának idejét firtatta, ezért sokan még egy szakmába illő kérdésben reménykedhettek az utolsót megelőző kockázatásnál.

Ekkor jött a „Milyen állat a nyaktekerecs?”, állati kérdése. Emiós? Rovar? Madár? Hát persze, hogy madár! Micsoda öröm azoknak, akik eltalálták!

Az eredménylista megjelenése óriási hangzavart váltott ki. Talán a vakmerő

kockázatosok okozták a „Cső-csepi” és a „Hengerfejesek” lemaradását. Első helyen álltak a „Koronás szomjas musicák”, mögöttük szorosan a zsűris „Flaskanyúvők” és a „Vállvetve” csapata. A „Garabonciások” ott lihegtek a nyomukban. A középmezőnyt a „Wetárium”, „A LEGEK”, a „Szpesöl Mix”, az „Akta@”, a „WFLC” és az „MO/r/Go” alkotta szoros sorrendben.

Ezután jött még csak a java! „Egy perc és nyersz!” ígérte az ügyességi játék. Ebben a versenyrészben a zsűri a kemény ítései munkát választotta a játék helyett, amiben az első hat helyen álló csapat versenyezhetett tovább. Hogy mi is történt pontosan ezután, azt még a jelenlévők is különböző módon élhették meg. Tésztákkal, anyacsavarokkal és üdítő dobozokkal zsonglőrködtek, láb közlőgátott banánokkal, lóbalva lökdösött narancsokat juttattak célba. Papírtekercekre tekeredtek. Ezt a néha káoszhoz tűnő vidámságot a zsűri tagjai szoros jelenléttel felügyelték.

Kóhalmi Zoltán vendégünk az Esti Showder Klub állandó szerzője és szereplője, zenés,

WC papírt magunkra tekerős táncként emlékezett meg erről. Hát igen, volt itt minden! Az értékelésnél aztán kiderült, hogy érdemes volt küzdeni a dobogós helyekért.

A **„Vállvetve”** azonnali csapatos városnézést nyert egy jókora limuzinnal.

A **„Koronás szomjas musicák”** balatoni hosszú hétvégét kaptak, szerencséjükre nem azonnali indulással, hanem bármikor beválthatóan. Kapitányuk Rada Enikő a legjobb csapatkapitány különdíjat is elnyerte.

A **„Garabonciások”** jutalma bowling és darts csapatjátékra szóló utalvány lett és a legegységesebb csapat különdíjat is bezsebelték.

A legszellemesebb csapatnév kitüntetett címbirtokosa a „WFLC” lett. (A kezdőbetűk által jelzett angol szavakból álló név jelentését mindenkinek a fantáziájára bízom.) Csak néhány kép színesíti itt a leírhatatlan hangulatú garázs bulit. Aki többre kíváncsi, keresse fel a rendező Hídépítők Egyesülete honlapját. Sok fotó bizonyítja ott, amikor éppen nem építünk ... bulizunk.



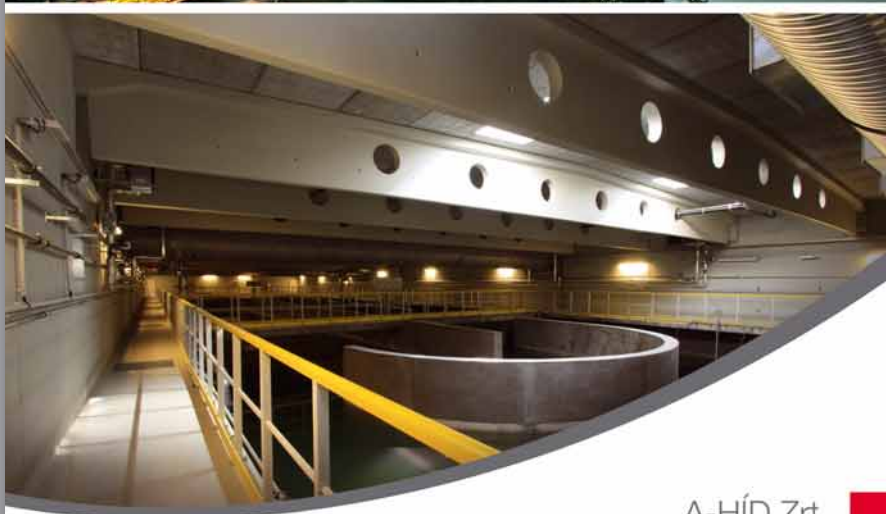
HELYEZETT CSAPATOK

I. VÁLLVETVE

II. KORONÁS SZOMJÁS
MUSLICÁK

III. GARABONCIÁSOK





A-HÍD Zrt.
H-1138 Budapest,
Karikás Frigyes utca 20.