

DR. TÓTH ERNŐ ELŐADÁSA A PALOTÁS-DÍJ ÁTADÁSÁKOR

A *fib* Magyar Tagozata Palotás László-díjasának írása



Dr. Tóth Ernő

<https://doi.org/10.32969/VB.2022.1.2>

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Hálásan köszönöm a Tisztelt Kuratóriumnak, hogy gyakorló megyei hídászai és országos irányítói munkásságomat – tisztelt professzorom nevével fémjelzett – díjra tartották méltónak.

Külön is köszönöm Apáthy Árpádnak, dr. Träger Herbertnek és dr. Balázs Györgynek, hogy mindig mellettem álltak, munkásságomat életreszólóan meghatározták. Köszönöm minden munkatársamnak, tervezőnek, kivitelezőnek, oktatónak, kutatónak, hogy nem hivatalból, hanem önként és a mai napig segítettek határokon innen és túl is.

SZAKMAI ÉLETUTAM VÁZLATOS BEMUTATÁSA

Csillaghegyen 1937-ben születtem. Gimnáziumi érettségi után az ELTE magyar-történelem szakára jelentkeztem, ám „helyhiány” miatt nem vettek fel. Egy évi gyári munka után (Orion) a ÉKME-re jelentkeztem, mivel igazából minden tudomány érdekelt, s édesapám - szolnoki születésű kazánkovács fia volt - azt mondta: olyan pályát válassz, amely igazán szép, komoly, mint a hajó- a repülő- vagy a hídépítés. Sikeres felvételi után 1956-ban egyetemi hallgató lettem, s itt a matematika majd a mechanika kedvenc tárgyam lett, így nem volt kérdéses, hogy szakosodáskor a hídszakot választom.

1961-ben, esküvőm napján, államvizsgáztam, így csak egy hét múlva tudtam meg, hogy a Hídépítő Vállalat herendi hídépítésénél kell jelentkezni. Menyasszonyom három évet Halászában (határsáv) volt – kötelezően – védőnő, így igyekeztem elintézni, hogy hétközben is találkozhatunk, hihetetlen, de sikerült: Székesfehérváron régen hiányzott a hídügyi előadó, ott örömmel vettek fel, ma is hálás vagyok, hogy itt kezdhettem, mert sok feladatot, nagy önállóságot kaptam munkámban. Három évig naponta Csillaghegyről jártam Fejér és Veszprém megyébe. Így kezdődött mérnöki munkám.

Pályafutásom látszólag egyszerűen alakult, könnyen áttekinthető.

1. **Hídügyi előadó voltam 1961-69 között Székesfehérváron** (9 év).
2. **Fenntartási osztályvezetőként** 1970-80 között Fejér megye út- és hídfenntartásáért voltam felelős (9 év).
3. **Fejlesztési osztály vezetőjeként** megítélt felkérésre vállaltam, hogy a Közúti főosztály „háttérintézményeként” néhányad magammal az országos közúthálózat fejlesztési ügyeivel foglalkozzam: 1979-1987 között (9 év).
4. **Osztályvezetőként** ismét felkérésre a hídügyek országos összefogását vállaltam (1988-1999 – 12 év) a Közlekedési

Minisztériumban, s folytattam az UKIG-nál.

5. Nyugállományban, szakértőként, tanácsadóként hídügyekkel, s néha az úthálózat kérdéseivel volt módomban foglalkozni az UKIG-nál (átszervezések szerint ÁKMI, majd ismét UKIG, végül KKK keretein belül), egészen 2017-ig. Munkásságomból **18 évet** (9-9 év híd- és útügy) a **Fejér Megyei gyakorlati munkával töltöttem.**

Budapesten aktív munkakörben 21 évet szolgálhattam (9 év út-, majd 12 év hídügyek) országos elemző, fejlesztő munkával, 12 évig országos főhidászként.

Nyugállományban 2000-től állandó munkám a napi feladatokon túl a hídtörténelem és a hídirodalom gyűjtése és publikálása volt.

Kezdetől részt vettem az oktatásban (technikum, BME szakmérnök képzés, szakmunkás képzés stb.), a KTE-ben tevékenykedtem, elég sokat publikáltam, szóval összetett és szerteágazó volt munkásságom.

60 évvel ezelőtt, **munkásságom kezdetén 60 ezer, 1970-ben**, amikor fenntartási osztály vezetését kezdtem el, már **1 millió gépjármű** volt Magyarországon, **1988-ban pedig 3 milliónál több gépjármű volt hazánkban.** Ez alapvetően megváltoztatta a közúthálózat terhelését, az igényeket és így a mérnöki munkát is.

Örülök, hogy akkor kezdtem hídkorszerűsítéseket előkészíteni, ellenőrizni, amikor évente igen sok (országosan 100) építés folyt, majd **akkor lettem fenntartási osztályvezető, amikor** igen rossz volt az úthálózat, de **óriási fejlődés indult meg, 1979-ben, akkor kerültem Budapestre** országos feladat végzésére, **amikor** az oly fontos **úthálózat megfeleléségi értékelése készült** és **1988-ban akkor kaptam megbízást** a hídügyek összefogására, **amikor átmenetileg újra szervező-dőtt a Hídosztály.**

Nyugdíjasként megérhettem, hogy rendkívüli folyami hídépítés program folyt (Baja, Dunaföldvár, Esztergom, Tiszaug, Szekszárd), s **elkészült mind a 19 megye hídtörténete**, részt vehettem 20 Útügyi Napon és 40 Hídmérnöki konferencián.

Tanultam, dolgoztam, irányítottam, tanítottam, írtam-publikáltam. Igen sok segítséget kaptam, hagytak dolgozni s ez nagy szó.

HÍDÜGYI ELŐADÓI MUNKÁM (1961-69)

1965-ig Veszprém és Komárom megye egy része is a Székesfehérvári Közúti Igazgatósághoz tartozott.

Az **igényes műszaki ellenőrzés** rendkívül fontos, mással nem pótolható. Nem könnyű, hisz a tervekhez/tervezéshez is



Előadás az 50. Hídmérnöki konferencián (2009)



Szabálytalan jármű miatt leszakadt halászi Mosoni-Duna-híd



Magas jármű ütközése EHGT-tartónak

érteni kell, a kivitelezéshez pedig még jobban. Tudni kell, hogy miben lehet az ellenőr elnéző és miben nem.

1961-69 között sok szép munkám volt Fejér, Komárom és Veszprém megyében: Tatabánya, Komárom vasút feletti öszvérhidak, Marcaltó Cigány-csatorna-, Marcal- és Rábaártéri monolit vasbeton hidak. A kis hidak korszerűsítése nagy ütemben folyt, volt olyan év, hogy 20-nál is több hídépítésnek voltam az ellenőre, s ebben egy technikus volt segítségemre. Nemcsak műszaki ellenőrzés volt a feladatomban, hanem a tervezetés, szondázás, kisebb tervezések, egy időben a tervek jóváhagyása (autópálya műtárgyaké is).

Rengeteget tanultam, rengeteget utaztam, sikerült elérnem, hogy az **eltakart munkák** - alapozás, vasszerelés - **átvételét mindig elvégeztem**, s az érdemi **betonozások idején** - hétvégén, esetenként éjjel is - **ott voltam**. Örömmel állapítottam meg – 35-40 év múltán – hogy műszaki ellenőrzéssel épült hidak jó – felújítás nélkül – jó állapotban voltak.

Kitüntetésnek tartottam, hogy a **barcsi Dráva-híd műszaki**



Remetei Fekete-Körös-híd kilyukadt pályalemeze

ellenőre lehettem Jaczó Győző segítő munkájával (1967-68). A híd acélszerkezetét a Ganz Mávag gyártotta, a helyszíni munkákat a Mostogradnja végezte igen jó technikai felszereltséggel. Ennek a hídnek a tapasztalatai fontosak voltak munkásságomban.

Hídügyi előadói munkám mellett (1961-70) beletanulhattam az úttervezésbe is. A közúti igazgatóságok 1983-ig készítettek kisebb útkorszerűsítési terveket és végeztek hatósági és útfenntartási munkát.

Természetesen az úthálózat, **hidak megismerése volt az első feladat**, ami a kiterjedt úthálózat (kezdetben 2500 km), az úttálapotok megismerésére, ez a szerény járműpark miatt rendkívül **időigényes és fárasztó, de érdekes, hasznos volt**. Utazásaim során rengeteg érdekességet figyeltem meg pl. hófúvásveszélyes útszakaszokon jól és rosszul működő hóvédműveket, olvadási kártól tönkrement útszakaszokat, szép fasorokat.

Nagy örömemre a helyi **Jáky József útéptéchnikumban óraadó lehettem**, így megtanulhattam, hogy lehet a diákoknak száraz tárgyakat is megtanítani.

Egész munkásságomban meghatározó volt, hogy kezdettől a **KTE-nek tagja lehettem**, s élénk egyesületi tevékenység folyt Fejér megyében, s ennek kapcsán a Fejér Megyei Műszaki Élet szerkesztőbizottságának is tagja lettem.

ÚT- ÉS HÍDFENNTARTÁS ÉS ÜZEMELTETÉS ELVI ALAPJAINAK MŰVELÉSE GYAKORLATI MUNKÁM MELLETT (1970-78)

Jó iskola – és fontos kereset-kiegészítő – volt a téli 24 órás hószolgálat (7 Ft/ó) rengeteget lehetett tanulni: időjárásról, gépekről és a felelős döntéshozatalról és a sószórás szükségességéről, de csak a feltétlenül indokolt minimális mennyiséggel.

Fejér megye élenjárt az utak portalanításában, s általában minden újdonság kipróbálásában (pl. bitumenemulzió gyártás).

1970-ben kineveztek a Területi fenntartási osztály vezetőjének.

Az 1969-70-es tél katasztrofális volt (hetekig járhatatlan volt néhány főút) s utána olvadási kár több utat járhatatlanná tett. A minisztériumban leváltották az egyébként kiváló mérnökökből álló vezetést, s új szemléletű vezetőt neveztek ki, aki az utak, kiemelten a főutak járhatóvá tételét a burkolatok szélesítésével és aszfaltbeton burkolattal (szőnyegezés) látta megoldhatónak a hagyományos korszerűsítés helyett, s aki az üzemeletetés szemléletét, az intenzív gépesítést honosította meg. Ebben az időben a kishidak korszerűsítése mellett sajnos



Tokaji Erzsébet királyné Tisza-híd felújítás közben kiszakadt pályalemez

az aszfaltszőnyegezéssel érintett útszakaszokon hidak korszerűsítésére nem került sor.

Kezdő fenntartási vezetőként a fenntartási munkák mellett forgalomtechnikával, hatósági ügyekkel is foglalkoznom kellett. Segítőként kollégákra találtam az UKI-nál, Uvatervnél, a KTE-ben és a BME Útépitési tanszékénél.

A mérések, a külföldi szakirodalomból lefordított cikkek s ifj. dr. Gáspár László USA-beli tanulmányúti beszámolója hozzásegített, hogy nekiláttam az útfenntartás elvi tervezési alapjaival foglalkozni: hol, mikor, mit kell csinálni ahhoz, hogy járhatók legyenek útjaink?

Nemcsak az országos közutak, hidak ügye foglalkoztatott, hanem a mezőgazdasági, tanácsi utak, hidak is, ezeket akkor ismertem meg, amikor TSz bekötőutakat terveztünk, műszaki ellenőriztünk.

Szükségét éreztem a továbbképzésnek, ezért 1973-74-ben elvégeztem az **útépítési és forgalomtechnikai szakmérnök**-két, és Nemesdy professzor buzdítására belekezdtem doktori disszertációm készítésébe, 1978-ban megszereztem a doktori címet.

A MEGFELELŐSSÉG ÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEI

Nagy lehetőség volt számomra, hogy **1979-ben Töröcsik Frigyes minisztériumi osztályvezető felkért, hogy Budapesten folytassam munkám a Fejlesztési osztály vezetőjeként.** Első kiemelkedő feladat a **megfelelőségi értékelés kidolgozása** volt. E munkában részt vett a KÖTUKI, az Uvaterv, a BME Útépitési Tanszéke és az UTORG is.

A **megfelelőség értékelés módszerét sikerült 1979-ben véglegesíteni**, sőt az értékelés is elkészült ebben az évben.



Marcaltói Rába-híd átépítése

Mérföldkönek tekinthető a hazai útértékelésben ez a munka, amelyben a hidak is szerepeltek teherbírás és szélesség szerint is.

Ehhez, az **Európában egyedülálló értékelési rendszerünkhöz** megbízható **közúti adatbankra** volt szükség. Máig ez az út és hídgazdálkodás alapja, természetesen azóta óriási fejlődés volt mind a nyilvántartásban, mind a feldolgozásban.

TÉLI ÚTÜZEMELTETÉS

Az útüzemeltetésben különleges kihívásokat rejtegető téli feladatokkal hidásként Fejér megyében kilenc évig ismerkedtem, majd kilenc évig hivatalból is **foglalkoztam a síkosság elleni védekezéssel** és a hófúvás elleni védelemmel.

Sok hajnali utazás, szakirodalom tanulmányozás, meteorológusokkal, vegyészekkel, gépészekkel való egyeztetés alapján e témakörben igen sok tapasztalatot nyertem, amit országos feladatot ellátó munkakörömben (1979-1988) jól tudtam hasznosítani.

A HIDAK FENNTARTÁSÁVAL KAPCSOLATOS TEVÉKENYSÉGEM ORSZÁGOS SZINTEN

A **Fejlesztési Osztály vezetőjeként** 1979-től igyekeztem a hídfenntartással kiemelten foglalkozni, mert az 1970 utáni időszakban a síkosság elleni védekezés sósórással történt, ami rendkívüli mértékben rongálta a hídállományt, leginkább az elégtelen szigetelés nélkülieket. Munkámban nagy segítség volt **Németh István**, aki néhány évig osztályomon dolgozott, valamint dr. **Klatsmányi Tibor** és munkatársai (Távközlési és Műszaki Főiskola Győr), **dr. Tóth Zoltán**, **dr. Szécsi László**, **dr. Lublőy László**, **Agárdy Gyula** és sokan mások, így **dr. Illéssy József**, aki a dinamikus próbaterhelések alkalmazásának kezdeményezője és intézője volt. Igen fontos volt a Távközlési és Műszaki Főiskola tevékenysége a hidak korróziós kárai felmérésében, a védekezés módszereinek kidolgozásában.

1987-ben megtisztelő megbízásaként hídjaink állagmegóvásáról tarthattam előadást a Sárospatakon rendezett Útügyi Napokon. Fontosnak tartottam, hogy a hídügyekről az úthálózatért felelős vezetők jól tájékozottak legyenek, ezért igyekeztem felhasználni az Útügyi Napokat tájékoztatásra, információcserére.

Országos hídügyi feladatokat 1988-tól a Közlekedési Minisztérium Közúti főosztályán osztályvezetőként három munkatársammal végeztem, előtte 1983 óta dr. Träger Herbert egyedül intézte a hídügyeket.

A **tanácsi kezelésű hidakkal való foglalkozásban** igény



Utófesztéssel megmentett szolnoki Tisza-ártéri-híd

jelentkezett egy közérthető, tömör kiadványra, mely a hidépítés és fenntartás legfőbb tudnivalóit tartalmazza. **Ámon Tiborral egy sok ábrával, fotóval illusztrált zsebkönyvet írtunk és szerkesztettünk (1988).**

A hidak szigetelése csak 1988 után vált kötelezővé. A hagyományos védőbetonos szigetelés helyett védőaszfaltos szigetelési rendszereket vezettünk be.

1989-ben készült el a hidak pályalemezszigetelésére vonatkozó első előírás és 1999-ben már 8 Útügyi Műszaki Előírás állt rendelkezésre konzulensi munkám alapján. Ehhez hazai és külföldi tapasztalatok alapján sikerült előrelépni, óriási irodalma van ennek a fontos témának.

A **hidmérnöki értekezleteket** 1962 óta tartotta a hídszakma a jelentkező óriási igényeket figyelembevéve, 1988-tól a korábbiaktól eltérően sok segítséggel, kiállításokkal, munkahelyi bemutatóval, fizetős előadásokkal is szerveztünk. Az 50 hidmérnöki konferencia fontos tapasztalatcsere lehetőségek volt hazai és külföldi szakemberekkel.

A **hidak nyilvántartását, a hidvizsgálatokat, a megfelelőség értékelését sikerült fejleszteni**, kialakítottuk a hidak **5 fő jellemzőjére** (alépitmény, felszerkezet, pályaburkolat, tartozékok, környezet) kiterjedő szubjektív osztályozását (**1-5 osztályzat**). Javaslatom alapján készült a máig használt értékelési módszer. 1991-től minden hídra vonatkozóan rendelkezésre állnak a fő osztályzatok.

1988-ban magas jármű ütközése miatt leszakadt a gesztelyi Hernád-híd, ettől kezdve kiemelten foglalkoztunk a hidak járművek elleni védelmével: jelzések, védőkapuk elhelyezése, tárgyalás biztosítókkal, stb. Sajnos aktuális ma is hidjaink védelme mind a túlsúlyos, mind a túlméretes járművek ellen.

A szabványosítás, műszaki előírások kiadása alapvető feladat a hidakkal való foglalkozásban, ennek érdekében **Híd-szabályzat Bizottságot** szerveztem **1991-99** között. Ebben az oktatás, kutatás, hatóság, tervezés, kivitelezés legjobb szakemberei vettek részt. Évente általában négyszer ülésezett a rendkívül aktív (kb. 12-15 fős) bizottság, s munkabizottságokban dolgozta ki az előírások módosítását, új előírások készítését.

Kiemelten foglalkoztam a **hidak teherbírásának meghatározásával**. E fontos, ám bonyolult feladatban csak kisebb eredményt sikerült elérni, kutatási munka keretében (Illéssy József) a dinamikus hidvizsgálat használhatóságát, külföldi korábbi tanulmányút alapján pedig a **boltozatok teherbírás-számítást - MEXE módszer - tettem közkinccsé (1990).**

A **hidak törésig való próbaterhelést** egy-két esetben sikerült megvalósítani (pl. 55. sz. úti ártéri híd), s lebontás előtt (pl. Dinnyés vasút feletti híd) végzett „boncolás” támpontot adott a hidak tényleges állapotának meghatározására. Évente 50-60 időszakos hidvizsgálatot átnéztem, hídhiba katalógust dolgoztattam ki, ezek jó alapot adtak a hídállapotok megismerésére, a döntések megalapozására (felújítás – átépítés).

A **hidhibák elemzése alapján irányelvet készítettem a kerülő szerkezeti kialakításokra** (Gerber-csuklók, H

szegély stb.). Hidosztályvezetőként kötelező utasításokat adtam ezügyben és a sókorrózió elleni védekezés témakörében.

A HÍDGAZDÁLKODÁS, ELVI ÉS GYAKORLATI FELADATAI (1992-1998)

A megalapozó munkák után (francia, dán, USA hidgazdálkodás megismerése, pályázat) az USA **PONTIS program alkalmazása mellett döntöttünk**, külön kis bizottságot alakítottunk (**Agárdy Gyula, dr. Gáspár László, Kolozsi Gyula, dr. Lublós László, Molnár István** volt a bizottság oszlopos tagja), sok munkával hazai adatokkal próba futtatásokat végeztünk. Kár, hogy ez nem vált a gyakorlati munka részévé.

Előadásokat tartottam, **beszámolókat írtam hidjaink állapotáról, az elvégzendő fenntartási feladatokról. A hídterveit rendszeresen zsúriztunk**, ezzel egységesebbé, színvonalasabbá lehetett tenni a tervezéseket.

Hidjaink megóvása érdekében bevezettük a Műszaki emlék (kb. 130 híd) **minősítést** azoknál a hidaknál, melyek valamilyen okból feltétlen megőrzésre szorulnak. Nemcsak az országos közutak, hanem önkormányzatok kezelésében lévő hidakat is felvettünk az önként vállalt védelmi körbe.

Külön **hidkorszerűsítési program is készült az Uvater (dr. Koller Ida) bevonásával** (1999-ben lett kész). A Duna- és Tisza hidak korszerűsítését külön vizsgáltattuk. Egy-egy folyami híd korszerűsítése külön nagy feladat volt (pl. záhonyi Tisza-híd vagy bajai Duna-híd), utóbbinál hosszas előkészítés és sok-sok vita után sikerült szétválasztani a közúti és vasúti forgalmat.

40-50 éves hidak megmentése ügyében dr. Szatmári István, dr. Szalai Kálmán, dr. Loykó Miklós és dr. Dalmy Dénes és mások is sokat tettek. Jó szívvel támogattam a solti kis-Duna, valamint **Ráckeve, Sárvár és Szeghalom hidjainak erősítését** és kb. 30 vasbeton gerendahíd **külső kábeles erősítését** és a KFCS-hidak megerősítését.

A minisztériumi **hidtervtár átvételét** a Közlekedési Felügyeletről **sikerült megvalósítani: dr. Träger Herbert rendkívüli hídismeretének és kitartó munkájának köszönhetően (1996).** A hidvizsgálatoknál, hidtervezéseknél pótolhatatlan információkat adnak régi tervek, törzskönyvek. Nélkülözhetetlen adatokat mentettünk meg a hidak napi üzemeltetéséhez.

Hídüzemeltetéshez használt **hidvizsgáló daruk** fejlesztése, nagyobb teljesítményű gépek beszerzése nagy segítséget adott. **Sikerült rendszeressé tenni a hidak mosását a téli sózási időszak után.**

A **Duna- és Tisza-hidak állapotával sokat foglalkoztam.** Örülök, hogy a régi hidak felújításában és új hidak építésében is óriási sikerült előre lépni.

HÍD- ÉS ÚTTÖRTÉNET ÍRÁS (1988-TÓL FOLYAMATOSAN)

Elég későn kezdtem el dr. Gáll Imre Régi magyar hidak (1970) című könyve nyomán érdeklődni hidjaink története iránt. Első írásom 1988-ban jelent meg a szabadszállási alumínium hídról. Cikkem a híd megmentését szolgálta sikeresen: ma Kiskőrösön a hídszkenzen fontos tagja.

1993-ban a Győrben tartott Hidmérnöki Konferenciára javasoltam a megye hídtörténetének megírását. Mentés Zoltán ny. főmérnök kiváló kutatónak bizonyult, az első megyei hídkönyv összeállításában meghatározó szerepe volt. A következő konferenciára (Sárospatak) a megyei hídállomány történetének megírását személyesen vettem kézbe, ekkor alakítottam ki a

máig keveset változott szerkezetet. 1994 óta évente egy újabb könyv jelent meg. Számomra ez nagy feladat és egyben öröm volt. Rengeteg munkával és sok közreműködővel elkészült az **összes megyei híd monográfia**, ami elérhető az interneten is (www.hidak.hu). A megyei hídtörténeti kötetekre számos tervezői **viSSzajelzést kaptam, hogy mennyire hasznosak a napi hídtervezési feladatokhoz**, mert megismerhető ezekből a híd építéstörténete **forrásokkal, adatokkal, ez volt a célom.**

A 19 megyei kötet összesen 24 év munkája, 3560 oldal, mintegy félezer egyedi hídleírással és 7500 fényképpel.

A **Kossuth híd elkészültének 50. évfordulóján kis kiállítást rendeztünk** a Fényes Elek utcai székházban. Erre az alkalomra a Kiskörösön őrzött eredeti tervek, a Közlekedési Múzeum, a tervező dr. Mistéthy Endre és mások segítségével gazdag dokumentációt sikerült összegyűjteni.

Öröm volt számomra, hogy részt vehettem az **Erzsébet-híd építésének centenáriuma 2003-ban készített pazar kiállítású könyv** összeállításában, s még ennél is nagyobb feladat és öröm volt a 97 éves **dr. Gáll Imre: A budapesti Duna-hidak** című 2005-ben megjelent könyvnek írásában részt venni.

MÉRNÖKÖKRŐL: MEGEMLÉKEZÉSEK, ÉLETRAJZOK (1990-)

Hídtörténettel való foglalkozásom kezdetén rádöbbenem, hogy milyen keveset tudok neves mérnökökről. Elsőként **dr. Gállik István nyomába eredtem**, felkeresve fiát, az ugyancsak neves hidászt.

Megemlékeztem **Hargitai Jenő 80. és dr. Balázs György 70. születésnapján** a fáradhatatlan hídtörténet kutatóról, a beton „szerelmeséről”.

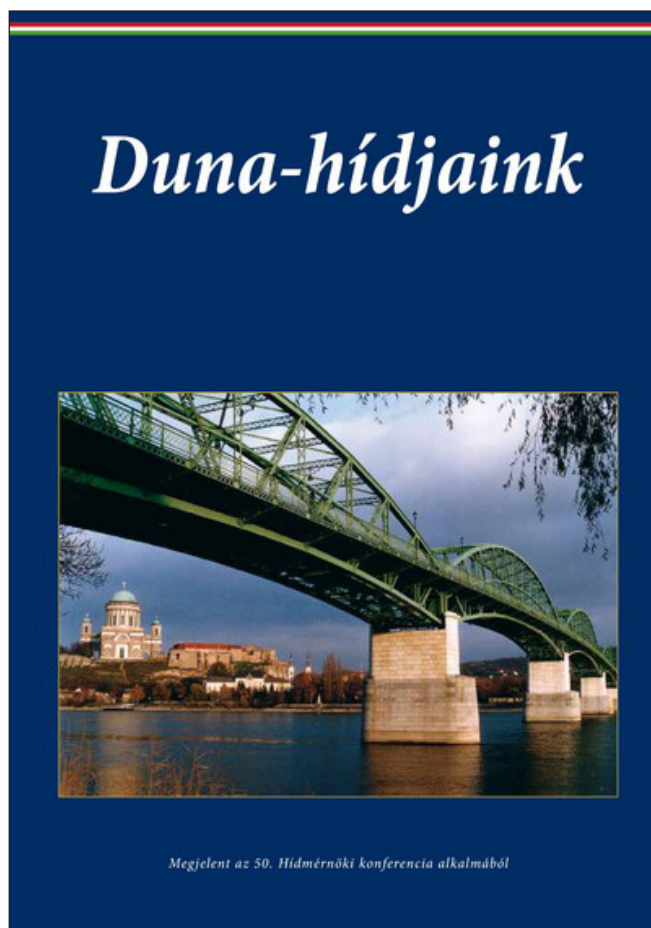
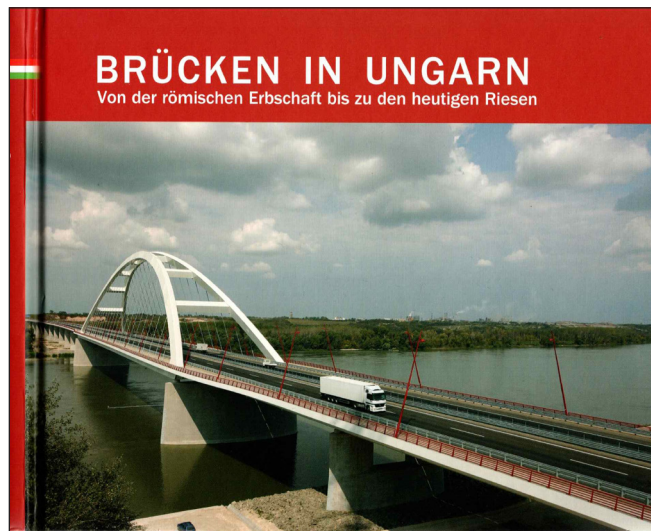
1993-ban Kiss József évfolyamtársammal **emlékezünk meg Palotás László professzor úrról.**

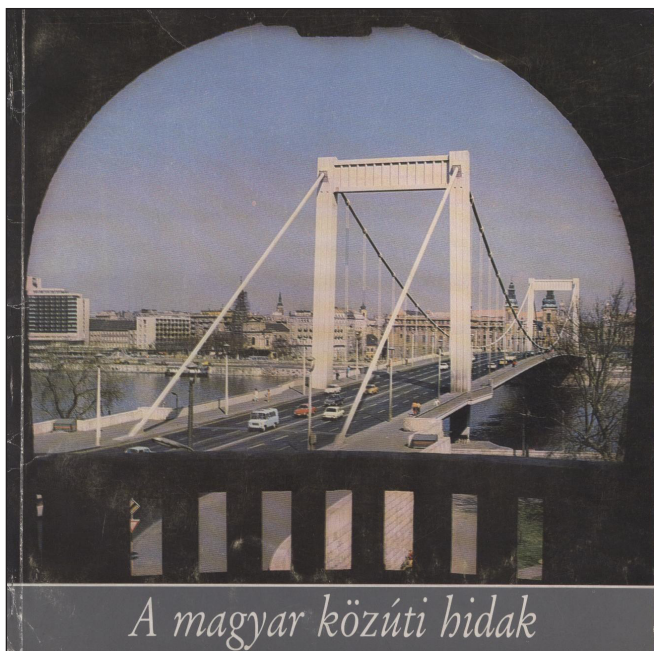
Szomorú kötelességemnek tettem eleget amikor **Apáthy Árpád és Zsámboki Gábor** pályafutásáról (1995), és **dr. Nemesdy Ervinről**, (2002) kellett **nekrológot** írnom.

dr. Gáll Imréről példaképemről a hídtörténet kutatás hazai nagy alakjáról 2002. szeptemberében írtam, majd elhunytakor (Mérnök Újság 2006. 3.) és életrajzi füzetet állítottam össze.

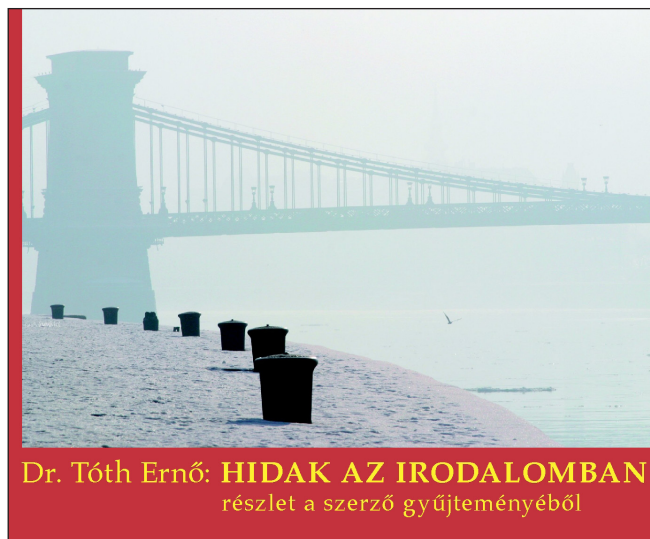
A Mérnöki Kamara történetét felkérésre 1993-ban írtam meg. **Thoma Frigyes** örökös titkár életrajzát ugyancsak felkérésre nehéz kutatás után sikerült nagyjából felvázolni. Sokat foglalkoztam **Feketeházy János** életével is.

Az említettekén kívül több neves mérnök életrajzi adatait gyűjtöttem össze. **Dr. Balázs György** **harcostársaként** dr. Borosnyói Adorján közreműködésével összeállítottuk a **Műegyetemen végzett építőmérnökök életrajz-gyűjteményét.** A 2007 és 2010 között négy kötetben megjelent életrajzok az 1943 és 1966 között végzett mérnökök életrajzait tartalmazzák.





A magyar közúti hidak



Dr. Tóth Ernő: **HIDAK AZ IRODALOMBAN**
részlet a szerző gyűjteményéből



Műegyetemen végzett
építőmérnökök
és munkásságuk



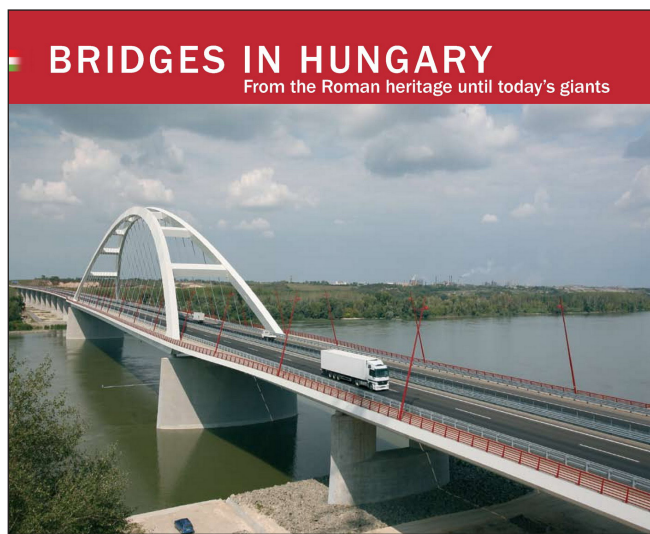
1943-1951

Nagy öröm volt számomra, hogy **Mihailich Győző és Palotás László** professzorok életrajzi könyvéhez némi forrásanyagot tudtam Balázs György professzor úrnak gyűjteni.

KÜLFÖLDI TANULMÁNYUTAK, EGYESÜLETEK

A tapasztalateserét, a külföldi utakat, a **hazai és külföldi kapcsolatokat** rendkívül fontosnak tartottam és tartom.

1979 után több alkalommal külföldön tanulmányozhattam az út és hídfenntartást (Franciaország, Ausztria,



BRIDGES IN HUNGARY

From the Roman heritage until today's giants

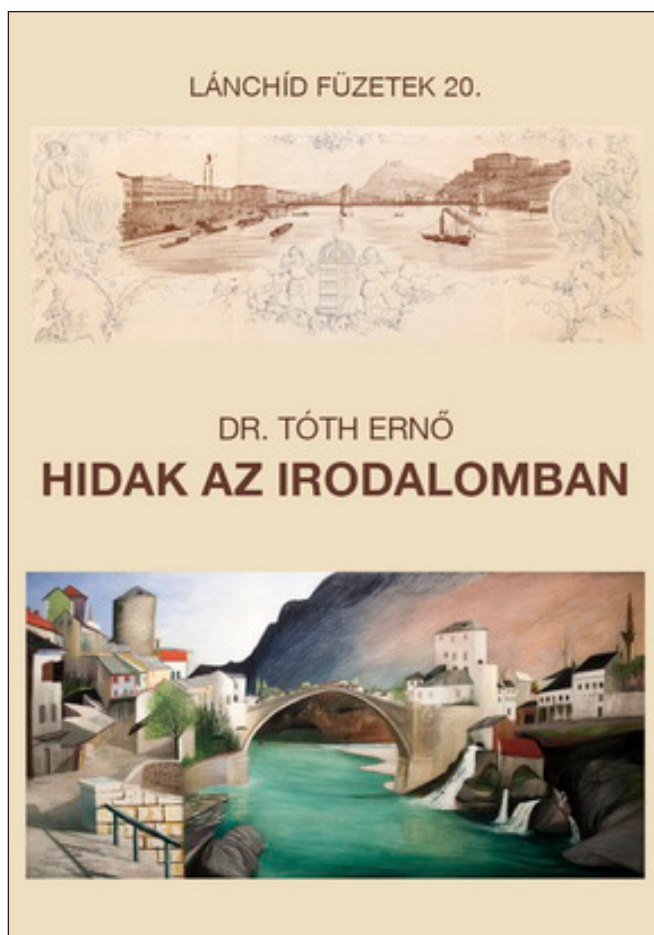
Németország, Anglia, Dánia, Finnország, Hollandia). Igyekeztem a tapasztalatokat előadáson ismertetni (KTE), írásban közkinccsé tenni, és legfőképpen hasznosítani. Nagy élmény és nagy lehetőség volt, hogy Hollandiában – szerény nyelvtudással – magánúton is lehettem (Vizi László kalauzolt) és a nekem járó szakirodalomból (Cement és Wegen) száznál több cikket lefordítottam, ismertettem.

Fontosnak tartom, hogy országos hídügyi feladataim kezdetekor (1988) részt vehettem Ruszton az évente két alkalommal rendezett **osztrák hidász összejövetelen**, s azóta mindig képviselte hazánkat valaki ezeken az alkalmakon. **Rengeteg segítséget kaptunk az osztrák kollégáktól** (szakirodalom, egy-egy kérdés megvitatása, helyszíni szemlék) **a szlovák, horvát, szerb, német kollégákkal is gyümölcsöző kapcsolatunk volt.**

A KTE-nek kezdettől aktív tagja vagyok, sok előadást tartottam helyi meghívásra és országos rendezvényekre. A **Magyar Útügyi Társaságnak** és a **fib**-nek is tagja vagyok, **mindkét szervezet munkáját nagyra értékelem**, s buzdítok minden kollégát, hogy ne sajnálják az időt, energiát e tevékenységtől. A Vasbeton építés ma a hídszakma egyetlen mértékadó folyóirata, igen nagy érték.

Az **oktatásról, továbbképzésről** már szóltam, fontossága miatt e helyen is kiemelem. A szakmunkásképzés korában rendkívül fontos: gyakorlati és az elméletben is jártas, az emberekkel szót érteni képes technikusok, mérnökök feladata ez, örülök, hogy kezdőként és aktív pályafutásom végén is részt vehettem ebben a munkában.

Köszönöm Balázs L. Györgynek, hogy a **fib** rendkívül



sokat foglalkozik a tagság személyi híreivel, figyelmes megemlékezésekkel.

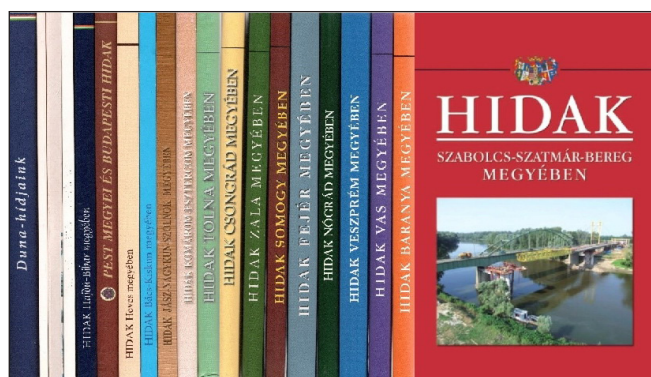
Hálás vagyok Nemesdy professzor úrnak, hogy meghívott az Útfenntartás (1978) és Útüzemeltetés (1980) előadására, s arra buzdított, hogy jegyzeteket is írjak. Örülök, hogy hídfenntartási szakmérnöki előadásokat tarthattam. Remélem, hogy sikerült a szakmai tudnivalók mellett más is (emberséget, szakmaszeretet) átadni. Az építés, fenntartás gyakorlati tapasztalat nélkül véleményem szerint nem oktatható.

A gyakorlati munka (megfigyelés, ellenőrzés) elmélettel való összevetése volt mindig a célom. Érdekelt minden „probléma”, figyeltem a hibákat és a jó megoldásokat. **A hibákról keveset publikáltam**, mert azt tapasztaltam, hogy sokan a „szakma elárulásának” tartják ezt, pedig ez egyáltalán nem így van. **Az általam kezdeményezett út és híd hibakatalógusok, a hidak „boncolása”** ügyében kiadott rendelkezésem a **jobbítást, a hiba megelőzést szolgálta.**

Egyetlen témában a vasalt talajtámfalak hazánkban alkalmazott egyik fajtájának ügyében jelent meg **dr. Szepesházi Róberttel** egy részletes írásom. **Rendkívül fontosnak tartom** ilyen „kényes” kérdésben is az **ok-kutatást, a helyes tájékoztatást.** Elődeink pl. Széchy Károly professzor bátrabb volt, az alapozási hibákról (konkrét példákkal) könyvet írt, s világsiker lett. Van, lenne miről írni ma is.

A **szakirodalom** – hazai és külföldi – **gyűjtése kezdettől fogva „hobbim” volt.** Igyekeztem megfelelő bibliográfiát készíteni, készíttetni – ez 2002-ben készült el. Főleg hídtörténeti munkáimban igyekeztem széleskörű kutatást végezni, s a forrásokat korrekten megadni.

A **kiskőrösi Úttörténeti Múzeum** – **Tóth László, Szászi András** – a tárgyi emlékeken kívül igen sok folyóirattal, könyvvel és más kiadványokkal rendelkezik. Gyűjteményem jelentős részét Kiskőrösnek átadtam, ezúton is felhívom a figyelmet, hogy **nem szabad selejtezni az értékes szakmai**



anyagokat, s használni kell a múzeumok, könyvtárak, levéltárak kincseit.

A fotózást kezdettől igyekeztem felhasználni munkámban. Sok forrásból – Hídepítő vállalat, **Ganz Mávag**, képeslapmúzeumok és **Gyukics Péter** fotós – sikerült a könyvekhez remek és érdekes képeket felhasználni.

Szerteágazó érdeklődésem és tevékenységemből többet nem említek. Talán **túl sok mindennel foglalkoztam, de nem öncélúan**, hanem **mindig igyekeztem megoldást találni az épp felmerülő kérdésekre és mindezt közkinccsé tenni, publikálni.**

Sokat köszönhetek elsősorban feleségemnek, főnökeimnek, munkatársaimnak, a KTE-nek, fib-nek. Egyedül nem tudtam volna ennyit se elérni.

Hídosztályvezetőként rendkívül sok támogatást kaptam – kérés nélkül is – **Balázs György** professzor úrtól, vállalatoktól, intézményektől, munkatársaimtól: **Kolozsi Gyulától, Sitku Lászlótól, Hajós Bencétől** és mindenkitől kérésre és kérés nélkül is.

Örülök, hogy **nemcsak hidakkal, hanem utakkal is foglalkoztam**, hiszen e két terület összetartozik, a **két szakterület mereven szétválasztása nem jó**, különösen a **hídszigetelések előírásainak kidolgozásánál tapasztaltam** ezt meg.

Buzdításnak szántam írásom azzal, hogy az elmúlt 60 évben **rengeteg minden történt a szakmánkban, folytatni, alkalmazni kell, ami jó volt** és elemezni kell a hiányosságokat. **Hálásan köszönöm minden tervezőnek, kivitelezőnek, kutatónak, oktatónak**, hogy a legnehezebb időszakokban is megértéssel fogadták a különböző kéréseimet.

A szakmát, hazámat kívántam szolgálni.

Áldás, békesség!

Soli Deo Gloria!

VÁLOGATÁS A FONTOSABB PUBLIKÁCIÓKBÓL

Megyei hídtörténeti monográfiák

- [1] Hidak Borsod–Abaúj–Zemplén megyében. Miskolc, Miskolci Közüti Igazgatóság 1994.
- [2] Hidak Békés megyében. Békéscsaba, Békéscsabai Közüti Igazgatóság 1995.
- [3] Hidak Hajdú–Bihar megyében. Debrecen, Debreceni Közüti Igazgatóság 1996.
- [4] Pest megyei és budapesti hidak. Budapest, Pest MÁK Kht. 1997.
- [5] Hidak Heves megyében. Eger, Heves MÁK Kht. 1998.
- [6] Hidak Bács–Kiskun megyében. Bács–Kiskun MÁK Kht. 1999.
- [7] Hidak Jász–Nagykún–Szolnok megyében. Szolnok, Jász–Nagykún–Szolnok MÁK Kht. 2000.
- [8] Hidak Komárom–Esztergom megyében. Tatabánya, Komárom–Esztergom MÁK Kht. 2001.
- [9] Hidak Tolna megyében. Szekszárd, Tolna MÁK Kht. 2002.
- [10] Hidak Csongrád megyében. Szeged, Csongrád MÁK Kht. 2003.

- [11] Hidak Zala megyében. Zalaegerszeg, Zala MÁK Kht. 2004.
- [12] Hidak Somogy megyében. Kaposvár, Somogy megyei MÁK Kht. 2005.
- [13] Hidak Fejér megyében. Budapest, Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság 2006.
- [14] Hidak Nógrád megyében. Budapest, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ 2007.
- [15] Hidak Veszprém megyében. Budapest, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ 2008.
- [16] Hidak Vas megyében. Budapest, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ 2015.
- [17] Hidak Baranya megyében. Budapest, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ 2016.
- [18] Hidak Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében. Budapest, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ 2016.

Könyvek, önálló kiadványok

- [19] Az állami közúthálózat megfelelőségének mérése, különös tekintettel a közúti baleseti helyzetre. Doktori disszertáció BME 1977
- [20] Útellenőri kézikönyv. Szerkesztő és szerzőtárs. KPMKF KÖZDOK én
- [21] Téli útüzemeltetés (oktatási anyag). KPMKF 1981
- [22] Összefoglaló jelentések és bizottsági beszámolók XVI. Útügyi világkongresszus, Bécs (I.-II. kötet). KTI 4. kiadvány 1982
- [23] A megfelelőségi értékelés felhasználása, az országos közúthálózat műszaki minősítése és nyilvántartása I. KPMKF 1983
- [24] Az országos közúthálózat minősítése 1980-1983. Közlekedési Minisztérium, Közúti Közlekedési Főosztály, 1983
- [25] Közutak téli üzemeltetése, Szakirodalmi áttekintés. Dávid Tivadarral. KTI 22. kiadvány (Budapest) 1986
- [26] A közúti közlekedési zaj csökkentési lehetőségei. Dávid Tivadarral és Künnle Tamással. ÉTK 1987
- [27] Közutak Főbb Adatai 1987. Több éven át szerkesztő. KPMKF 1988
- [28] Közúti beton és vasbetonhidak felújítása (szakirodalmi tájékoztató, adatgyűjtemény) ÉTK 1988
- [29] Közúti hidak építési és fenntartási zsebkönyve. Szerkesztőtárs: Ámon Tiborral. Műszaki Könyvkiadó 1988
- [30] A magyar közúti hidak. Autópálya Igazgatóság. (megjelent angolul, németül, franciául és oroszul is) 1990
- [31] Mérnöki kézikönyv IV. (Sz.: Dr. Palotás László). Útfenntartás és Útüzemeltetés fejezetek. Műszaki Könyvkiadó 1990
- [32] A kationaktív bitumenemulzió útépitésben és fenntartásban történő alkalmazása. Szerkesztő és szerzőtárs. KÖZDOK. én
- [33] Válogatott fejezetek a közlekedés történetéből (Sz.: Dr. Katona András). Hidépítés története c. fejezet. Universitas 1994
- [34] Beton és vasbetonszerkezetek diagnosztikája I. és II. (egyetemi tankönyv) Szerkesztőtárs: Dr. Balázs György. Műegyetemi Kiadó. 1998
- [35] Hídmérnöki konferenciák 1962-1999. 40. Hídmérnöki konferencia 1999
- [36] Útjaink ezer éve. Szerkesztő és szerzőtárs. Közlekedési és Vízügyi Minisztérium 2001
- [37] Beton és vasbetonszerkezetek védelme, javítása és megerősítése II. (Sz.: Dr. Balázs György) 6/2 és 6/3 fejezetek Műegyetemi Kiadó 2002
- [38] A régi és az új Erzsébet híd. Eseménytár és irodalom részek. Budapesti Történeti Múzeum. 2003
- [39] A régi és az új Erzsébet híd tudományos ülés előadásainak gyűjteménye MAGÉSZ 2004
- [40] Az üzemmérnökségek 30 éve (1974-2004). Dávid Tivadarral és Simonyi Alfonzzal. Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény 2004
- [41] Hidak Magyarországon. (angolul és németül is megjelent) Gyukics Péter fotóival. Yuki stúdió 2005
- [42] Térségek kapcsolatok hidak – 110 éves a Mária Valéria híd. UKIG 2005
- [43] A budapesti Duna-hidak. Dr. Gáll Imre átdolgozott, kiegészített művének szerkesztője Dr. Domanovszky Sándorral Kozma Károllyal és Torma Lászlóval. Hidépítő Rt. 2005
- [44] Értékek az utak mentén : az országos főútvonal hálózat jelentős részén látható és elérhető turisztikai nevezetességek, műemlékek, természeti, történeti és jelentős műtárgyak. társszerzőkkel Budapest, ÁKMI, 2005
- [45] Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény évkönyve VI. kötet (2000-2006) Üzemmérnökségek története fejezet 2006
- [46] Hidjaink – A római örökségtől a mai óriásokig. Szerk. társ: Kara Katalin. KKK 2007
- [47] Hidak mentén a Tiszán. Hajós Bencével Gyukics Péter fotóival. Yuki stúdió 2007
- [48] Thoma Frigyes életrajza (1883-1962). Mérnöki Kamara, Logod Bt. 2007
- [49] Köszöntés Dr. Träger Herbert 80. születésnapja alkalmából. Hajós Bencével. Lánchíd füzetek 4. 2007
- [50] Műegyetemen végzett építőmérnökök és munkásságuk I. 1943-1951. Budapest, Műegyetemi Kiadó 2007
- [51] Műegyetemen végzett építőmérnökök és munkásságuk II. 1952-56. Budapest, Műegyetemi Kiadó 2008.
- [52] Bridges in Hungary – From the Roman heritage until today's giants. Szerzőtársakkal. Budapest, 2008
- [53] Duna-hidjaink, az 50. Hídmérnöki Konferencia alkalmából. Szerkesztő és szerzőtárs KKK 2009
- [54] 50 hídmérnöki konferencia (1962-2009). Szerkesztő és szerző Dr. Träger Herberttel és Vértes Máriával KKK 2009
- [55] Hídépítéstan. Szerzőtársakkal. Tankönyvmester kiadó 2009
- [56] Műegyetemen végzett építőmérnökök és munkásságuk III. 1957-1961. Budapest, Műegyetemi Kiadó, 2009
- [57] Műegyetemen végzett építőmérnökök és munkásságuk IV. 1962-1966. Budapest, BME Építőanyagok és Mérnökgeológia Tanszék, 2010.
- [58] Brücken in Ungarn – Von der römischen Erbschaft bis zu den heutigen Riesen. Budapest, 2010
- [59] Híd történelem, műemlék hídjaink. id. dr. Gáspár László Útügyi Technológiai Továbbképzés 5. modul Hídsz technológiai képzés jegyzete, Budapest, 2013
- [60] Hazánk, Magyarország ismert és rejtett hídjai. Budapest, Yuki Stúdió, 2015.
- [61] 150 éves a magyar aszfaltútépítés : történelmi szakkönyv. Társszerzőkkel Budapest, Magyar Aszfaltipari Egyesülés, 2017.
- [62] A Széchenyi lánchíd szerkezetének átépítése 1913 – 1915 között. Budapest, MAGÉSZ, 2018.
- [63] Hidak az irodalomban – Lánchíd füzetek 20. Biri, Első Lánchíd Bt. 2018.
- [64] 150 éves a magyar aszfaltútépítés : történelmi szakkönyv 2.. Társszerzőkkel Budapest, Magyar Aszfaltipari Egyesülés, 2019.

Folyóiratcikkek

- [65] Hozzászólás ifj. Dr. Gáspár László–Dr. Takách Gyula: Hazai utak rendszeres megfigyelésének néhány kérdése c. tanulmányához. In. MSz 1975/6
- [66] A vasúti szintbeni útátjárók kialakításának közúti szempontjai. In. MSz 1975/7
- [67] Az útállapot mérési módszerei. In. MSz 1975/9
- [68] Szubjektív útállapot-felvétel tapasztalatai. In. MSz 1976/9
- [69] A közutak forgalombiztonságának szubjektív értékelése. In. KSz. In. 1977.9. sz
- [70] Az útviszonyok hatásainak értékelése a gépjárművezető élettani reakcióinak mérésével. M. Lobanovval. In. MSz 1979/3
- [71] Az útfenntartás tervezésének kérdései. Ifj. Dr. Gáspár Lászlóval. In. KSz 1980/8
- [72] Útfenntartási tanulmányút Franciaországban. Dávid Tivadarral. In. MSz 1981/4
- [73] Zustandsaufnahme und Bewertung des ungarischen Straßennetzes. Szerzőtársakkal. In. Die Straße 1981/5
- [74] Kationaktív bitumenemulzió az útfenntartásban. Szerzőtársakkal. In. MSz 1981/7
- [75] Az aszfaltburkolatok hibakatalógusa. In. Műszaki Élet 1981/17
- [76] Az aszfaltburkolatok hibáinak és azok okainak rendszerezése. Schváb Jánossal. In. MSz 1983/8
- [77] Útpályaszerkezetek teherbírásának és hátralévő élettartamának meghatározása. In. KSz 1984/10
- [78] A magyar betonútépítés története. In. KMSz 1987/12
- [79] Felületi bevonatok készítésével szerzett újabb tapasztalatok. Kuna Leventénével. Szi KTMF V. tudományos ülészak 1987
- [80] A magyar betonútépítés története. In A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve 1981-1986, Közlekedési Minisztérium, Budapest, 1987 87-134. o.
- [81] A félig merev pályaszerkezetek alkalmazásának, méretezésének és fenntartásának néhány kérdése. In. KMSz 1989/3
- [82] Munkamegbeszélés a felületi bevonatokról. In. Út-Tükör 1989. január
- [83] A közúti hidak megfelelőségének értékelése. Apáthy Árpáddal. In. KMSz 1990/9
- [84] Maderspach Károly íven függő vonólanós vashídjai. Tóth Lászlóval. In. KMSz 1990/4
- [85] Aszfalt újrafelhasználás (keverőtelepi meleg eljárás). Vizi László holland nyelvű írásait fordítottam, szerkesztettem. In. KMSz 1990/5
- [86] Elkészültek a bajai híd oldalpályái. In. Út-Tükör 1990/9
- [87] Hídmérnöki értekezlet 1989 augusztus 28-30. Apáthy Árpáddal. In. KMSz 1990/8
- [88] Közúti vasbetonhidak tartóssága a hídszabályzatok tükrében. Dr. Balázs Györggyel. In. KMSz 1991/6
- [89] A linzi hídfenntartási konferencia (1990 május 16-18) In. KMSz 1991/4
- [90] A hídgazdálkodás néhány kiemelt feladata. Szi KTMF VI. tudományos ülészak 1991
- [91] A szabadon szerelt, utófesztített közúti hidak állapota. Több szerzőtársal. In. Vasbetonépítés 1992/2
- [92] Az önkormányzati hidak fenntartása. In. KMSz 1993/12
- [93] Rekvem a mosztari hídról. In. Közút 1993/12
- [94] A sárbogárdi vasbeton Nádor-csatomahíd nyomában. Molnár Istvánnal. In. KMSz 1994/5
- [95] Az első öntöttvas hidak Magyarországon. Tóth Lászlóval. In. KMSz 1994/5
- [96] Gratulálók Jancsó Árpád kollégának. In. Közút 1995/11-12
- [97] Hidak bruttó és nettó értékének számítása. Dr. Gáspár Lászlóval. In. KMSz 1996/2
- [98] The Hungarian Lowland and its Effect on Bridge Design. Institute of Lowland Technology, Saga University 1996. március

- [99] Balázs György 70. születésnapjára. In. Közút 1996/4
- [100] Búcsúzunk a millicentenáriumtól, 1100 éves útügyi naptár. In. Közút 1996/7
- [101] A vasbeton hidak tartósságába vetett bizalom. In. Beton 1997/5
- [102] A közúti hidak országos helyzetképe, fejlesztési tervei. In. KMSz 1997/2
- [103] A magyar útgazdálkodás 50 évének áttekintése. In. KMSz 1997/12
- [104] Ami kimaradt a Pest megyei és budapesti hidak című könyvből. In. Közút 1997. november
- [105] Amit a hídügyekről tudni kell. In. Közút 1997. november
- [106] Vita a bajai Duna-híd korszerűsítéséről. In. Közút 1998. április
- [107] Dunai és tiszai hídjaink. In. Közút 1998. augusztus
- [108] Közúti vasbetonhidak javításának tapasztalatai. In. Technowato 1998
- [109] Közúti vasbetonhidak hibái, ezek elkerülésének lehetőségei. In. KMSz 1998/9
- [110] A Duna és Tisza-hídjaink állapota és jövője. In. KMSz 1998/9
- [111] Az esztergomi Duna-híd története és újjáépítése. In. KMSz 1999.11
- [112] Kiegészítő tájékoztató a vasalt talajtámfalakról. Dr. Szepesházi Róberttel. In. KMSz 2001/10
- [113] Az esztergomi Duna-híd 57 év után újjáépült. Kolozsi Gyulával. In. KMSz 2002/3
- [114] Acélszerkezeti ankétot rendeztek a BME-n. In. Közút 2002. június
- [115] Szegeden rendezték meg a 44. Hídmérnöki konferenciát. Dr. Träger Herberttel. In. Közút 2003. szeptember
- [116] A hidak elnevezéséről. Hajós Bencével. In. KSz 2004/7
- [117] Az eszéki török Dráva-híd. Hajós Bencével. In. Közúti és vasúti hidász almanach 2006, Lánchíd füzetek 5.
- [118] Hidásznapiak (Sopron, 2011. november 29-30.) In. MAGÉSZ Acélszerkezetek 2012/1 p. 4.
- [119] Dr. Kossalka János (1871-1944) A tudós, hidász professzor, hídtervező, közéleti ember, akinek sírja sincs. In. MAGÉSZ Acélszerkezetek 2013/2 p. 26-31.
- [120] Száz éve született – Apáthy Árpádra emlékezve (1912-1995). In. Híd-építők 2012/4 p. 34-35.
- [121] Hídhibák, hídkárok, balesetek. „Hidak érdekében tanuljunk a saját és mások hibáiból”. In. Vasbetonépítés 2013/1 p. 13.
- [122] A magyarországi hídtörténelem sötét lapjai. Hídhibák, hídkárok, balesetek dátum szerinti kivonata. In. Vasbetonépítés 2013/1 p. 14-18.
- [123] Búcsúbeszéd Dr. Balázs György temetésén. In. Vasbetonépítés 2013/1 p. 27-31.
- [124] Hídsz elődeink (A Visegrádon 2013. szeptember 26-án tartott előadás szerkesztett változata). In. MAGÉSZ Acélszerkezetek 2014/1 p. 46-51.
- [125] Maderspach Károly (1791-1849) Korát megelőző, első ismert vashíd-építőnk. In. MAGÉSZ Acélszerkezetek 2014/3 p. 72-78.
- [126] 50 éves az Erzsébet kábelhíd. (Beszámoló az emlékülésről) Társzerző: Pisch Zsuzsanna In. MAGÉSZ Acélszerkezetek 2015/1 p. 26-32.
- [127] Hidak járműtközés miatti károsodása. In. MAGÉSZ Acélszerkezetek 2015/1 p. 82-87.
- [128] Lánchidak a világ körül. Lánchídjaink előképei és kortársai. Társzerző: Pisch Zsuzsanna In. MAGÉSZ Acélszerkezetek 2016/3 p. 6-19.
- [129] Interjú: Hídjaink múltjáról, jelenéről és jövőjéről. (Beszélgetés Dr. Tóth Ernővel és Sitku Lászlóval). In. Útügyi Lapok bejegyzés 2018. október 23.
- [130] Interjú: Hídhibák, hídesztétika. (Beszélgetés Dr. Tóth Ernővel és Sitku Lászlóval). In. Útügyi Lapok bejegyzés 2019. január 23.
- [131] A hazai vasbeton hídjaink 100 évének (1990-ig) esztétikai áttekintése. In. Vasbetonépítés 2020/4

Rövidítések:

- KKK Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
- KMSz Közúti és Mélyépítési Szemle
- KPM Közlekedés és Postaügyi Minisztérium
- KPMKF Közlekedés és Postaügyi Minisztérium Közúti Főosztály
- KSz Közlekedéstudományi Szemle
- MAGÉSZ Acélszerkezetek
- MSz Mélyépítéstudományi Szemle
- UKIG Útgazdálkodási Koordinációs Igazgatóság