

„ÉLETEM HÍDJAI”

A *fib* Magyar Tagozata Palotás László-díjasának írása



Mihalek Tamás

Kulcsszavak: Életem hídjai: családi háttér, pályaválasztás, pályakezdés, pálya, felfelé (se), majd lefelé

Szóljon ez az írás azokról a személyekről (is), - a szeretet, a köszönet, a hála és tisztelet hangján, akik az életemben adódó nehézségeken hidakat állítottak és átvezettek, átsegítettek rajtuk.

1. CSALÁDOM ÉS GYEREKKOROM – A KEZDETEK ÉS A PÁLYAVÁLASZTÁS

1950. október 14-én születtem, Budapesten. Édesapám szakmája asztalos volt, majd az orosz hadifogságban „átképezte” magát ács-állványozóvá, útépitővé. Hazatérve 1946-tól az 1948 évi átadásig a Margit-híd újjáépítésén dolgozott. Itt ismerkedtem meg édesanyámmal.

1950-ben a megalakult Betonútépítő Vállalat dolgozója lett, Művezetőként dolgozott az ország számtalan helyén, út és mélyépítési munkákat irányított alapfokon. Így 4 éves gyerekként én is megfordultam Kazincbarcikán, Dunapentelén, Pécsen – segítettem, ahol tudtam.

Az általános iskola elvégzése után apám hivatását követve jelentkeztem a székesfehérvári Jáky József Útépitési Technikumba. Már-már veszélybe került majdani hivatásom, de a vidéki diákélet már az iskolakezdés előtt elbizonytalanított. Egyedül, vidéken, egy félénk pesti gyerek, jaj, mi lesz velem? Végül egy általános iskolai barátom hívására átjelentkeztem a Kvassay Jenő Híd-, Vízmuépítő Technikumba.

Alig fejeztem be az első évfolyamot, mikor édesapám elhunyt. Tizenöt éves voltam, igen korán rám szakadt a magány. Ettől kezdve édesanyám egyedül nevelt, hatalmas erőfeszítések árán biztosította számunkra a szegényes életfeltételeket.

2. KÖZELEDVE A SZAKMÁHOZ

1969-ben felvettek a Budapesti Műszaki Egyetem Építőmérnöki Karára, Szerkezetépítő szakra. Katonai szolgálat után kezdtem meg az egyetemi éveket, ahol a szaktárgyakban nagy hasznát vettem a kitűnő alapokat biztosító technikai tanulmányoknak. Rengeteget köszönhetek a technikai tanáraimnak, közülük néhány még meg tudott jelenni a 2019. szeptemberi 50 éves érettségi találkozónkon. Hála és köszönet Nekik. Az u.n. alapozó tárgyakkal (kémia, fizika, matematika) viszont több gondom is akadt, (a differenciál-egyenletek megoldásával még ma is gyöngyöző homlokkal birkózom!) Nem voltam éltanuló, de összesen egy utóvizsgával 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.)

DOI: 10.32969/VB.2020.1.2

3. PÁLYAKEZDÉS

A nehéz gyerekkorom anyagi feltételeit már a technikumban a Hídépítő Vállalattal megkötött ösztöndíjszerződéssel is igyekeztem könnyíteni. Munkába állva annyi évet kellett a cégnél eltölteni, ahány évig kaptam a busás juttatást. Nos, a technikum 3 évet (apám halála után kezdve) az egyetemem még 5 évvel tetéztem. Az egyetem befejezése után nem vonzott az irodai munka, ezért a Hídépítő Vállalat győri építésvezetőségére kerültem, mint munkahelyi mérnök.

Világ életében Budapesten éltem, így a kötelező 8 év távlatát vidéken, távol szeretett édesanyámtól és barátaimtól - tragédiaként éltem meg. A cég az ország nagy részén jelen volt, u.n. területi főmérnökségek formájában, bennük számos építésvezetőséggel.

Én az Északdunántúli (Autópálya) területre kerültem, ekkor ért el az M1 autópálya Győrig. A szocialista 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.

Én iskolai ismeretekkel ugyan valamelyest rendelkeztem a szakmáról, de gyakorlati tapasztalatom nem volt (honnan is lett volna?). Így aztán hamar rám sütötték a bélyeget: „Te túl okos vagy ehhez a munkához, mint munkahelyi mérnök, miért nem maradtál a vállalat központjában, irodai munkán „?

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

Ez az első ilyen híd 1979-ben, Győrben, a Mosoni Dunaág felett épült volna, de ennek építésvezetőségén sem tartottak rám igényt, így egyre reménytelenebbnek ítélték a helyzetemet. 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

Szakmai munkámban elért eredményeimet az alábbi csoportosításban tudom összefoglalni:

Az első csoportba foglalom azokat a tervezési munkákat, melyekben a fokozatosan bővülő műszaki ismereteim és fejlődő szakmai tudásom révén vettem részt. 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 vállalatnál 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. A tervezői munkám legelőször az építészeti organizációs tervek készítésével kezdődtek. A nyolcvanas évek elején a Hidépítő Vállalat nagy súly fektetett arra, hogy az alkalmazott technológiákat helyesen és pontosan alkalmazzák a munkahelyeken. Így én is rész vettem a vállalati technológiák háziszabvány sorozat kidolgozásában.

Fontos feladatot jelentett az építéshez használt segédstruktúrák tervezése, melyek során részt vettem a METRO III/B szakaszának és állomásainak munkagödör megtámasztásának tervezésében és a mélyépítés egyéb sajátos kérdéseinek megoldásában (vonalalagút és állomás víztelenítés, foghíj beépítés mélyalapozásának dűcolatai stb.)

Felelősségteljes tervezések voltak a vasút mellett és alatt épített műtárgyakhoz szükséges kiegészítő szerkezetek tervezése (provizóriumok, megtámasztások – Fonyód-i vasútállomás gyalogos aluljárója, vecsési ipari park monolit vasúti híd betolása).

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 (M1 autópálya 45. híd, Záhony Tiszahíd feljáró hidja)

A szokványosnak mondható feladatok mellett egyedi terveket is készítettem, ilyen volt a Tahitótfalui Duna-hídon történt gázcső átvezetés tervezése, valamint egy vízépitési-műtárgy, nevezetesen a Horvátországi Ploce tengeri kikötőben a móló felújításának és megerősítésének tervezése is.

Egyik tervezője voltam 1980-ban a szabadszereléses technológiával épült, a budapesti Marx-téren lévő feszített vasbeton felüljárónak is. Ekkor a Hidépítő 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 előretolások hidépítési

technológia magyarországi bevezetésének és elterjesztésének. Tapasztalt kollégákkal, 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: Berettyóújfalvai híd – 1989, 4. sz. főút szolnoki elkerülő szakasz két hídja – 1991, Orosházi felüljáró – 1993, a lágymányosi Duna-híd Soroksári út feletti lejtő 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 irányítottam a Debreceni Homokkerti felüljáró, 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 - 1998. Szakaszos előretolások technológiával épült az M7 autópályán az irányításommal tervezett S27 jelű völgyhíd is – 2003. Ezekhez a tervezési munkákhoz a német RIB cég Ponti tervező programrendszerét használtuk. Ezután bővítettük a képességeinket a SOFISTIK programrendszer tucatnyi moduljával.

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

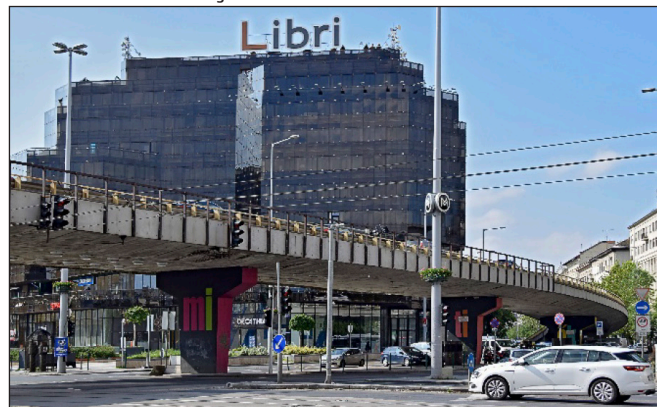
A fenti hidak tervezésénél sok kiváló, nagy tapasztalattal rendelkező munkatársam mellett jónéhány tehetséges, fiatal mérnökkel dolgoztam együtt, akikkel a sok éves tervező munka során jelentős eredményeket értünk el hazánkban és az országhatáron kívül is megismertette a híd tervezés- és építés magyarországi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

Eredményeim második csoportja az országos tervezési pályázatokon elért értékelések. Különböző mérnökcsoportokban rész vettem az Endrőd-i Körös-híd átépítési pályázatán, ahol második díjat kaptunk, az új Galvani úti Duna-híd pályázaton szintén másodikok lettünk.

A harmadik csoportban említtem a szakmai szempontból jelentős díjakat, melyekkel a Hidépítő Rt. Által épített és az irányításommal munkatársaim csoportja tervezett hidakat értékelték.

2000 évben a Hidépítő Rt Innovációs Nagydíjat kapott a Magyar-Szlovén vasútvonalon épült 1400 m és 200 m hosszú vasúti völgyhidak tervezéséért és kivitelezéséért. Ezt a díjat a szakértársaimmal a parlamentben vettük át. Építészeti Nívódíjat kaptunk 2000-ben az M5 autót ferencvárosi pályaudvar feletti közúti hidak tervezéséért és kivitelezéséért, 2002-ben pedig a Magyar-Szlovén vasútvonal 1400 m hosszú feszített vasbeton

1 .ábra: Marx téri felüljáró



2. ábra: Köröshegyi völgyhíd





3. ábra: .Köröshegyi völgyhíd - Nívó-díjasok

vasúti völgyhidjének tervezéséért. 2007-ben a XVI. Magyar Innovációs Nagydíjat a Köröshegyi völgyhíd tervezéséért.

Szakmai publikációim jelentek meg a VASBETONÉPÍTÉS, ill. a CONCRETE STRUCTURES folyóiratokban a Nagyrákosi völgyhidak és a Köröshegyi völgyhídtervezési, technológiai kérdéseiről, valamint folyamatosan jelentek meg szakmai cikkeim a „Hídépítők” című újságban.

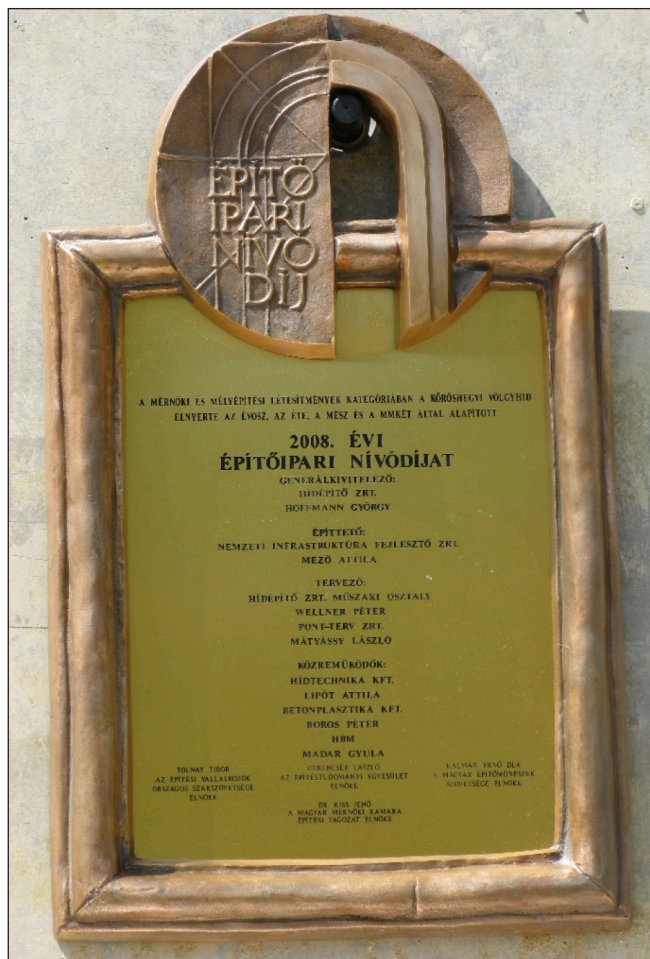
Számos előadást tartottam a **fib** Magyar Tagozatának ankétjain és taggyűlésein valamint a Közép európai Betonszövetség 3. Visegrádi kongresszusán - a tervezéshez kapcsolódó kivitelezésben alkalmazott különleges eljárások tapasztalatairól és a technológiák új irányairól.

Részt vettem számos nemzetközi szakmai konferencián és szimpóziumon, tanulmányi úton és szakmai bemutatón.

5. LESZÁLLÓPÁLYA

Visszatekintve az elmúlt kb. 35 évre, fellelhető a régi rendszer kulturális értékítéleti módszere a gazdasági életben is. A Műszaki Osztály tevékenysége egy kivitelező cégnél – először a kiegészítő, mellékes tevékenységek elvégzésével indult. Majd a körülmények változásai során előnyössé vált, ha egy kivitelező vállalatvezetéssel kiegészítve tudott vállalkozni – (1988-1992) - ez volt a *Túrt helyzet*. Később önálló, komplett tervezésekkel lehetett elősegíteni a vállalkozási ajánlatokat – (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 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). (Ahogy addig sem, azóta se tudom, hogy mit jelent – az építészekről évszázadok óta megkülönböztető - Kultúrmérnök megjelölés?) Feladataink között itt is a hídépítési projektek



4. ábra: Köröshegyi völgyhíd - Nívó-díj

előkészítése, híd-mozgatási és építési technológiák és segédszerkezetek tervezése volt.

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.

Acélszerkezetű hidakról eddig csak, mint létező versenytársról hallottam Domanovszky Sándor előadásain. Én úgy véltem, hogy ilyen szerkezetekkel sohasem fogok találkozni, de a mondás szerint „Never say never” – vagyis „sose mond, hogy soha „, s mivel egyre több acélszerkezet vett körül, 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.

6. KÖSZÖNET

Hálás szívvel gondolok azokra a személyekre – szüleimre, tanáira, 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 örömem azokra is irányul, akiket én is igyekeztem átsegíteni a saját hidjaikon, ha akadályhoz értek, - gondolok itt azokra a fiatalabb kollégákra, akik ma már a hídász és mélyépítő szakma javát alkotják.

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

Köszönöm:

Mihalek Tamás