

Királyföldi Lajosné Sárosi Antónia



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 acélhídjának előregyártott vasbeton teknőlemezekre történő cseréjét tervezte meg. A közúti kishidak felszerkezetéhez gyakran használta a Metróber 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 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 kolléganőnek. 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. Emellett a tényleges ütköztetési kísérletek elvégzése nélkül, irodalmi adatokat felhasználva a terelőkorlát tervét az anyagraktárban talált acélsanyag 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 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 Conco völgyhíd miatt keletkeztek. Az előzetes terv alapján a kisnyílású, többtámaszú, vasbeton lemezhidak jelentek meg, főleg sicalapozású támaszokon. Viszont közismert volt, hogy rövid időn belül megindul a feszített vasbeton hídgerendák sorozatgyártása, ami megkívánhatja a menet közbeni átállást. Az 1972-ben megjelent terméket az előterv szerinti aléptípusokra 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 takaréköreges 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 a nagyon érdekes és fontos feladat.

1976-tól részt vett az M0 autópálya tanulmányterveinek kidolgozásában. Elkészítette a körgyűrűnek 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 hídjának tervét készítette el. A 86. sz. út ajánlati tervéhez 500 m hosszú alagutat tervezett a Fertő tó közelébe. A 10. sz. út ajánlati tervéhez Piliscsév közelébe 500 m hosszban tervezett másik alagutat.

A 8. sz. főút 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 Lajosné munkáján kívül jellemzi puritánsága, 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.