

sokaság kevert. Pl. különböző gyárból származik, vagy ajándék téglaszállítványozás volt.) Ez azt jelenti, hogy a sűrűség függvényt kettő (vagy több) függőleges oszlopra bontjuk, és mindegyiket külön értékeljük. A legkedvezőtlenebb oszlop eredménye lesz a mértékadó.

HIVATKOZÁSOK

- Bánhidi, L. (2017), „A hibatorvényektől a mérési bizonytalanságig. A hibaszámítás története”, *Mérés és Műszertechnikai Közlemények* 71. (2017)
- Fendle – Gimesy - Rozgonyi. (1968): Szilárdsági vizsgálatok statisztikai értékeléséről. *ÉKME Tudományos közleményei*, Bp.

- Kehi, D. (2012), „Monte Carlo módszerek a statisztikában”, *Statisztikai Szemle*. 90 évf. 6 szám, 521 old.
- Kemény, S. (1974). „Mérési eredmények értékelése matematikai statisztikai módszerekkel”, BME. *Továbbképző Intézet*. Bp.
- Massányi,-Dulácska (2000), „Statikusok Könyve”, *Műszaki Könyvkiadó*, Budapest, (2000).
- Pápay, Zs. : Statisztika. BME HiT, előadás (internet)
- Ujhelyi, J. (1978), „A betonok szilárdsági szórásának és a szilárdság valószínű eloszlásának a vizsgálata”, *Építéstudományi Intézet Kutatási Jelentés* 1978. december
- Windisch, A (1982), „Valószínűségelméleti és matematikai statisztikai alapismeretek”, A „Betonminőség ellenőrzése” c. könyvből. *Szabványkiadó*, Bp.

SZEMÉLYI HÍREK

PROF. DR. TECHN. HABIL. BAURAT H.C. BÖLCSKEY ELEMÉR PÉTER 75. SZÜLETÉSNAPJÁRA



Bölcskey Elemér Péter 1947. június 5-én született Budapesten. A szerkezetépítés iránti érdeklődést a szülői házból hozta megával. Építőmérnöki tanulmányait az 1965-1970 években végezte a BME-n. A bécsi Műszaki Egyetemen (TU Wien) 1978-ban szakmérnöki képzettségre tett szert. Dr. techn. fokozatot szintén a TU Wien-en nyert. A mai soproni Nyugatmagyarországi Egyetemen 1988-ban szerzett további doktori címet. 1995-ben ugyanott habilitált. Ezt a TU Wien 1999-ben nosztrifikálta. Több más tudományos cím mellett a gyakorlati mérnöki tevékenységhez kapcsolódó szakmai elismerésben részesült, így 2007-ben az osztrák szövetségi kancellár által adományozott tiszteletbeli építési tanácsosi rangban.

Mérnöki tevékenysége igen gazdag. E helyen munkája főbb pontjait soroljuk fel. 1972-ig Budapesten dolgozott mélyépítési tervezésben. 1972-73-ban a bécsi Ostrowski magasépítési cég mérnöke volt, 1973-79-ig a Lukele tervező irodában projektvezető. Ezalatt 1973-75-ig közreműködött a bécsi és alsó-ausztriai körzet nagylétesítményei szerkezeti ellenőrzésében. 1976-tól önálló projektvezető jelentős építményeknél. közöttük volt pl. a bécsi munkáskamara és az általános kórház épületeinek bővítése, ill. rekonstrukciója. 1979 évi tevékenysége volt a schönbrunni állatkert madárpavilonja újjáépítése, a mariazeili drótkötélpályaoszlopok alapjai, több ipari és magasépítési szerkezet felújítási terve. További tervezések: Irodaházak és ipari csarnokok modernizálása, a TU Wien laboratóriumi épületei átépítése, a bécsi újhelyi bírósági épület felújítása és bővítése. Kutató és szakértői munka a tartószerkezeti tervezés terén: Fa-beton öszvérszerkezetek ékelési rendszerei. Faanyagú épületszerkezetek tervezési eljárásai (az osztrák épületkarbantartó szövetséggel együttműködve). Épületfizikai és alkalmazott építőanyag-kutatásai közül a betonjavítási módszerek kidolgozását említjük meg. Nagy élelmiszer-üzletlánc épületei, mélygarázsok Bécsben és környékén, felsőausztriai mezőgazdasági silók, St. Pölten-i harangtorony, a bécsi Collegium Hungaricum hegesztett acél kupolája rekonstrukciója, északausztriai támfalak, templomok felülvizsgálata, rekonstrukciója, varsói üzletközpont és irodaház felújítási terve sorakoznak munkái közé.

Oktatási munkája is sokrétű. a TU Wien-en. 1979-től tanársegéd, 1985-től adjunktus. Az Anyagismereti és Anyagvizsgáló Intézetben. 1984-től megbízást kapott előadásokra és gyakorlatokra Építőanyagokból. 1991-től docens az Építőanyagok, épületfizika és tűzvédelem intézetben. Előadásokat tartott több más egyetemen (Dortmund, Weimar, Budapest, Sopron, Pozsony, St. Pölten stb.) 1999-től rendkívüli egyetemi tanár a TU Wien-en, a magasépítési és építéstechnológiai Intézetben, az építőanyag kutatási, anyagvizsgáló és tűzvédelmi laboratórium vezetője lett. Tanított más felsőoktatási intézetekben így Kremsben előadott az építéstechnika, újjáépítés és városfelújítási témakörben, 1991-től vezetett kollégiumot vendég professzorként. A New Design University Műszaki Karán. 2008 nyaratól színpad- és zsinórpadlás-építés mechanikája studiumokat vezetett, továbbá oktatta a statika, valamint vasbeton-, acél-, faépítmények, valamint városrendezés, műemlék-szerkezetek és alkalmazott matematika és mechanika tárgyakat. 127 publikációja jelent meg. Ezek szakterületei: betonjavítás és alkalmazás, tartószerkezeti tervezés (vasbeton és fa tartószerkezetek), épületfizika, tűzvédelem – mérnöki módszerek, anyagvizsgálat, műemlékvédelem. A felsorolás teljességre, részletes magyarázatra nem törekedhetett. A leírtakból kiténik azonban, hogy a most 70. évét betöltő kollégánk az építőanyagok – főként a betonok – és a mérnöki létesítmények – legnagyobb részben vasbeton szerkezetek – terén igen széles körű gyakorlati munkát végzett. Tudományos munkája az építés és a fenntartás jó minőségét és gazdaságosságát szolgálta. Ugyanezt mondhatjuk el a bécsi műszaki egyetemen és más intézményekben végzett oktató munkájáról is.

Szívesen írtuk le, hogy Bölcskey Elemér Péter professzor milyen értékes szolgálatot tett nyugati szomszédainknak. Úgy érezzük, mindezek alapjainak a közvélemény elismeréssel adózik, azaz az iskoláknak, nem utolsósorban a Budapesti Műszaki Egyetemnek, és az ünnepelt magyarországi gyökereinek, ahonnan tudása és munkaszeretete eredt. Külön öröm számunkra a hazai kollégákhoz, intézményekhez, köztük a **fib** Magyar Tagozatához fűződő – számunkra értékes – kapcsolata. Az ünnepi alkalomból jó egészséget, kellemes, hasznos időtöltést, magánéletében sok örömet kívánunk.

Balázs L. György

ZSIGMONDI ANDRÁS 75. SZÜLETÉSNAPJÁRA



Zsigmondi András 1947-ben született, és 1970-ben szerzett építőmérnöki oklevelet. Szerencsés időszakban kezdett dolgozni a Hidépítő Vállaltnál. Első munkahelye makói hidépítés volt, majd ezt követte Kunszentmárton, ahol a kezdetek során szerzhetett tapasztalatokat az akkor nálunk új, szabadon szerelt hídszerkezet építésénél. 1975-től már építésvezetőként irányította több szabadon szerelt feszített

közúti híd építését így a köröstarcsai, körösladányi és dobozi Körös-hidak építését. Tapasztalatai predesztináltak arra, hogy ő irányítsa a Marx téri (Nyugati téri) felüljáró közismert alakhibái kijavítását.

1981-től irányította a budapesti É-D Metró III. szakaszának építését. 1988 és 1992 között a Technológiai Főmérnökség vezetőjeként a speciális mélyépítési eljárások alkalmazását vezette be. Ezek közé tartozott a kéregpakettes metróépítés, a lőttbetonos és cölöpfalas munkatér-elhatárolás, a résfalazás és a különleges feszítési munkák. Ebben az időszakban került sor, az általa irányított munkákon a folyamatos cölöpkészítés (CFA), jet-grouting, keskeny résfalépítési és vízzáró agyag résfalazási eljárások bevezetésére Magyarországon.

1992-től 2008-ig általános vezérigazgató-helyettesként irányította az akkor már nagymúltú és kiterjedt tevékenységet folytató vállalat termelését, innovációs, és műszaki fejlesztési aktivitását. A számos érdekes munka közül említést érdemel a szakaszos előretolással végzett hidépítés magyarországi bevezetése, amelynek kiemelkedő létesítménye a 2001-ben átadott, 1400 m hosszú vasúti völgyhíd megépítése Nagyrákosnál. Boszniában az IFOR részére helyreállított vasúti hidak és a mostari ideiglenes gyaloghíd, a csepeli ivóvíztisztító mű, a délpesti szennyvíztisztító építése, a Lehel téri piac és a Népliget autóbusz-pályaudvar építése, a pločei kikötő (Horvátország) rekonstrukciós munkái, a Kőröshegyi völgyhíd, a dunajvárosi Pentele híd, a függesztett-feszített (extradosed) technológia első magyarországi alkalmazása,

a 4-es metró építése mind jelentős mértékben az ő vezetői munkáját dicséri.

Munkája során több szolgálati szabadalom társszerzője volt. Tagja a KTE-nek és a *fib* Magyar Tagozatának. Előadásokat tartott a hídmérnöki konferenciákon, publikációi jelentek meg a Mélyépítéstudományi Szemlében a hidépítés, a kéreg alatti metróépítés, a talajszilárdítás és más mérnöki munkák témakörében. Hazai és külföldi konferenciákon ismertette tapasztalatait.

Nyugdíjazása után, indította saját vállalkozását. Szakmai tevékenysége széles spektrumon mozog, elsősorban nagyprojektek változás kezelése, a műszaki-jogi tanácsadás, szakvélemények, szerződés-menedzselés. Az utóbbi időszak kiemelkedő tevékenysége a Margit híd felújításának mérnöklebonyolítói felügyelete. Szerződésmenedzseri változás kezelői tevékenységről rendszeresen tart előadást. Oktatóként tevékenykedik a Beruházáslebonyolító mesteriskola (MMK), Kockázatkezelés és követeléskezelés gyakorlata (BME MTI), FMV és ME képzésekben ((BME MTI). Szakmai anyagok, segédletek összeállítása MMK és ÉVOSZ részére.

Szakmai kitüntetései Széchenyi-plakett, Lampl Hugó-díj, Vinci Innovation Price – francia céges, Lechner Ödön-díj, Magyar Innovációs Nagydíj – Kőröshegyi völgyhíd, Miniszteri Elismerő Oklevél, Alagútépítésért Emlékérem, Tierney Clark-díj, Massányi Károly-díj, Miniszteri Elismerő Oklevél.

A Mérnöki Kamara építési tagozat elnökségében tevékenyen részt vesz. Az utóbbi években a Mérnök Újságban és Közbeszerzési Értesítőben jelennek meg írásai, amelyek a tisztességes szerződéses feltételek egy-egy elemét teszik vizsgálat tárgyává, ahogy szokta emlegetni a „Szerződés Szentségének helyreállítása” a célja.

Zsigmondi András mindezt úgy érte el, hogy rendszeresen képezte magát. Vasbetonépítési szakmérnöki oklevelet szerzett a BME-n 1984-ben, szakmai továbbképzésben vett részt többek között Finnországban és két alkalommal Japánban. Tagtársunknak kívánunk nyugdíjasan is fiatalos lendülettel végzett munkájához jó egészséget, sok örömet magánéletében.

V. J.

FÖLDI ANDRÁS 80. SZÜLETÉSNAJÁRA



Földi András Budapesten született 1942. július 8-án. Szakmáját a Budapesti Geodéziai és Térképészeti Vállalat technikusaként kezdte, 1960-65 között, majd 1965-től az Uvaterv dolgozója. Időközben elvégzi a Műegyetem építőmérnöki karát, és 1969-ben diplomát szerez. Végig járja az Uvaterv ranglétráját, tervezőmérnök, majd irányítótervező, később osztályvezető, majd az 1996-os kiválásig irodaigazgató helyettes. Az MSc Kft. alapító tagja, 2015-ig ügyvezető igazgatója. 1978-ban acélszerkezeti szakmérnöki diplomát szerez. Fő szakterületei az acél és vasbeton szerkezetű közúti hidak, vasúti hidak, ipari létesítmények, hírközlési tornyok és szerkezetek tervezése, statikai felülvizsgálata, korszerűsítése, átalakítása és tervezői művezetése. Legjelentősebb saját tervezésű munkái a pécsi közúti felüljáró monolit vasbeton szakasza, szolnoki Rékasi- és Kolozsvári úti felüljárók állványai, a budapesti, szentesi, kabhegyi TV-tornyok, Lakihegyi, marcali Petőfi KH antennatornyok, Budapesti Egységes Rádiótelefon Hálózat központi Száva utcai tornya, kelenföldi, újpesti, kispesti és dorogi kikötött acélszerkezetű erőmű kémények.

Az Uvaterv osztályvezetőjeként irányította többek között

az Erzsébet-, Szabadság-, és Lánchíd felújítását, a Bajai Duna-híd szélesítését, a Déli összekötő vasúti Duna-híd III. szerkezet engedélyezési és tendertervének készítését. Az MSc Kft. az ő ügyvezetősége alatt készítette el többek között a Szekszárdi Sió-, a Simontornyai Sió-, a Kunszentmártoni Körös-, a Zalaegerszegi Zala-, és az Újpesti Duna- vasúti hidak terveit, a Ferdinánd híd átépítési terveit, a szegedi-, és szolnoki Tisza-hidak, az Árpád híd, a Szabadság híd, a Margit híd a Lánchíd felújítási terveit, a Kispesti kémény-, a BM/ORFK Hármashatárhegyi, Galyatetői és Kabhegyi tornyainak rekonstrukciós terveit. Tagja a Magyar Mérnöki Kamarának, a **fib** magyar tagozatának. 2007. és 2013. között elnökségi tagja a MAGÉSZ Magyar Acélszerkezeti Szövetségének. 2003. és 2011. között elnöke a KTE Mérnöki Szerkezetek Szakosztályának. A Jáky díj és a Széchenyi emléklaplett tulajdonosa, a KTE örökös tagja. 2015-ben megkapta a MMK Tartószerkezeti Életműdíját. Aktív résztvevője a szerkezetépítési közéletnek, számos szakmai ankét szervezője. Ezek közül is kiemelkedik az Erzsébet híd Centenáriumával kapcsolatos tudományos ülés-sorozat és kiállítás megszervezése. Tisztelettel köszöntjük 75. születésnapja alkalmából.

D. Gy.

DR. TÓTH ERNŐ 85. SZÜLETÉSNAJÁRA



Dr. Tóth Ernő 1937. június 28-án született. A Székesfehérvári Közúti Igazgatóságon majd a Közlekedési Minisztériumban és háttérintézményeinél töltött aktív évtizedek után, 1998-ban, mint a Hídosztály vezetője ment nyugdíjba, de azóta is folyamatosan dolgozik. Az utóbbi években is intenzíven foglalkozott könyvírással, illetve szerkesztéssel. 2007-ben kollégáival együtt írta „Hídjaink a római örökségtől a mai óriásokig” című könyvet, melyet később német és angol nyelven is kiadtak. Ezt követően folytatta a megyei hídkönyvek sorozatát. 2016-ban a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyével megjelent az utolsó, 19. megye hídtörténeti monográfiája is. 2009-ben, az 50. hídmérnöki konferenciára elkészítette az 1962 óta tartott konferenciákról szóló könyvet, továbbá a „Duna-hídjaink” c. kötetet. Ebben nemcsak az egyes hidak története található, hanem különböző érdekességek, minden eddiginél bővebb életrajzi gyűjtemény és irodalomjegyzék is. Részt vett a „Duna-hidak a Feketeerdőtől a Fekete-tengerig” c. könyv készítésében, melyben – a többi könyvhöz hasonlóan - Gyukics Péter fotói mutatják be a hidakat. Kezdeményezésére dr. Balázs György professzorral és Borosnyói Adorjánál monumentális könyvsorozatottak állítottak össze az építőmérnökökről és munkásságukról, ebben a sorozatban négy kötet is elkészült (1943 és 1966 között végzett mérnökökről). 2011-ben dr. Seregi György Margit hídról írt könyvét lektorálta.

Az életrajzi és hídtörténeti kutatásain kívül nem

felejtkezhetünk meg a fenntartás és üzemeltetés elvi alapjainak és gyakorlati végzésének összefoglalására írt szakmérnöki jegyzetéről, a számos továbbképzési írásairól. Mérnöki Kézikönyvet állított össze és kiemelten foglalkozott a megfelelőségi értékeléssel az útügy (1979) és a hídügy (1990) terén, a hidak számszerű értékelésével (1991), hidak teherbírásának meghatározásaival (dinamikus hídvizsgálat, terhelés törésig, hidak tönkremenetel utáni boncolása, boltozatok teherbírásának megállapítása) foglalkozó segédlet kiadásával, hálózati szintű hídgazdálkodási program kidolgozásával.

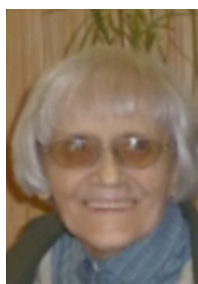
Napjainkban is fáradhatatlanul dolgozik, legutóbbi írásai Lánchíd füzetek 28. kötetében „Dr. Korányi Imre A vasúti hídépítés kiemelkedő alakja” című könyvben, a 30. kötetben „Közúti és vasúti hidász almanach 2011 – 2021” olvasható. 2022-ben jelent meg korábbi nagyobb gyűjtőmunkájának szemelvény kötet a „99 HÍD VERS” címmel.

Munkásságát 2022-ben a fib Palotás díjjal jutalmazta, a MAÚT-tól Aranymérföldő Plakettet, a Hidászokért Egyesülettől pedig Clark Ádám Életműdíjat vehetett át. Pályafutásáról a Vasbetonépítés 2022/1 számában hosszabban beszámolt.

Napjainkban is fáradhatatlanul dolgozik, igyekszik könyveit és írásait rendezni, tapasztalatait, javaslatait áttekinthető, használható állapotban ráhagyni az utókorra. Gratulálunk az eddigi tevékenységéhez további munkájához jó egészséget kívánunk.

V. J.

KIRÁLYFÖLDI LAJOSNÉ 90. SZÜLETÉSNAJÁRA



Királyföldi Lajosné Sárosi Antóniát népszerűsége folytán szakmai körökben Toncsi néven emlegetik. Az elmúlt több mint hat évtized kiváló szerkesztőként elismerten vonult be a magyar hidépítés 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 rajzolónak 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 számításaiban 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 kolléganő is kapott részfeladatokat. 1961-ben az Útiroda egyik mérnök 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 már befutott, nagy tapasztalattal rendelkező mérnökök is szívesen dolgoztak az M7 Budapest és Zamárdi közötti 160 híd nevezetesebb darabjain. Toncsi szakadatlanul rajzolt a felüljárókhöz elrendezési tervet: mind a 2x3, mind a 2x2 nyomú pályára. Tényleges kiviteli tervet 12 nagyobb hídra készített. Az M7 autópálya 2x3 nyomú szakaszán beton útburkolat készült. Emiatt főleg monolit aluljáró-hidak állványának hosszú ideig állnia kellett, hogy biztosítsa a mozgási lehetőséget az építési forgalomnak. Ez a körülmény is sürgősen igényelte az előregyártást. Az M1 autópálya Tatbánya-Győr szakaszának tervezésére 1970-ben kapott megbízást az Uvaterv. A 2x2 sávós 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 kereszteléssel nehezített közúti csomópontok és a Concó-völgyhíd miatt jelentek meg.

Az előzetes tervek 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 tartókat az előterv szerinti alépitményekre rá lehetett építeni. Az EHGE rendszerű, 10-22 m hosszú gerendák a BVM hirdi telepén készültek 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 keresztelési 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 Pilisscsev 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 hidépítési tanácsadója volt hosszú időn át.

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 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 legmagasabb 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 Lajosné munkáján kívül puritánsága, példamutató humánus egyénisége jellemzi. Ennek egyik jele a munkájával szerzett jogvedelméből 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 hivatását és nemzetét. Műszaki tudása mellett sokszorosan kamatoztatta széles irodalmi, történelmi művészeti ismereteit, és mindennek 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 örömeire.

Vörös József

BÚCSÚ WELLNER PÉTERTŐL (1933-2022)



Wellner Péter kollégánk 1933-ban Kolozsvárott született. Iskoláit azonban már Budapesten végezte. 1952-ben a Kölcsey Ferenc gimnáziumban kitűnő eredménnyel érettségizett. Mérnöki diplomáját 1957-ben szerezte meg. Szakmai gyakorlatát 1957-ben az UVATERV Hídirodáján kezdte. Itt már számos kis híd tervezésében vett részt.

Rövidesen szerepet vállalt a szolnoki Tisza-híd, majd a budapesti Erzsébet híd acélszerkezeti részleteinek tervezési munkáiban. A rácsos acélszerkezetű kisari Tisza-hídnál már, mint tervező szerepelt.

1963-ban kezdődött az M7 autópálya tervezése, mely keretében több aluljáró tervezését is végezte. További szakmai pályáját alapvetően az határozta meg, hogy 1967-től Reviczky János, az UVATERV szakosztályvezetője meghívására részt vett a nagynyílású feszített vasbeton hidak tervezésében. Ekkor tervezték az első, előregyártott elemekből szabadon szerelt feszített vasbeton hidat, a 72 m középső nyílású kunszentmártoni Hármaskörös hidat. Amikor ezt a hidat elkezdték építeni, a Hídépítő Vállalathoz került. Feladata a hídépítés gyorsítási technológiájának a megtervezése volt. A feladat sikeresen teljesült, ennek okát abban látjuk, hogy a Wellner Péter által a kivitelezőnél megszervezett tervező csoport magával a kivitelező egységgel folyamatosan együtt dolgozott. Minden további hídépítésnél ezt a gyakorlatot igyekezett folytatni, nevezetesen, hogy a nagy hidaknál a szerkezeti és a technológiai tervezés egy időben, szerencsés esetben egy vállalatnál történjék.

A sikeres kezdet után sorra készítette a Hídépítő Rt.-nél a szakaszos előretolással épített hídszerkezetek technológiai terveit. Az új vasbeton szerkezetek építése mellett részt vett néhány régi vasbeton hídszerkezet bontási terveinek elkészítésében is. Ilyen volt például a kaposvári „Donner” felüljáró, vagy a debreceni Homokkerti felüljáró meglévő lehajtó ágának bontási technológiai tervezése, majd az új feszített vasbeton híd tervezése.

Pályafutása során nemcsak a nagyobb feladatok, hanem több kisebb közúti és vasúti híd felújításának, valamint lakóépület szerkezeteinek vasbeton tervezése is a nevéhez fűződik.

Korszakalkotó munkája, melyet felelős tervezőként készített, az 1400 méter hosszú nagyrákosi vasúti völgyhíd volt. A fib Magyar tagozata ezt a tervezői tevékenységét 2000-ben Palotás László-díjjal jutalmazta, amely díjat annak megalapítása után legelsőként vehetett át.

Szakmai cikkeinek egy része külföldi szaklapokban is megjelent. A Hídépítő Zrt. későbbi nagy hídépítési munkáinak tervezésében már vezető tervezőként vett részt (Köröshegyi völgyhíd, M0 Megyeri Duna-híd). Társszerzőként működött közre a „Hídépítés” c. középiskolai tankönyv elkészítésében.

További jelentősebb munkái:

- a szabadbetonozásos technológia hazai bevezetése francia licenz felhasználásával (győri Mosoni-Duna híd),
- a feszített vasbeton hidak szakaszos előretolások technológiájának kidolgozása és ennek alkalmazása, első esetben a Berettyóújfalui melletti Berettyó-hídnál,
- az M5 autópálya bevezető szakaszán a ferencvárosi pályaudvar és a katonai főiskola felett egymás mellett két, 370 m hosszú híd,
- a köröshegyi völgyhíd az M7 autópályán, mely szabad betonozással és szabad szereléssel készült el 2007-ben.

Tervező társaival is szakmai sikereket ért el országos tervpályázatokon. Szakmai tevékenységét számos díjjal és oklevéllel ismerték el. A legjelentősebbek: Állami díj 1978-ban, Palotás László-díj 2000-ben, Innovációs Nagydíj, Építőipari Nívódíjak, Arany Mérföldkő díj 2003-ban, Építőipari Mesterdíj 2007-ben.

Aktív tevékenységét 50 évnyi munka után, 2007 decemberében, a Hídépítő Zrt. műszaki osztályának vezetőjeként fejezte be.

Nyugdíjba vonulását követően is szoros kapcsolatban maradt a hídépítők nagy családjával. Sok rendezvényen, szakmai előadáson és egyéb munkaalkalmakkor volt lehetőségünk vele találkozni és a szakmai tanácsát kikérni. 2015-ben a Hídépítők Egyesülete az egyébként az általa alapított „Életműdíj” kitüntetésben részesítette.

2022. december 5-én helyezték örök nyugalomra a Farkasréti temetőben.

Nyugodjék békében!

Magyar János