

DR. ERDÉLYI LÁSZLÓ 70. SZÜLETÉSNAJÁRA



A ma is alkotó ereje teljében levő tagtársunkról alig hisszük, hogy ennek a jubileumnak jött el az ideje. Öt évvel ezelőtt lapunkban bemutattuk addigi életpályáját. Most csak a fő mozzanatokot ismételjük, és példákat sorolunk fel gyakorlati tevékenysége néhány területéről. Változatos, gazdag életpályára predesztinálta őt jó elméleti felkészültsége, kiváló műszaki érzéke, ügyessége, munkaszeretete. Segítette példamutató emberi kvalitása, és nem utolsósorban

nyelvtudása.

Áttekintjük tanulmányait és munkahelyeit. Végzettségei: okl. építőmérnök 1972, okl. mérnöki matematikai szakmérnök 1979, műszaki doktor 1981 BME, okl. ingatlanszakértő 1998 (MSc Real Estate), posztgraduális diploma (a Nottingham Trent University, a BME és a Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem közös képzésének keretében).

Munkahelyei, munkakörök: 1972-1973 AGROBER statikus tervező, 1973-1999 BME Vasbetonszerkezetek Tanszéke, tudományos munkatárs, közben 1981-1983 Nigéria, Idah, Federal Polytechnic Idah, oktatási szaktanácsadó és 1985-1988 Nigéria, Yola, Federal Polytechnic Mubi, oktatási szaktanácsadó, majd megbízott tanszékvezető. 1990-től napjainkig az E&H Tervező és Tanácsadó Kft. ügyvezetője. Közben 2007-2010 között a Brook Henderson Developments (Europe) Ingatlanfejlesztő és Szolgáltató Kft. ügyvezető igazgatója.

Szakmai/közéleti tevékenysége: 1983-86 a CEB, Com. VI/1 TG. „Anchorage Zones” meghívott bizottsági tagja. 1992-től a Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara tagja. 1994-1999 az ACI tagja. 1995-től a *fib* Magyar Tagozat tagja. 1996-2010 a Magyar Ingatlanszövetség tagja. 1998-2010 a Budapesti Építész Kamara tagja. 1999-től az Okleveles Ingatlanszakértők Magyarországi Szövetségének alapító, 1999-2002 között pedig elnökségi tagja. 1999 óta a brit Királyi Okleveles Ingatlanszakértők Társaságának (The Royal Institution of Chartered Surveyors, RICS) tagja. 1999-2000 az RICS tagja, az Ingatlanfejlesztés és Tervezés divízióban.

2001-től az RICS tagja, az alábbi szakterületeken: Ingatlanfejlesztés és tervezés (fő fakultáció), projekt menedzsment, létesítménygazdálkodás.

Oktató munkája: 1972-1999 Feszített vasbeton és Vasbetonszerkezetek, továbbá más szaktárgyak oktatója nappali tagozaton, a BME-n. 1981-1983 a Vasbetonszerkezetek Tervezése (és egyéb tárgyak) előadója mérnökhallgatóknak Idahban, Nigériában, hasonlóan 1986-1988-ban Yola-ban, szintén Nigériában. 1988-1999 A Vasbetonszerkezetek Tervezése tantárgy előadója a BME angol nyelvű kurzusán. 2000-2003

az Ingatlanfejlesztés és Tervezés tantárgy előadója, a hazai posztgraduális Okleveles Ingatlanszakértő képzés keretében (a Nottingham Trent University által akkreditált képzés). 2003-2008 Szakfelügyelő (external examiner) a Nottingham Trent University által akkreditált, hazai posztgraduális Okleveles Ingatlanszakértő (MSc Real Estate) képzésben.

Ipari tevékenységi köre: Lakó-, iroda- és ipari épületek szerkezettervezése, projekt menedzsment, műszaki ellenőrzés, ingatlanfejlesztés, értékbecslés, bérbeadói képviselő, iroda-épületek bérterület számítása stb.

Fő kutatási terület: A beton és betonacél együttdolgozásának elméleti és kísérleti vizsgálata. Feszített vasbeton szerkezetek feszítőelemeinek (huzal, pászma) erőátadódása, lehorgonyzási és tartóvég vizsgálatok.

Erdélyi László oktató és kutató munkája idején is örizte, fejlesztette tervezői felkészültségét. Erre építve hozta létre tervező irodáját (E&H Tervező és Tanácsadó Kft.), ahonnan nagyszámú, nagyrészt vasbeton szerkezetű építmény statikai terve került ki. Ezek közül tucatnyinál alig többet tartalmaz a következő felsorolás a 2000-2007 közötti időszakból. Mind-egyik terv az ő, mint az E&H Kft. ügyvezetője irányítása alatt jött létre és több esetben a vezető tervezői munkát is maga végezte.

2000-2001 Budaörs, TERRAPARK Irodaépület-komplexum (B-tömb), 2001-2003 Budapest II. Henger utca-Tölggyfa utca-Fekete Sas utca Irodaépület-komplexum (Margit Palace), 2003 Budapest I., Logodi utca 53-55. 20 lakásos lakóépület mélygarázzsal, 2004 Budapest XIII. ker. Yacht Kikötő épület, 2004-2006 Kazahsztán Olajfinomító létesítmények, tartályok, csőhidak, 2004-2005 Budapest IX. Ráday utca 58. Irodaépület mélygarázzsal, 2004 Budapest IX. Mester utca 48-52. 136 lakásos lakóépület mélygarázzsal, 2005 Budapest X. Martinovics tér 9. 84 lakásos lakóépület mélygarázzsal, 2005 Budapest X. Kolozsvári út 29-31. 84 lakásos lakóépület mélygarázzsal, 2006 Pécel, Szemere Pál általános iskola, 2006-2007 Budapest XII. Nagyenyed utca Irodaépület-komplexum (Kristina Palace), 2007 Budaörs, TERRAPARK Irodaépület komplexum (C-tömb), 2007 Eszterháza Eszterházy Kastély fogadóépülete.

Erdélyi László fentiekben ismertetett eddigi sokoldalú tevékenysége igazolja a pályája elején iránta tanúsított bizalmat, elvárásokat. Rátermettsége és felkészültsége lehetővé tette mindannyiszor új mérnöki szakterület keresését és mindenkori helytállását.

Örömeinkre szolgál, hogy tagtársunk e szép jubileum idején is friss erővel dolgozik. Kívánjuk, hogy őrizze sokáig fiatalos lendületét, munkakedvét. Mindehhez kívánunk jó egészséget és örömteli magánéletet.

T. G.

DR. HAJTÓ ÖDÖN 80. SZÜLETÉSNAPJÁRA



A Budapesten, 1937-ben született Hajtó Ödön iskolai és gimnáziumi tanulmányait ugyanitt, a VIII. kerületben végezte. 1956-ban első jelentkezésre felvételt nyert az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem (ÉKME) mérnöki karára, ahol 1961-ben diplomázott. Diplomaterve Freyssinet-rendszerrel utófeszített, előregyártott híderendákból álló, helyszínen keresztbefeszítéssel tartóráccsá

alakított híd szerkezet volt. Végzés után a Hídepítő Vállalathoz került, ahol előbb a tihanyi építésvezetőségen munkahelyi mérnökként a komp-kikötő építésén és közműépítésekben dolgozott.

1962-től a siófoki építésvezetőség vezetőjeként egy 500 köbméteres víztorony csúszószaluzatos megvalósítása volt a feladata. 1963-ban az egyetemen Vasbeton-építési Tanszék alakult dr. Bölcskei Elemér vezetésével. Bölcskei meghívta tanársegédnek és kikérte a Hídepítőtől. A kikérésre azt a választ kapta, hogy „alkalmatlan az ifjúság szocialista szellemben történő nevelésére”, így nem kerülhetett az egyetemre. Ezt az akkori cégének nem köszönte meg és azonnal kilépett. Akkor indult a félbehagyott 2. Metró építésének folytatása, az Uvaterv Metrótervező V. Irodáján ott kapott statikus tervezői állást. 1966-68-között vasbeton-építési szakmérnöki oklevelet szerzett. Kibetonozott acélcső oszlopok statikai méretezéséről

szóló kisdoktori disszertációját 1969-ben védte meg. 1969-1971 között a Vízépítő Vállalat fő-építésvezető helyetteseként a kiskörei Tisza-II. vízlépcső építkezésén dolgozott. 1972-1980 között a Mélyéptervnél - múltbeli alagútépítési gyakorlata kapcsán - a kitakarás nélküli csatornaépítés volt első feladata: a Rocla-cső sajtolás, és a 2,10 m átmérőjű pajzshajtásos főgyűjtő tervezési munkái. Később az NDK-ba irányuló exporttervezéseket koordinálta.

1981-től vált kisvállalkozóvá, a TETA Tervező és Tanácsadó Mérnöki Kiszövetkezet megalakításával. 1988-ban került a mérnöki kamarai szervezkedés élére.

A Kamarának 1989-2001-ig, 12 éven át volt elnöke. A rendszerváltáskor a privatizációban is részt vett: résztulajdonosa és alapítója volt a Csomiép Beton és Meliorációs Termék Gyártó Kft-nek. Kormányzati szerepvállalása során 1992 és 1994-között az Állami Vagyonkezelő Rt. alelnöke volt.

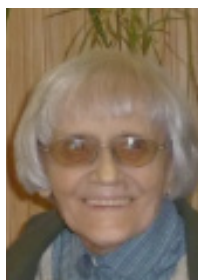
Mint 1956-os műegyetemi hallgató 2006 óta vezeti a „Műegyetem 1956” Alapítvány kuratóriumát, szervezi az évfordulós ünnepségeket és hívja fel a figyelmet a az akkori hallgatók forradalmi szerepvállalására.

Számos szakmai egyesület tagja: ÉTE, KTE, MHT, MAÚT, *fib*.

Köszöntjük nemcsak 80. születésnapján, hanem 50. házassági évfordulóján is, felesége, három gyermeke és kilenc unokája körében jó egészséget kívánunk.

T. H.

KIRÁLYFÖLDI LAJOSNÉ 85. SZÜLETÉSNAPJÁRA



Királyföldi Lajosné Sárosi Antóni-át népszerűsége folytán szakmai körökben Toncsi néven emlegetik. Az elmúlt több mint hat évtized kiváló szerkesztervezőként elismerten már bevonult a magyar hídépítés történetébe.

Eddigi gazdag életpályáját nehéz e hasábokon összefoglalni. A következő ismertetés fő forrása az ünnepeelt egyedülálló kalligráfiájával papírra vetett írása.

Sokféle viszontagsággal átszótt életútja tartós szakmai szakaszának kezdetén, 1950 nyarán másoló rajzolóknak vették fel az ÁMTI Hídirodájára. Szorgalmával, munkája hasznával már akkor kitűnt. Rövidesen szerkesztési feladatokat kapott. Az 50-es években vasúti és közúti kishidak terveit készítette. Több nagy híd művezetői munkáit látta el.

1961-ben, a BME-n, esti tagozaton mérnöki oklevelet nyert. Szakmérnöki oklevelét 1974-ben szerezte. A MÁV megbízásából a dél-budai háromvágányos pálya tíz felsőpályás, gerinclemezes acélhidjának előregyártott vasbeton teknőlemezekre cseréjét tervezte meg. A közúti kishidak felszerkeztetéhez gyakran használta a Metrober FT jelű 8-12 m hosszú előregyártott előfeszített tartóit, vagyis számításában már itt is szerepelt a kereszteloszlási ábra és a feszített gerenda igénybevételeinek feszítéskor, szereléskor és végleges állapotban való kimutatása. 1960-ban már megbízás alapján foglalkozott a Hídiroda az Erzsébet híddal, és a fiatal kollégán is kapott részfeladatokat. 1961-ben az Útiroda egyik mérnöke kért tőle szerkezeti megoldásokat és az ismertetést másnap délelőtt megkapta, egy 5 m nyílású patakhídról, amin 28 m koronaszélességű út fog haladni 10 m magas töltésen. A keresztelés ferde volt. Valóban szokatlan feladat. A tárgyaláson résztvevő kivitelező mondta: sejtette, hogy jó előre tudni a beépítendő anyag mennyiségétől a várhatóan elnyúló építési időig és bonyodalmakig sok mindent. Érdemes megoldási változatokban gondolkodni. Még sok feladatot adtak a kollégáknak. Az Erzsébet hídon megindult a forgalom. Az egészen komoly mérnökök is szívesen dolgoztak az M7 Budapest és Zamárdi közötti 160 híd nevezetesebb darabjain. (Igaz, nem sok egyéb munka akadt.) Toncsi szakadatlanul rajzolt a felüljárókhöz elrendezési tervet: mind a 2x3, mind a 2x2 nyomú pályára (35,5 m, ill. 28,0 m volt a teljes szélesség, de az I. ütemben mindig 15,5 m), és az aluljárókhöz támaszkiosztást. Továbbá a tényleges ütköztetési kísérletek elvégzése nélkül, irodalmi adatokat felhasználva a terelőkortát tervét az anyagraktárban talált acéltanyag felhasználásával. elkészítette. Tényleges kiviteli tervet 12 nagyobb hídra készített, de az összes 10 m-nél kisebb nyílású hídra is 50 tervet kellett kidolgoznia. Az M7 autópálya 2x3 nyomú szakaszán beton útburkolat készült. Emiatt főleg monolit aluljáró-hidak állványának hosszú ideig állnia kellett a híd érdekében, és egyben biztos mozgási lehetőséget adni az építési forgalomnak. Ez a körülmény sürgősen igényelte az előregyártást.

Az M1 autópálya Tatbánya-Győr szakaszának tervezésére 1970-ben kapott megbízást az Uvaterv. A 2x2 sávú pálya is két ütemben épült, de hengerelt aszfaltburkolattal. A feladat az M7 építésénél gyűjtött tapasztalatok birtokában, továbbá a Kisalföld terep- és talajviszonyai között szinte kellemes volt. Az adatszolgáltatás szerint szükséges 30 híd nagy részét jól lehetett tipizálni. A várható geometriai nehézségek a két

vasúti keresztezéssel nehezített közúti csomópontok és a Conco-völgyhid miatt jelennek meg. Az előzetes terv alapján a kisnyílású, többtámaszú, vasbeton lemezhidak jelentek meg, főleg síkalapozású támaszokon. Viszont közismert volt, hogy rövid időn belül megindul a feszített vasbeton híderendák sorozatgyártása, ami megkívánhatja a menet közbeni átállást. Az 1972-ben megjelent terméket az előterv szerinti alépitményekre simán rá lehetett építeni. Az EHGE rendszerű, 10-22 m hosszú gerendák a BVM hirdi telepén készültek. Az építési szakaszon a hétnyílású híd és 19 négynyílású aluljáró felszerkezete együttműködő tartórács, amely az FT tartók M7-en alkalmazott beépítése során építéskor kéttámaszú, majd a monolit pályalemez megszilárdulása után többtámaszú szerkezet. A tatabányai, tatai, komáromi és gönyői csomóponti, ívben fekvő, ferde hidak és a győrszentiváni, 40°-os ferdeségű, vasút és két földút feletti híd takaréktüreges vasbeton lemez. Az M1 Tatabánya-Budapest szakaszát a fentiek szerint, de alábányászott, rézsúomlásos terepen kellett építeni. Közben az M0 autópálya épülő I. és II. szakasza (az M1 és M5 közötti 20 km) volt nagyon érdekes és fontos feladat.

1976-tól részt vett az M0 autópálya tanulmányterveinek kidolgozásában. Elkészítette a környéknek az M1 autópálya és Budatétény közötti szakaszán épülő hidak engedélyezési terveit, a Budatétény és az M5 autópálya közötti kisebb hidak kiviteli terveit is. Részt vett az M5 – M0 keresztezési műtárgy tervezésében.

1994-től a Civilplan tervező irodában dolgozott. A 86 sz. út vasút feletti, valamint az Ikva patakon át vezető hidjának tervét készítette el. A 86. sz. út ajánlati tervéhez 500 m hosszú alagutat tervezett a Fertő-tó közelébe. A 10. sz. út ajánlati tervéhez Pilsicsév közelébe ugyancsak 500 m hosszban tervezett alagutat.

A 8. sz. főközlekedési út felett, Veszprém közelében V-lábú híd épült Királyföldi Lajosné tervei alapján.

Az Utiber hídépítési tanácsadója volt hosszú időn át. Autópálya fölé gyalogoshidat tervezett Budaörsnél. Ez sajnos nem épült meg, akárcsak a kecskeméti egyetemi központ 600 m hosszú gyalogoshídja.

Mindezek mellett számtalan mérnöki létesítmény tervezésében vett részt. Kiváló szakemberek tudását vette át, és továbbította fiatalabb munkatársainak.

Szinte szükségszerű volt, hogy az elméleti tudással is felvértezett gyakorlati munkában mestertervező átadja tapasztalatait a mérnöki pályára készülő friss nemzedéknek. A KTMF és a BME hallgatóinak jelentős része neki, gyakorlatvezetőjének köszönhette a gyakorlati tervezés élő megismerését. Biztos sikere volt annak a végző hallgatónak, akinek diplomatervezési munkáját ő irányította. Ha bírálói felkérést kapott, szigorú volt a műszaki korrektség elvárásában, de megértő a kezdő pályatárs bizonytalanságaiban. Mindig, mindenütt, mindenkinek kész volt segíteni. Másfél évtizeden át vett részt a BME angol nyelvű oktatási munkájában. Kiválóan illesztette a tanítást a világ számos részéből érkező diákok előtanulmányához, hogy tudásukat a lehető magas szintre emelje.

Sokszorosan megérdemelte az elismerést, amellyel a BME c. egyetemi docensi kinevezésben részesítette.

Tapasztalatait nagyszámú szakcikk útján is közzétette. Rendkívül hasznosak főiskolai és egyetemi jegyzetei, mintatervei és számításai. Hazai és nemzetközi szakmai fórumokon is átadta tudását hallgatóságának.

Királyföldi Lajosnét munkáján kívül jellemzi puritánsá-

ga, példamutató humánus egyénisége. Ennek csak egy jele a munkájával szerzett jövedelméből létrehozott Scientia et Conscientia alapítvány egyetemi hallgatók számára. Szakmai társadalmi szervezeteknek nyújtott anyagi és szellemi segítsége további példája önzetlenségének. A *fib* Magyar Tagozata és jogelődje lelkes híve volt, és munkánkat ma is követi lehetőségei szerint.

Királyföldi Lajosné hatalmas empátiáját mutatja, hogy saját, sokszor nehézségekkel, balesettel, betegséggel sújtott

helyzetén felülemelkedve mindig segít, ahol segíteni tud, szolgálja a magyar építőipart és az egész országot. Sokszorosan kamatoztatta műszaki tudása mellett széles irodalmi, történelmi művészeti ismereteit, és mindenek feletti emberségét.

A *fib* MT e jubileum alkalmából tisztelettel és köszönettel kíván egészséges, nyugodt életet szép természeti, jó emberi környezetben, hozzátartozói, barátai, munkatársai és mindannyiunk örömére.

T. G.

ÖTVEN ÉVES A FESZÍTETT TARTÓK CÍMŰ EGYETEMI TANKÖNYV

Ötven évvel ezelőtt, 1968. májusában jelent meg dr. Bölskei Elemér és dr. Tassi Géza Vasbeton szerkezetek könyvsorozat *Feszített tartók* című egyetemi tankönyve.

A könyv úttörő munka volt, mivel születésekor a feszítés a vasbetonszerkezetek építése még nem volt általánosan elterjedve. A tankönyv a feszítéssel és a feszített vasbeton szerkezetekkel kapcsolatos általános kérdések után összefoglalja a feszített szerkezetek anyagaira és a hazánkban eddig használt feszítési rendszerekre vonatkozó ismereteket.

A könyv részét képezi a feszített vasbetontartók számításának és szerkesztésének ismertetése, amit kivitelezési példákkal és számpéldákkal mutatnak be a szerzők. A megjelenése óta elmúlt ötven évben tapasztalt rohamos fejlődés hatására ma már korszerűbb számítási módokat és szerkesztési megoldásokat alkalmazunk. Ezekhez az eredményekhez maga a könyv is hozzájárult, hiszen megírásakor a MSZ és a Közúti Hídszabályzat feszítésre vonatkozó fejezetei is kidolgozás alatt álltak. Meggyőződésünk, hogy a könyv megírása hatalmas szolgálatot tett a hallgatók és a gyakorló mérnökök számára,

amit mi sem bizonyít jobban, hogy a könyv megjelenését követően nagy léptekkel indult fejlődésnek a hazai feszített vasbeton építés, melynek eredményeit ma is láthatjuk.

V. J.

