

## **Tisztelt Kollégák ! Kedves Vendégek !**

### **Először is hadd köszöntsem és gratuláljak az ezévi két díjazottnak**

Mihalek Tamás vagyok , 1950, október 14-én születtem, Budapesten.

Az általános iskola elvégzése után jelentkeztem a Kvassay Jenő Híd-, Vízműépítő Technikumba.

Alig fejeztem be az első évfolyamot, mikor édesapám elhunyt. Ettől kezdve édesanyám egyedül nevelt, hatalmas erőfeszítések árán biztosította számunkra a szegényes életfeltételeket.

1969-ben felvettek a Budapesti Műszaki Egyetem Építőmérnöki Karára, Szerkezetépítő szakra.

A szaktárgyakban nagy hasznát vettem a kitűnő alapokat biztosító technikai tanulmányoknak. Rengeteget köszönhetek a technikai tanárainknak,

Nem voltam éltanuló, de összesen egy utóvizsgálással szereztem diplomát. ( Ez a baki hol máshol lehetett, mint a vasbetonszerkezetek tantárgy feszítési ismeretek alapjai részben! A buktatást elkövető oktató pedig Windisch Andor barátom volt)

### **PÁLYAKEZDÉSEM**

A nehéz gyerekkorom anyagi feltételeit már a technikumban a Hídépítő Vállalattal megkötött ösztöndíjszerződéssel is igyekeztem könnyíteni. Az egyetem befejezése után a Hídépítő Vállalat győri építésvezetőségére kerültem, mint munkahelyi mérnök.

Az építőiparban akkor a hídépítés néhány monolit vasbeton szerkezet építése mellett az előregyártott hídgerendás felszerkezetű hidak összerakásából állt. Ezt a munkát jószerevével a gyakorlott művezetők irányították, az építésvezető alig mozdult ki az irodából, műszaki akadály sem igen akadt.

A Tiszán-túlon ekkor már elkészültek az első szabadon szerelt hidak és előkészületek folytak a szabadon betonozott, feszített szerkezetű hídépítéshez szükséges zsaluzókocsik megvásárlására.

Ez az első ilyen híd 1979-ben, Győrben, a Mosoni Dunaág felett épült volna, de ennek építésvezetőségén sem tartottak rám igényt,

Ekkor találkoztam Wellner Péterrel, első és legnagyobb segítőmmel, majdani főnökömmel, példaképemmel, kit később legközelebbi barátomnak is mondhattam – aki áthidalta és megoldotta ezt az ifjúkori akadályomat. Ő hívott Budapestre, a Hídépítő Vállalat Műszaki Osztályára, tervező mérnöknek.

### **4. SZAKMAI PÁLYÁM**

Egy tervezési feladatot végző mérnök sajátos és sokszor előnyös helyzetben van, ha tevékenységét egy kivitelező vállaltnál folytatja.

Különleges, mert a feladatok olyan széles palettáját élheti meg, amelyek kellő érdeklődés és becsvágy mellett jelentős sikerélményekhez juttathatják, és előnyös, mert egy

kivitelező vállalaton belül – hol hivatalból, hol érdeklődéstől vezérelve - lehetőség van megtekinteni olyan munkarészeket, melyek ismerete óriási tapasztalathoz juttatja a későbbi tervek elkészítéséhez. Kijárva ezt az igazi „tervező iskolát”, belém ivódott az a tapasztalat, hogy bármely szerkezet tervezése a megvalósíthatóság (építés technológiája) átgondolása, megtervezése nélkül nem lehet megfelelő, teljes és így a technológia hanyagolása a kivitelezhetőséget is kétségbe vonhatja.

Tervezőként részt vettem jó néhány régi híd felújítási, erősítési terveinek elkészítésében (győri Lenin-híd -1979, Komáromi Duna-híd első rekonstrukciója - 1980, Rábahídvégi és Zalakomári hidak – 1982, Zalabaksai Kerka-híd – 1983).

Előregyártott gerendás felszerkezetű hidakat is terveztem az ország különböző helyein (MI autópálya 45. híd, Záhony Tiszahíd feljáró hidja)

Egyik tervezője voltam 1980-ban a szabadszereléses technológiával épült, a budapesti Marx-téren lévő feszített vasbeton felüljárónak is. Ekkor a Hídépítő Vállalat még nem rendelkezett megfelelő számítástechnikai rendszerrel, így a statikai számítások fő részét az UVATERV végezte bér munkában. E közös munka kapcsán ismerkedtem meg második nagy tanítómesteremmel, Reviczky Jánossal, a kiváló szakemberrel. A felüljáró körüli események már történelmet írtak a szakmában.



Szerencsésnek mondhatom magamat, mivel részese lehettem 1988-89-től kezdődően a szakaszos előretolós hídépítési technológia magyarországi bevezetésének és elterjesztésének. Tapasztalt munkatársakkal, többek között Reviczky Jánossal is együttműködve, kidolgoztunk egy, a technológia alkalmazásához szükséges számítási programrendszert és ezzel párhuzamosan bevezettük a vállalatnál a számítógépes rajzkészítés, tervezés (CAD) rendszerét is.

Ezzel a technológiával számos híd megalkotásában működtem közre: Berettyóújfalui híd – 1989, 4. sz. főút szolnoki elkerülő szakasz két hídja – 1991, Orosházi felüljáró – 1993, a lágymányosi Duna-híd Soroksári út feletti lehajtó hídjai –

1994, Pécsi 66.sz úton lévő felüljáró- 1994, az M5 autót ferencvárosi pályaudvar feletti 2x370 m hosszú feszített vasbeton hídja – 1996).

1997-től vezető tervezőként a Magyar-Szlovén vasútvonalon, Nagyrákosnál épült 1400 m hosszú, 32 nyílású és az egyidejűleg épült 200 m hosszú, 5 nyílású, első magyarországi feszített vasbeton vasúti híd tervezését - Nagy feladat volt, mivel a vasút a beton anyagú hidakat eddig csak kéttámaszú nyílásokkal alkalmazták . Itt pedig folytatólagos, többtámaszú feszített beton híd építésére vállalkoztunk.

A híd 1400 méteres hossza és az alaprajzi elrendezése (tisztá ívből –átmeneti ível csatlakozva egy egyenes szakaszhoz ) bonyolult feladat megoldását kívánta.

Ez a vonalvezetés nem volt alkalmas a szakaszos előretolás technológiájához, a híd hossza pedig olyan mértékű dilatációs mozgás felvételét jelentette, melyhez síndilatáció nem állt rendelkezésre.

Ezért a Hídépítő Zrt akkori francia tulajdonosának a TGV vasútvonalakon alkalmazott megoldást vettük át.

Ennek lényege az volt, hogy a hidat két részre bontva rövidebb dilatáló hosszakat hoztunk létre, (704 m egyenes és 614 m tiszta ív ), a kettő között egy önálló , 77 m hosszú, állványon készült kétnyílású részen helyeztük el az átmeneti íves szakaszt .



Vezető tervezőként irányítottam az M7 autópályán, Kőröshegynél épített 1872 m hosszú, 80 méter magas pillérekben álló, 17 nyílású, 120 m támaszokkal rendelkező feszített vasbeton völgyhíd tervezését, mely híd szabad betonozással és szabad szereléssel készült el (2004-2007).

A fenti hidak tervezésénél sok kiváló, nagy tapasztalattal rendelkező munkatársam mellett jónéhány tehetséges, fiatal mérnökkel dolgoztam együtt, akikkel a sok éves tervező munka során jelentős eredményeket értünk el hazánkban és az országhatáron kívül is megismertetve a híd tervezés- és építés magyarországi vívmányait. Segítő társaim alkotó munkája elengedhetetlen része személyes sikereimnek.





Szakmai szempontból jelentős díjakat is kaptunk, melyekkel a Hídépítő Rt. Által épített és az irányításommal munkatársaim csoportja tervezett hidakat értékelték.

2000 évben a Hídépítő Rt Innovációs Nagydíjat kapott a Magyar-Szlovén vasútvonalon épült 1400 m és 200 m hosszú vasúti völgyhidak tervezéséért és kivitelezéséért. Ezt a díjat a szaktársaimmal a parlamentben vettük át.

Nívódíjat kaptunk 2000-ben az M5 autótér ferencvárosi pályaudvar feletti közúti hidak tervezéséért és kivitelezéséért, és 2002-ben pedig a Magyar-Szlovén vasútvonal 1400 m hosszú feszített vasbeton vasúti völgyhidjának tervezéséért.

2007-ben a XVI. Magyar Innovációs Nagydíjat a Kőröshegyi völgyhíd tervezéséért.



Szakmai publikációim jelentek meg a VASBETONÉPÍTÉS, ill. a CONCRETE STRUCTURES folyóiratokban.

Számos előadást tartottam a **fib** Magyar Tagozatának ankétjain és taggyűlésein valamint a Közép európai Betonszövetség 3. Visegrádi kongresszusán

## 5. LESZÁLLÓPÁLYA

Visszatekintve az elmúlt kb. 35 évre, fellelhető a régi rendszer kulturális értékítéleti módszere a gazdasági életben is. ( a 3 T elve : túrt, támogatott, tiltott tevékenység )

A Műszaki Osztály tevékenysége egy kivitelező cégnél – először a kisegítő, mellékes tevékenységek elvégzésével indult.

Majd a körülmények változásai során előnyössé vált, ha egy kivitelező vállalat tervezéssel kiegészítve tudott vállalkozni a munkákra– (1988-1992) - ez volt a Túrt helyzet.

Később önálló, komplett tervezésekkel lehetett elősegíteni a vállalkezési ajánlatokat és a kivitelező munkákat – (1993-2007)- ez lett a Támogatott időszak.

De ezután visszafordult a tevékenységek sora a régi mederbe – segédszerkezetek, állványok tervezése (2008-2012). S mivel a munkánk így egyre kevesebb hasznot hozott, költségeink pedig a kivitelező részlegeket terhelték – eljött a Tiltott állapot

– egyik napról a másikra az utcán találtuk magunkat.

Mindig is tudtuk, csendben éreztük, hogy tervezőnek, alkotó műszakinak lenni egy kivitelező cégnél nem csak nehéz, de szinte nemkívánatos beosztás.

Szerencsénkre egy cég nagyon megörült egy összeszokott, tapasztalt hídtervező csapatnak, és így néhány héten belül szinte a teljes volt Műszaki Osztály az új helyén, az Általános Kultúrmérnöki Irodánál (ÁKMI) találta magát (2013.06).

Ekkor már elértem a nyugdíj korhatárt, de hívtak az új feladatok és a fiatalabb munkatársaknak is szükségük volt rám, így folytattam a munkát. Egész életemet vasbeton és feszített beton szerkezetek töltötték ki, reméltem, hogy így marad ez, míg erővel bírom a munkát.

2014.03-tól -- már a Hídépítő cégek fő ellenfelének, a Közgép Zrt-nek lettem az alkalmazottja. Itt fogyott el belőlem végleg a tervezői lelkesedés, és még ebben az évben végleg nyugdíjba vonultam.

## KÖSZÖNET

Hálás szívvel gondolok azokra a személyekre – szüleimre, tanárimra, oktatóira, őszinte munkatársaimra, akik segítettek átkelni a tudás, az érdeklődés és tapasztalat akadályain, melyek után most megkaptam ezt a megtisztelő díjat.

Ez a díj jórészt őket illeti és a meghatott örömöm azokra is irányul, akiket én is igyekeztem átsegíteni a saját hidjaikon, ha akadályhoz értek.- gondolok itt azokra a fiatalabb kollégákra, akik ma már a hidász és mélyépítő szakma javát alkotják.

Viselve a felejtés kínját és áldását, élve a megbocsátás kegyelmével ma már csak a családomnak, kitarató támaszomnak, feleségemnek és lányunk családjának, két gyönyörű unokámnak élek és örülök minden új napnak.

Köszönöm a díjat és a megtisztelő figyelmet