

## DR FARKAS JÁNOS 65. SZÜLETÉSNAPJÁRA



Farkas János 1958. január 7-én született. 1976 és 1981 között a Moszkvai Vasútmérnöki Egyetem, Hidak-alagutak Karán végzett, mint okleveles építőmérnök. Friss diplomásként az M1 autópályaépítésen dolgozott munkahelyi mérnökként, majd 1983-tól 1986-ig doktorandusz aspiráns volt Moszkvában a Vasútmérnöki Egyetemen. 1988-ban az acélhidak szaktudományi területen

műszaki doktori fokozatot szerzett.

1987-től 1991-ig a Zala megyei Állami Építőipari Vállalat statikus mérnöke. Közel másfél éves ausztriai statikus tervezőmérnöki munka után, 1993 és 1997 között a Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság híd-szakági főmérnöke. 1997-től saját vállalkozásában, az Union-Plan Kft-ben dolgozik. 2019-ben nukleáris építmények szakmérnöki végzettséget szerzett.

Kilenc szakcikke jelent meg, ebből három a Vasbetonépítés lapban, egy pedig a Concrete Structures folyóiratban.

Tervezői-szakértői tevékenysége felöleli a híd-, alagút-, magasépítési és geotechnikai, valamint a nukleáris tervezői és szakértői tevékenységet, a szükséges tervezői és szakértői (beleértve a vezető tervezői és tervellenőri) jogosultságokkal rendelkezik, a Magyar Mérnöki Kamara tagja.

Tervezői munkája az M7 autópályán kísérleti jelleggel megépített, nagyszilárdságú-nagyteljesítményű beton felhasználásával megépített S-65 jelű autópálya feletti hídszerkezet. A négynyílású, utófeszített közúti híd különlegessége, hogy szigetelés és hagyományos burkolat nélkül épült. A nagyszilárdságú-nagyteljesítményű vasbeton felszerkezet felső síkja – külön szigetelés nélkül – egyúttal az

átvezetett kocsipálya pályaszintje is.

Öt vasbeton közúti híd erősítését tervezte meg CFK lamellák alkalmazásával. Nagykanizsa elkerülő főúton hullámosított acéllemez csőhidakat tervezett, a gyártó-forgalmazó által biztosított közelítő „teherbírás ellenőrzés” mellett, a szerkezetek teherbírását saját részletes számítással is igazolta.

Közreműködött az M6 autópálya két alagútjának tervezésében. Részt vett az észak-iraki Penjween és Darbandikhan alagutak tervezésében, azok földrengésre való ellenőrzésében.

Közreműködött a budapesti 4-es metró Népszínház utcai és Keleti pályaudvari állomásának tervezésében is.

A látványos nagy munkák mellett számos kis híd felújításának tervét is elkészítette, többek között megmentve egy 1920 körül a Hortobágy folyón épült 3,20 m nyílású vasbeton boltozatot. Gyalogos fahidat tervezett Tapolcára, Zalacsányba, kosárfül íves, ortotrop szekrénytartós, vasbetonlemezrel együttdolgozó pályalemez kerékpárúti Zala-hidat Zalaapátiba, 42 m szabad nyílással.

Szerkezettervezés mellett geotechnikai tervezéssel is foglalkozik. Zala megyében több partfalcsúszás vis-maior helyreállítási tervét készítette el.

2015-től részt vesz a paksi atomerőműhöz kapcsolódó fejlesztési munkákban szakértőként, tervellenőrként.

Munkáját folyamatosan támogatja felesége és két felnőtt családosi leánya. A kikapcsolódást két unokája biztosítja.

Tisztelettel köszöntjük 65. születésnapja alkalmából.

H. B.

50 éve épült: a Jászberényi úti felüljáró Budapesten



## DR. HAJTÓ ÖDÖN 85. SZÜLETÉSNAPJÁRA



Hajtó Ödön Budapesten, 1937-ben született. Iskolai és gimnáziumi tanulmányait ugyanitt, a VIII. kerületben végezte. 1956-ban első jelentkezésre felvették az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem (ÉKME) mérnöki karára, ahol 1961-ben diplomázott. Diplomaterve Freyssinet-rendszerrel utófesztített, előregyártott hídgerendákból álló, helyszínen keresztbefeszítéssel tartóráccsá alakított hídszerkezet volt. Végzés után a Hídépítő Vállalathoz került, ahol előbb a tihanyi építésvezetőségen munkahelyi mérnökként a komp-kikötő építésén és közműépítéseken dolgozott. 1962-től a siófoki építésvezetőség vezetőjeként egy 500 köbméteres víztorony csúszó zsaluzatos megvalósítása volt a feladata. 1963-ban az egyetemen Vasbeton-építési Tanszék alakult dr. Bölcseki Elemér vezetésével. Bölcseki meghívta tanársegédnek és kikérte a Hídépítőtől. 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, és az Uvaterv Metrótervező V. Irodáján 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 kitarakás nélküli csatornaépítés volt első feladata: a Rocla-cső sajtolás, és a 2,10 m átmérőjű pajzshajtásos fögyűjtő tervezési munkái. Később az NDK-ba irányuló exporttervezéseket koordinálta. 1981-től vált kisvállalkozóvá, a TETA Tervező és Tanácsadó Mérnöki Kiszövetkezet megalakításával. 1988-ban az újjáalakuló mérnöki kamarai szervezkedés élére állt és 1989-ben elnökké választották. 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 az akkori hallgatók forradalmi szerepvállalására. Számos szakmai egyesület tagja: ÉTE, KTE, MHT, MAÚT, **fib**. Hajtó Ödön tagtársunkat a kiváló mérnököt és szervezőt Köszöntjük 85. születésnapján, felesége, három gyermeke és kilenc unokája körében jó egészséget kívánunk.

V. J.

50 éve épült: M1 autópálya 63+348 km szelvénye felett épül a vértesszőlősi dűlőúti híd

