

14. FÜZET



MŰSZAKI ALKOTÓK



MAGYAR MÉRNÖKÖK





**PROF. VITÉZ DR. VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR  
(1899–1963)**

egyetemi professzor,  
a magyar gyorsforgalmi úthálózat megálmodója

Írta:  
*ifj. Dr. Vásárhelyi Boldizsár*  
*Szászi András*

ISSN 1785 6485

Szerkesztette és tördelte:  
*Diószeghy Marietta*

Felelős kiadó:  
*Szilvai József Attila*  
a Magyar Közút Nonprofit Zrt. vezérigazgatója

Készült:  
a Magyar Közút Nonprofit Zrt.  
kommunikációs osztálya gondozásában

Megjelenik 2017-ben az I. Magyar Közlekedési Konferencia  
(42. Útügyi Napok és 8. Nemzeti Közlekedési Napok)  
tiszteletére.

## Kezdetek

---

Dr. Vásárhelyi Boldizsár 1899. augusztus 5-én született a 600 fős erdélyi Csombord községben (Alsó-Fehér megye). Székely családból származott, felmenői 1682. február 16-án Apafi Mihály erdélyi fejedelemtől erdélyi nemesi oklevelet kaptak.

A vízépítő mérnök, Vásárhelyi Pál (1795–1846) és a kolozsvári református püspök, Vásárhelyi János (1888–1960) a nagyobb családhoz tartozott.

Dr. Vásárhelyi Boldizsár nagyszülei földművesek voltak, édesapja (1852–1905) református lelkészként működött Csombordon. Édesanyja a háztartást vezette. Öt testvére közül az egyetlen leány igen korán meghalt. Négy fiútestvére igen különböző pályát futott be: László vegyészmérnök (műegyetemi tanársegéd Ilosvay Lajos professzornál, csitai hadifogoly, szabadalmi ügyvivő); József lelkész (svájci ösztöndíjas, korán meghalt); János orvos (Rockefeller ösztöndíjas, kolozsvári egyetemi tanár); Pál gazdálkodó, majd vegyesbolt vezetője Miriszlón).



M. KIR. BELÜGYMINISZTER

65.823/1941. szám.

II.a.

B i z o n y i t v á n y .

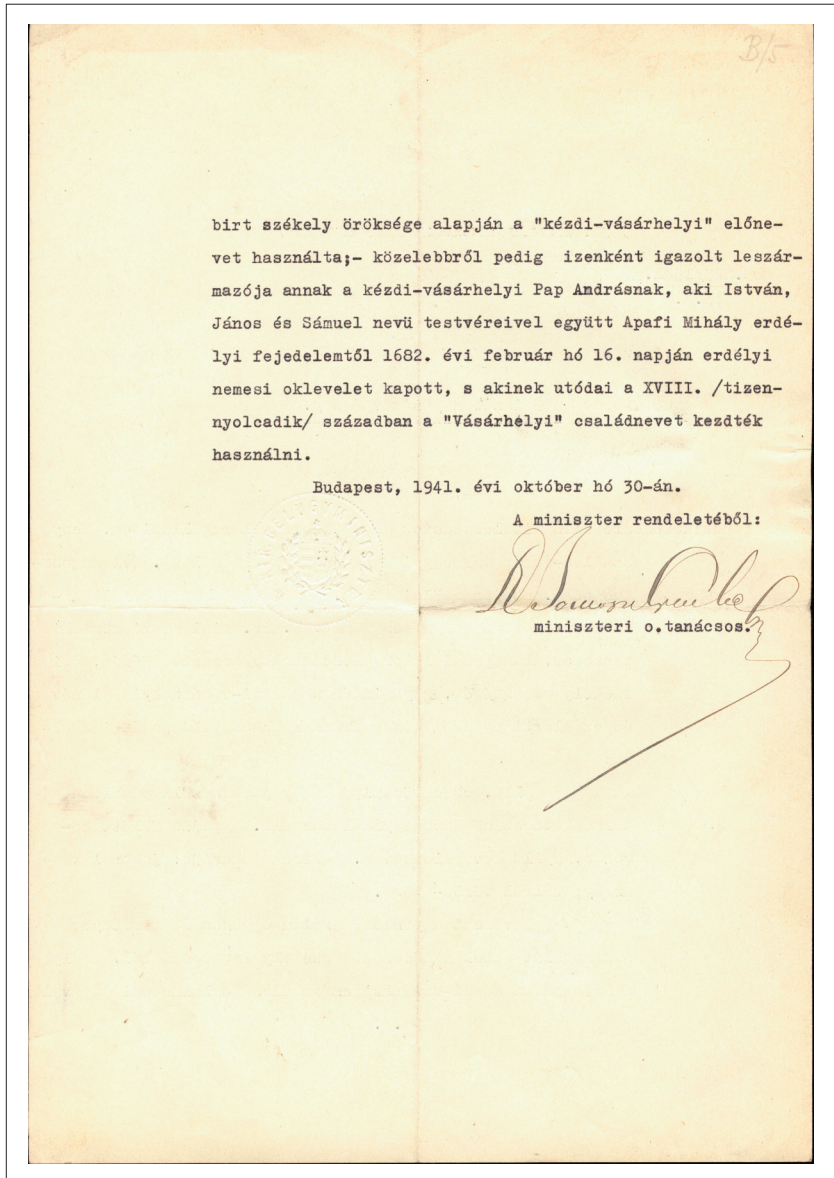


A rendelkezésemre álló hiteles adatok alapján ezennel megállapítom, hogy az Alsó-Fehér vármegyei Csombord községben 1899. évi augusztus hó 5. napján született dr. **VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR-JENŐ** műegyetemi helyettes tanár, m.kir. miniszteri műszaki tanácsos, budapesti lakos, Bohdaneeczky Erzsébet férje, ősi székely nemességét, ugyszintén a "kézdi-vásárhelyi" előnév és az alábbi családi címer használatához való jogát igazolta:

Álló, csücskőstalpú kék pajzsban zöld pázsiton természetesszinű daru egyik lábán áll. A pajzs fölött koronás, nyílt lovagsisak van. A sisak takarója: jobbról kézarany; balról vörös-ezüst.

Nevezett ugyanis igazolta egyenes és törvényes származását abból a törzsökös székely Pap családból, amely a háromszéki Kézdi-Vásárhelyen az első foglalás ősi jogával

./.



BIZONYÍTVÁNY A CÍMER ÉS ELŐNÉV HASZNÁLATÁRÓL

## Diákévek (1905–1922)

---

Elemi iskoláit Miriszlón, középiskoláit Nagyenyeden végezte. 1917 tavaszán leérettségiztették és bevonultatták a kolozsvári 21. gyalogezredhez. Galíciai kiképzés után az olasz frontra került. Nagyezüst Vitézségi Éremmel, Károly Csapatkereszttel és háborús emlékéremmel tüntették ki. Az összeomlás után, 1918 végén tartalékos zászlósként szerelt le.

1918 decemberében iratkozott be a Műegyetemre. Jelentős nehézségeket leküzdve, szülőföldjétől a trianoni határ által elszakítva, zavaros politikai időszakban, fokozódó infláció mellett fenntartva magát 1922-ben megszerezte az általános mérnöki oklevelet.



NAGYEZÜST VITÉZSÉGI ÉREM

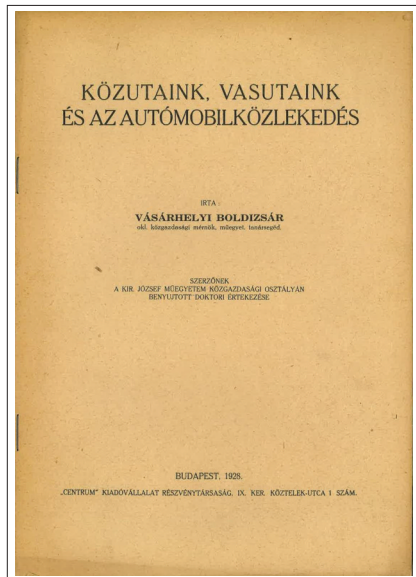


## Munkás évek a Műegyetemen és a Kereskedelemi és Közlekedésügyi Minisztériumban (1922–1946)

1922-től egészen 1935-ig tizenhárom esztendeig volt tanárságát a Műegyetem Vasútépítési és Közlekedési Tanszékén, annak neves vezetője, Dr. Zelovich Kornél professzor mellett. Tanárságédként 1928-ban mérnök közgazdász oklevelet és közgazdasági doktori oklevelet szerzett a Műegyetemen.

1928–29-ben Berlinben a Collegium Hungaricumban és Aachenben volt ösztöndíjas tanulmányúton.

Minisztériumi működése során tagja volt annak a jeles irányító gárdának, amely a modern útépítést meghonosította Magyarországon.



### A KÖZGAZDASÁGI DOKTORI ÉRTEKEZÉS, 1928

### A VÁLLALKOZÓK LAPJÁBAN MEGJELENT, „A HENGERELT ASZFALTBURKOLATOK” CÍMŰ ELŐADÁSÁNAK ELSŐ OLDALA

**Összefoglaló a „VÁLLALKOZÓK LAPJA” 1931. évi 17–31. számának „ÚTÉPÍTÉS” rovatában megjelent cikksorozatából.**

*Leckézet gazdálkodás  
Műgy.*

### A hengerelt aszfaltburkolatok

Előadta: **Dr. vitéz Vásárhelyi Boldizsár** mérnöktanársegéd,  
Magyar Mérnök és Építész Egylet ut., vasút- és hidépítési szakosztályának 1931. január 20-án tartott ülésén.

A tanulmányom célja a hengerelt aszfaltburkolatok különbözőségeit és azok megépítését és karbantartását illetően, melyeket ebben a min. állami ösztöndíjas Németországban, részben pedig min. a kir. közlekedési miniszterium 1930 nyarán alkalmazzott segédanyag alapján, közlekedésügyi és 1930-ban tartott washingtoni utcai kongresszus eredményeként.

A gyakorlati utépítés háromféle hengerelt aszfaltburkolatot különböztet meg:  
1) kőszelvényes (ábrák) burkolat, melyet a rendszeres öngörít (compacting) aszfaltburkolatmódszerrel készítenek el. A burkolat rétegei: ábrák, alátöltés (filler) és bitumenszerű anyag, a hengerés magassága max. 3 mm.  
2) sűrű aszfaltburkolat, melyben a hengerés, öngörítéssel történik, a hengerés magassága max. 3 mm.  
3) gyöngyös aszfaltburkolat, melyben a hengerés, öngörítéssel történik, a hengerés magassága max. 3 mm.

A hengerelt aszfaltburkolatok Amerikából kerültek át a kontinensre. Dr. Swaid belga közműmérnök 1879-ben az északamerikai New York városában, Elm Streetben Landwehr 1904-05-ig készített el az első hengerelt aszfaltburkolat. Pár év múlva, 1906-ban hengerelték a Vákotta Avenue hengerelt aszfaltburkolatát. 1908-ban építették a New Yorkban, 42nd Streeten a hengerelt aszfaltburkolatot. 1910-ban készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1912-ben készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1914-ben készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1916-ban készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1918-ban készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1920-ban készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1922-ben készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1924-ben készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1926-ban készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1928-ban készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1930-ban készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1932-ben készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1934-ben készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1936-ban készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1938-ban készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1940-ban készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1942-ben készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1944-ben készült el az első hengerelt aszfaltburkolat. 1946-ban készült el az első hengerelt aszfaltburkolat.

Burkolat	Hengerés méretei	Ár	Használat	Ár
	hossz	terület m <sup>2</sup>	hossz	terület m <sup>2</sup>
Építési anyagok	100-300	618,00	20-30	101,20
Készlet	—	—	—	—
1000-1500	62,10	30,30	—	—
3000-4000	30,50	140,30	30-40	210,80
5000-6000	15,25	62,10	17-18	40,00
7000-8000	7,60	30,00	—	—
Összesen	198,60	805,00	67,30	402,40

I. sz. táblázat.

Mint minden műszaki alkotásnál, úgy a hengerelt aszfaltburkolat készítésénél is kevésbé éri fel a költséget a karbantartás és a gazdaság. A technikai cél megvalósítása, hogy a burkolat rendelkezésre álló anyagokból vagy állítsák össze, hogy mindezzel elérhetővé legyen a gazdaság. A hengerelt aszfaltburkolatok alapvető anyagokból (homok, szelvény, szett, kő, töltőanyag) és bitumenszerű anyagokból állnak. Mivel ezek közül az anyagok közül a legdrágább a bitumen, a gazdaságosabb anyag a bitumenszerű anyag. A legdrágább bitumenszerű anyag a bitumen, a gazdaságosabb anyag a bitumenszerű anyag. A legdrágább bitumenszerű anyag a bitumen, a gazdaságosabb anyag a bitumenszerű anyag.

A huszas évek végétől útügyi, közlekedéspolitikai és más közlekedésügyi témakörökben közölt cikkeket. Részt vett az AIPCR (mai nevén Nemzetközi Útügyi Szövetség) 1934. évi müncheni és 1938. évi hágai útügyi világkongresszusán. Jelentős szerepe volt az 1935. évi II. Magyar Útügyi Kongresszus megszervezésében.

VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR BESZÁMOLÓJA  
A MÜNCHENI ÚTÜGYI VILÁGKONGRESSZUSRÓL, 1934

*Különlenyomat „A Magyar Mérnök- és Építészegylet Köz-  
lönye” 1934. október 21-iki, 43—44. számából.*

A müncheni VII-ik nemzetközi  
útügyi kongresszus.

A XX-ik század elején, a gépkocsiközlekedés elterjedése irányítja a kultúrállamok figyelmét a közutak építésének, fenntartásának és forgalmának kérdésére. Mihamar nyilvánvalóvá lett, hogy a közutakkal szemben új igényeket támasztó gépkocsiközlekedés nem csak helyi jelentőségű, hanem annak számos nemzetközi vonatkozása van.

1908-ban Párizsban 37 állam részvételével tartották az első nemzetközi útügyi kongresszust. 29 állam 746 állandó taggal 1909 március 24-én alakította meg a Nemzetközi Útügyi Kongresszusok Állandó Bizottságát. Ez az Állandó Bizottság hívja össze a közúti forgalommal kapcsolatban felmerülő kérdések elvi eldöntésére az újabb nemzetközi útügyi kongresszusokat. A kongresszuson tárgyalásra kerülő kérdéseket az Állandó Bizottság jelöli ki s adja ki a tagállamok részéről beérkező jelentéseket. A különböző országokból beérkező jelentések alapján készíti el az Állandó Bizottság által megbízott előadó az ú. n. *főjelentést*, melyet — ha a kongresszus tagjai elfogadnak (esetleges módosításokkal) — kongresszusi határozattá válik.

Az Állandó Bizottságnak — mely a müncheni kongresszuson ünnepelte fennállásának 25 éves évfordulóját, — folyó évi szeptember 1-én 55 nemzet (2105 állandó taggal) volt tagja.

Párizs óta Brüsszelben (1909), Londonban (1913), Sevillában (1923), Milánóban (1926) és Washingtonban (1930) volt nemzetközi útügyi kongresszus. Ez évben szeptember 3—8 között Münchenben zajlott le a VII-ik nemzetközi útügyi kongresszus.

Az a nagy érdeklődés, mely a müncheni kongresszus iránt világszerte megnyilvánult, bizonyítéka annak, hogy mind technikai, mind gazdasági vonatkozásaiban a közúti forgalom jelentősége nagymértékben megnövekedett.

A müncheni kongresszuson hivatalosan 50 állam és a Népszövetség 265 kiküldöttel képviseltette magát. Az összes résztvevők 56 államból rekrutálódtak, s számuk a hivatalos delegátusokkal együtt 2092 volt. Legtöbben 999-en természetesen a vendéglátó nemzet fiai, a németek voltak. Számban utánuk következtek az angolok (181), franciák (170), olaszok (75), magyarok (65), csehek (56), hollandok (54), svájciak (51), dánok (46), lengyelek (45), spanyolok (42) stb. A tengerentúli államokból 77-en vettek részt a kongresszuson.



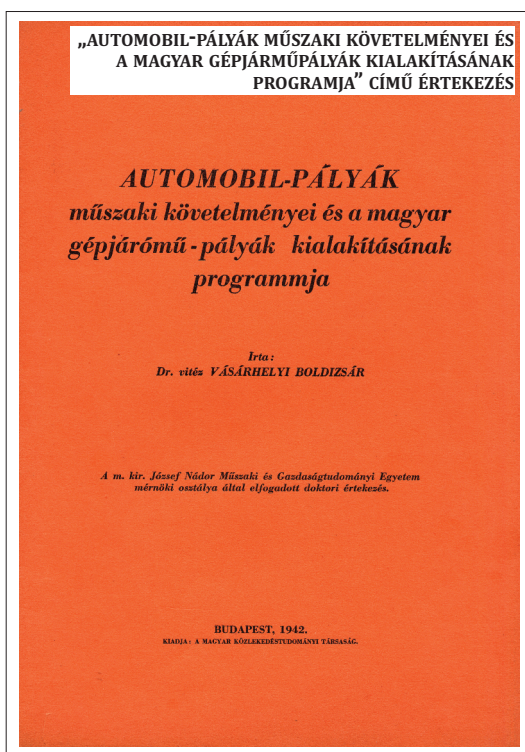
VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR A MINISZTÉRIUMI IRODÁBAN

1935-től dolgozott a Kereskedelem és Közlekedésügyi Minisztérium Útosztályán. A nagyobb volumenben 1928–29-ben kezdődött útépitési munkákból tevékenyen kivette részét, amelyek az 1938-tól megnövekedő ország területén egyre sürgetőbbek voltak. Személyes felügyelete és irányítása alatt kb. 170 km betonút épült meg. Amikor 1940-ben a közúti közlekedés fontosságának elis-

meréseképpen a Műegyetem tantervében az Útépités tan mint önálló tantárgy helyet kapott, kezdettől fogva 1946-ig mint meghívott előadó oktatta e tárgyat. 1942-ben részt vett a Ferihegyi repülőtéri út megvalósításában. Ez az út volt a legelső magyarországi gyorsúthálózati elem, melyen sem közúti, sem vasúti keresztezés nem volt.

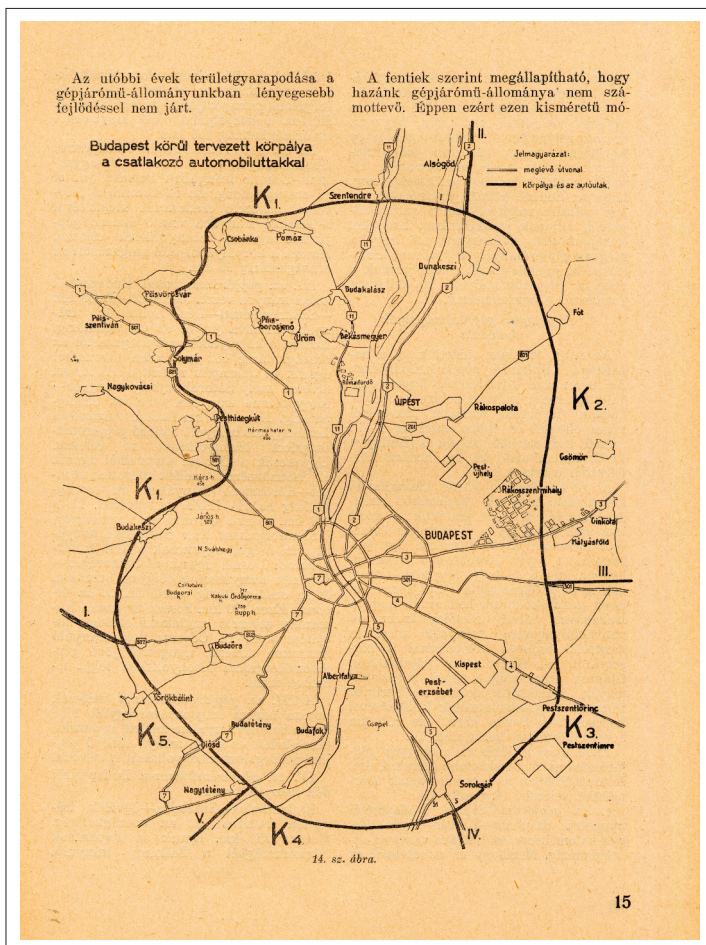
1942-ben szerzett műszaki doktori címet „Automobil-pályák műszaki követelményei és a magyar gépjárműpályák kialakításának programja” című értekezéssel. Ebben a járművek mozgásdinamikájából levezetett műszaki jellemzőkkel, a burkolat szerkezetével, a kiépítendő hálózattal és a finanszírozás kérdéseivel egyaránt foglalkozott, figyelembevéve a hazai és nemzetközi tapasztalatokat, az ország akkori területét és előrelátva a bekövetkezendő békeidők motorizációs fejlődését.

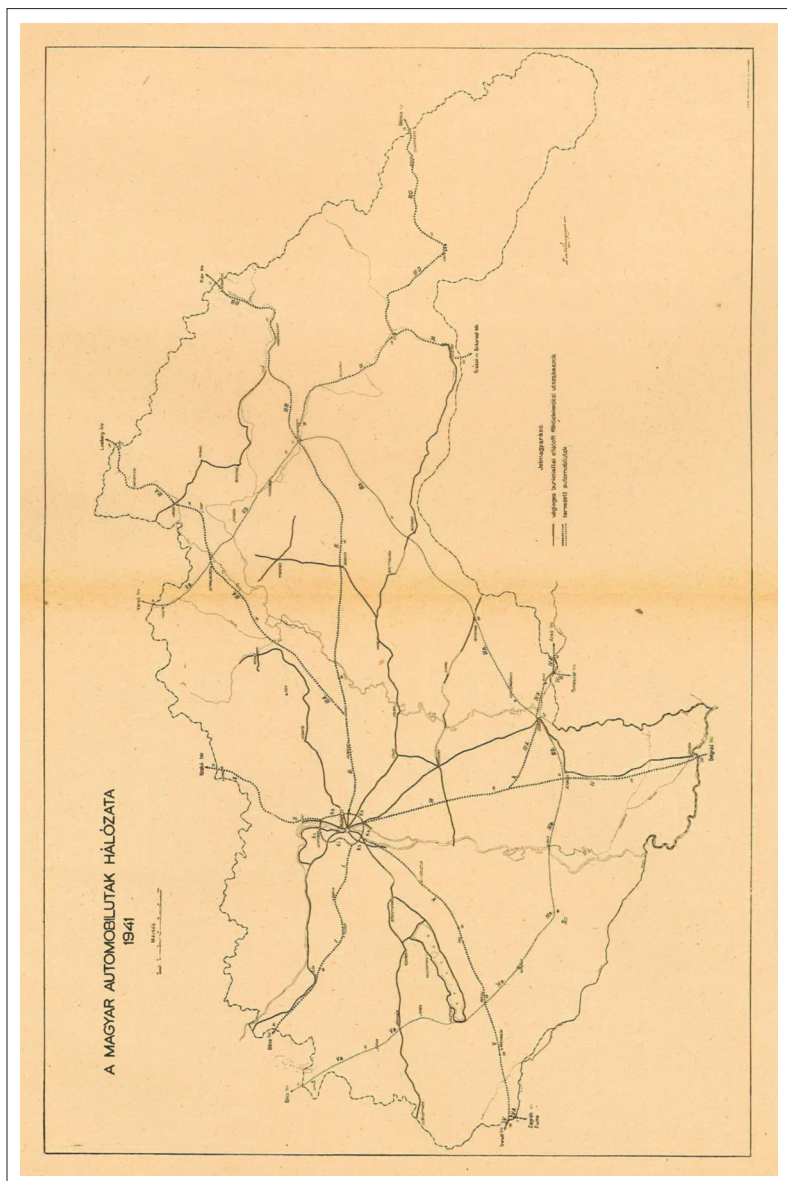
Az értekezés az első magyarországi gyorsforgalmi úthálózat koncepció, némely tekintetben körültekintőbb volt több későbbi elképzelésnél, tervnél. Bár ez a tervezet sem szüntette volna meg a Budapestről kiinduló sugaras szerkezetet, viszont hangsúlyozottan olyan helyeken vezetett volna az autópályát, ahol nincsen főút. Például: keletre a 3-as és 4-es utak között légvonalban Debrecen felé, délnek az 5-ös főút és a Duna között egyenesen Újvidék és Belgrád felé, Zágrábnak a 7-es főúttól délebbre, ezzel a Balatont is távolabbról kerülve el, Tab és Marcali térségében, és Bécs felé is kiegyenesítve az 1-es



utat Tata déli elkerülése felé. A tervezet az akkori kétszeres országterületen 2000 km automobil-pálya kiépítésével számolt, lényegében a mai külső gyűrűvel is. Mindezek közül egyedül az 1-es főút áthelyeződése valósult meg: majd a kiépülő autópálya itt is az áthelyezett főút nyomvonalát követte. E tanulmány tartalmazza a Budapest körüli autópálya-gyűrű (mai M0) első vonaljavaslatát.

**AZ ELSŐ BUDAPESTI KÖRGYŰRŰ TERVE, 1941**





A MAGYAR AUTOMOBILUTAK HÁLÓZATA, 1941

## A műegyetemi professzorság

Kapcsolata – mint láttuk – a minisztériumi évek alatt sem szakadt meg a Műegyetemmel. 1946-ban nevezték ki tanszékvezető egyetemi tanárrá a Műegyetem Út-Vasút-építés és Közlekedésügyi Tanszékére. Az Útépítéstan, Vasúti felépítmény és a Közlekedésügy című tárgyakat adta elő.

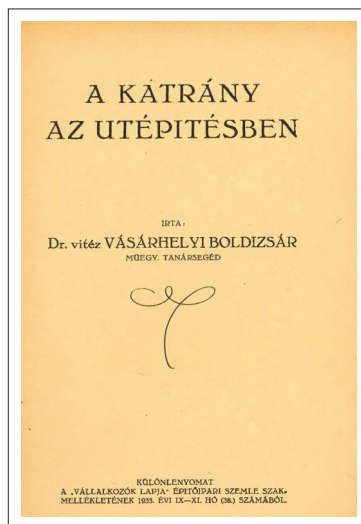
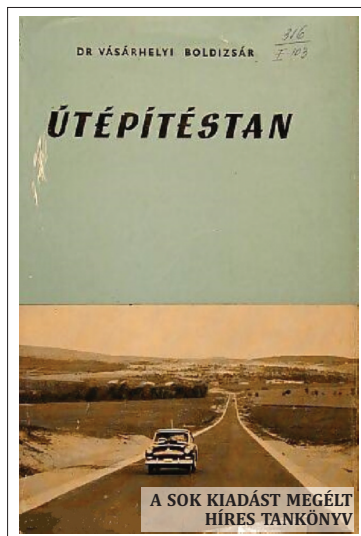
Mindemellett a forgalomszámlálásokot és elemzéseket irányított a budapesti gyorsvasúthálózat és a közúthálózat kialakítása érdekében.

Kezdeményezésére létesítették az Útépítési laboratóriumot, ahol a bitumen és kátrány felhasználásával készülő útburkolatokkal kapcsolatos elméleti és gyakorlati kérdéseket kutatják. Az útépítési laboratóriumban az oktatási feladatok ellátása mellett a Magyar Tudományos Akadémia által kijelölt témák kutatásával is foglalkozott. Az új tudományos minősítési rendszer (kandidátus, „nagydoktor”) bevezetésekor, 1952-ben a Tudományos Minősítő Bizottság tudományos munkásságát elismerve 1952 júliusában a műszaki tudományok doktorává nyilvánította.

1953 januárjától a Mérnöki Kar dékánhelyettesi, később az Egyetem rektorhelyettesi teendőit látta el.

1954. szeptember 1-től 1959. szeptember 1-ig volt a Mérnöki Kar dékánja.

„A KÁTRÁNY AZ ÚTÉPÍTÉSBEN” CÍMŰ JEGYZET



Számos neves személy kandidátusi értekezésénél volt opponens, továbbá közlekedési szakértőként is dolgozott.



**A PROFESSZOR ELŐADÁST TART  
(KERÉNYI ZOLTÁN FELVÉTELE)**

1956-ban nagy igyekezettel, szeretettel és tevőleges magatartással védte a forradalmár műegyetemista diákokat a kommunisták, ávosok megtorlásától, sőt a diploma megszerzése előtt „kicsapott” diákokat – tanártársaival együtt összeadott – titkos pénzügyi támogatással is segítette.

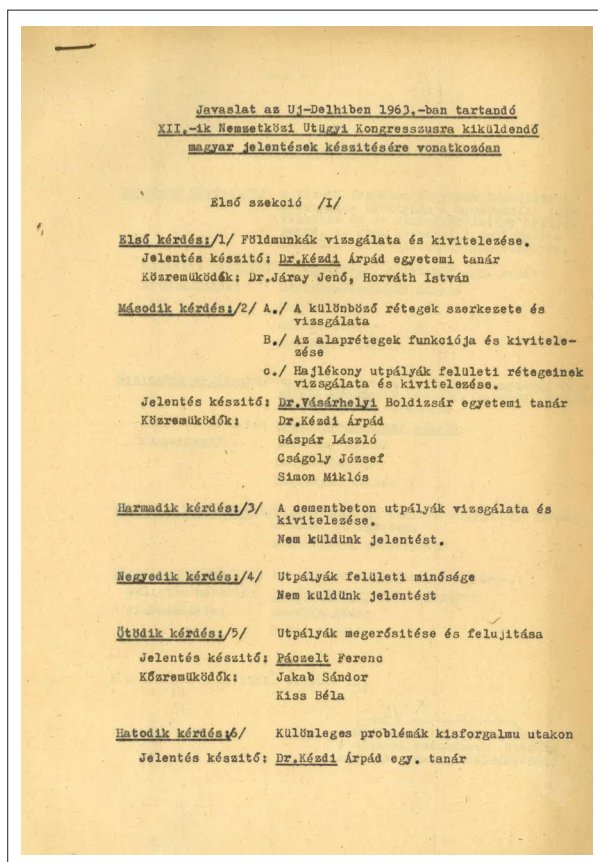
Tagja volt az Akadémia Közlekedéstudományi és Műszaki Történeli Főbizottságának, elnöke volt az Akadémia Közúti és Városi Közlekedési Szakbizottságának. A Tudományos Akadémia 1960-ban a Közlekedéstudományi Munkaközösség vezetésével bízta meg.

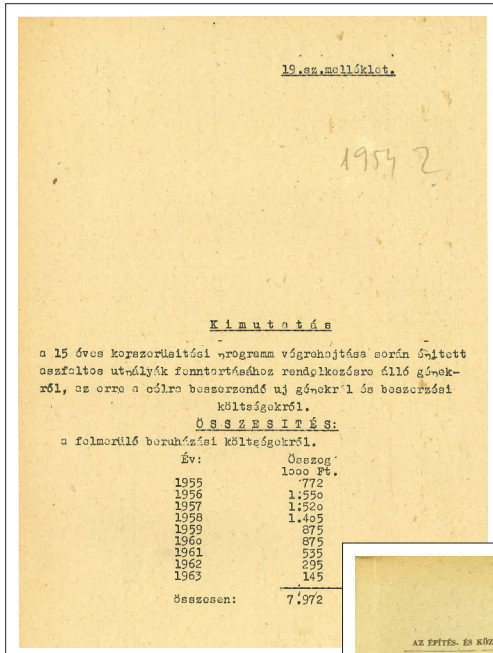


A Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezetének 1945-től, a Közalkalmazottak Országos Szakszervezetének pedig 1949-től volt tagja. 1949-től vezetőségi illetve választmányi tagja volt a Közlekedéstudományi Egyesületnek.

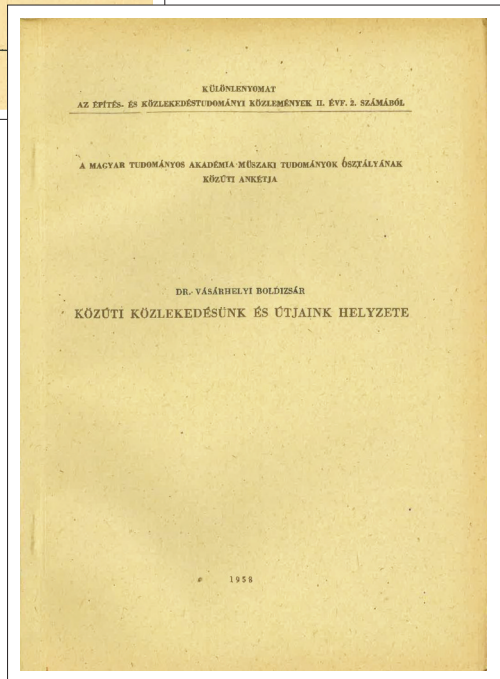
Nagyon hátrányosan érintette, hogy 1945 után beszűkültek az utazási lehetőségek. Kivételes szerencsével kijutott az 1955. évi isztambuli Útügyi Világkongresszusra. Az ötvenes évek végétől eljutott Csehszlovákiába, az NDK-ba és Moszkvába, de már halálos beteg volt NSZK-beli, 1963 tavaszi látogatásakor.

**AZ ÚJ-DELHIBEN  
RENDEZETT  
ÚTÜGYI KONGRESSZUS  
ELŐKÉSZÍTŐ ANYAGÁNAK  
RÉSZLETE, 1961**





„KIMUTATÁS A 15 ÉVES  
KORSZERŰSÍTÉSI PROGRAM  
SZÜKSÉGESSÉ GÉPEIRŐL”, 1954



„KÖZÜTI KÖZLEKEDÉSÜNK ÉS  
ÚTJAINK HELYZETE”, 1958

Tyén Jintelt Konferencia!

(1)

"A városi közlekedés fejlesztésénél  
alapebbé a vidéki nagy városokban" c. előadásomban  
mivel a vidéki közlekedés tényleg, még egyes  
kérdéseim hangsúlyozni azt, hogy minden  
közlekedési ágazatnál jelentős szerepet játszik a  
város fejlődésében legfontosabb szerepe mégis  
a körzeti közlekedésnél, s ezzel kapcsolatban  
a teljesítményes körzeti közlekedés már van.

Az utóbbi munkám, hogy a közlekedési  
munkákra pontosan kell lenni felül, még a gépészeti  
fogalom, a gépjármű, pontosan még a városban  
fogalomra építettek, még elvitatlan a Belváros  
már utcait.

A gépészeti fogalom, amikor a városban  
amikor azt mondom, hogy ha a fejlődés más felin-  
tettel a tömegközlekedésre, s amikor beszélek felül-  
művelés, keményen, azáltal a városban is meg kell  
vannak a munkák, utalva arra, hogy a történelem során,  
hasonló a gépészeti munkákban, a gépészeti fogalom  
épült. Tyén példát az U.S.A.-ban látunk.

Az a körülmény, hogy a motorizációs forrás  
széleskörű is pl. Detroit-ban 1:2-vel  
Los Angelesben 1:1,7 városokban  
igen nagy mértékű, az pl. 1950-ben a  
151 millió lakosból 96,5 millió már 64%  
a városban illet, az a városok területén  
itt (az pl. 1957-ben Detroit már  
1,9 millió, környékkel 3,0 millió; Los Angelesnél  
2,3 millió ill. 5,5 millió). Mivel az  
gépészeti előrelépés igen nagy  
Detroitban a motorizációs forrás 1:2-vel  
Los Angelesben 1:1,7, 1957-ben az 5,5 millió!

V. gy. sz. 2

RÉSZLET A SZEGEDI KÖZLEKEDÉSI KONFERENCIA ELŐADÁSANYAGÁBÓL, 1961

## Nyugdíjas évei

Nyugdíjas évei nem voltak, mert halála előtt kb. két évvel operálták Hodgkin kórral. Bár az ismétlődő rosszullétek egyre gyengítették, munkáját nem hagyta abba szinte az utolsó napokig. 1963. augusztus 7-én halt meg.

Tanítványai, pályatársai talpig becsületes, kiváló jellemű, segítőkész tudóst és barátot tiszteltek benne.

## Emléktáblák

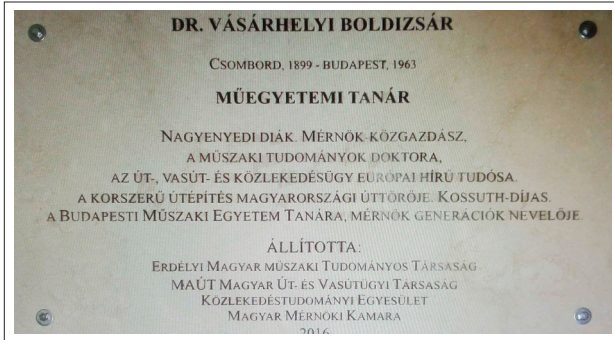
2000. október 17-én avattak emléktáblát egykori budapesti lakóházának (XI. ker. Budafoki út 20.) falán, ahol élete utolsó 26 esztendejét töltötte. A táblát az Útügyi Társaság, a Műszaki és Gazdaságtudományi Egylet és a XI. kerületi önkormányzat állította.



A BUDAFOKI ÚTON ELHELYEZETT EMLÉKTÁBLA ÉS AZ AVATÁSRÓL MEGJELENT ÚJSÁGCIKK (JOBBRA)



2016-ban avatták fel a Nagyenyedi Bethlen Gábor Kollégium falán emléktábláját ahol diák évet töltötte. A táblát az Erdélyi Magyar Műszaki Tudományos Társaság, a Magyar Út- és Vasúti Társaság, a Közlekedéstudományi Egyesület és a Magyar Mérnöki Kamara állította.

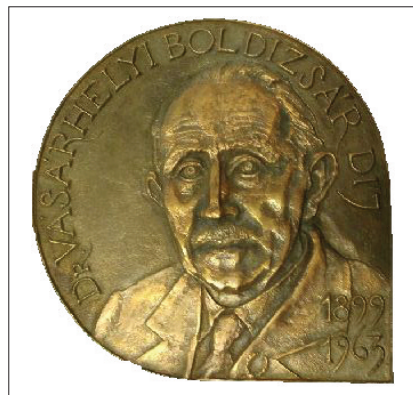


**A NAGYENYEDI EMLÉKTÁBLA AVATÁSA**



A Magyar Útügyi Társaság (MAUT) 1997-ben alapította a „Dr. Vásárhelyi Boldizsár Díj”-at, mellyel évente általában két idősebb útügyi szakember munkáját ismerik el.

**A MAUT ALAPÍTOTTA DR. VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR DÍJ EMLÉKPLAKETT**



## Pártállása

---

1945 előtt pártonkívüli volt, 1945-ben belépett a Szociáldemokrata pártba, így a pártegyesülés révén az MDP tagja lett az 1949. februári tagrevízióig.

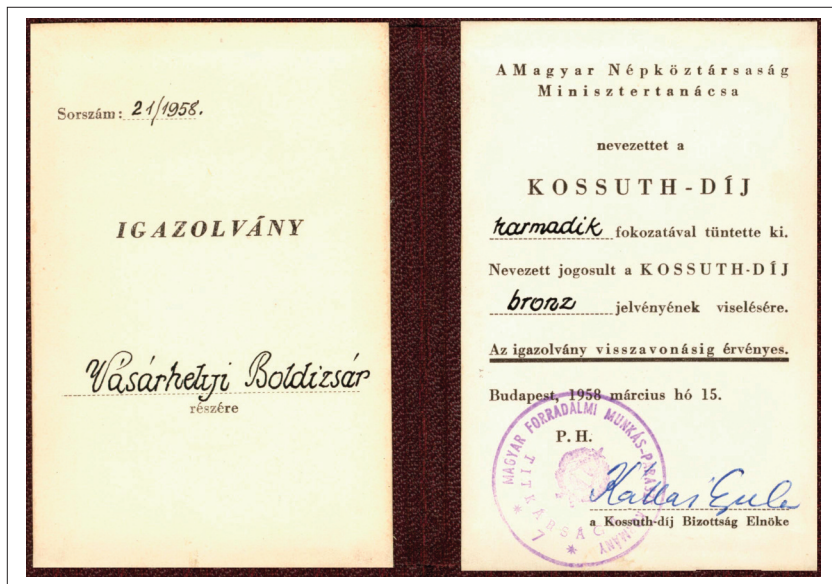
## Kitüntetései 1945 után

---

- 1946 – Miniszteri elismerő oklevél a Szabadság híd újjáépítésével kapcsolatban,
- 1954 – Munka érdemrend
- 1956 – az Oktatásügy Kiváló dolgozója
- 1958. március 15-én a „közlekedési tudomány fejlesztése terén kifejtett munkája elismeréseképpen” a Kossuth-díj harmadik fokozatát kapta.



AZ 1954-BEN KAPOTT MUNKA ÉRDEMRENDRŐL SZÓLÓ IGAZOLVÁNY



KOSSUTH-DÍJ, 1958

## Családja

1937-ben kötött házasságot. Felesége: Bohdaneczky Erzsébet (1910–1993) tanítónő. Három gyermeke közül Boldizsár vitte tovább doktori szinten a közlekedési tudományok ápolását, haláláig (1937–2014). Katalin leánya (szül. 1938) gyermekgyógyász, Judit (szül. 1950) irodalomtörténész, könyvtáros, az MTA doktora.

## Bibliográfia

---

- Közutaink, vasutaink és az automobil közlekedés. (Dissz.) Bp., 1928. Centrum k. 15 p. (kny: Technika, 1928. évf.)
- Nagy-Berlin új közlekedési szabályzata. Bp., 1929. Egyetemi ny. 9 p. (kny: Technika és Közgazdaság 1929. évf.)
- Az útburkolat felületére ható vertikális dinamikus erő meghatározása. az útburkolat dinamikus értékelése és védelme. = Technika, 1930. évi 1. sz. 8–19. p.
- A hengerelt aszfaltburkolatok. Bp., 1931. ny. n. 12. p. (kny: Vállalkozók Lapja, 1931. évf.)
- A közúti forgalom( közlekedés) által okozott károk csökkentésére irányuló intézkedések Magyarországon. = Technika, 1933. évf. 131–133. p.
- Jugoszlávia vasúti politikája. Bp., 1934. Pesti Llyod ny. 24 p. 1. térk.
- A müncheni 7-ik nemzetközi útügyi kongresszus. Bp., 1934. Stádium ny. 8, p. (kny: Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1934. évf.)
- A m. kir. Államvasutak gazdasági helyzete. = Technika, 1935. évi 1. sz. 1–4. p.
- A II. magyar útügyi kongresszus. = Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1935. évf. 163. p.
- A vasútépítés fejlődése Magyarországon. Bp., 1935. Sárík ny. Cegléd. 20 p. (kny: Magyar Nemzetgazdasági Enciklopédia, 2. köt.)
- A bitumen, mint útépítési kötőanyag. = Technika, 1936. évf. 184–186. p.
- Vízi úthálózatunk mai helyzete. Bp., 1936. Stádium ny. 16. p. (kny: Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye, 1936. évf.)
- Automobil-pályák műszaki követelményei és a magyar gépjármű-pályák kialakításának programja. Bp., 1942. Magyar Közlekedéstudományi Társaság k. 24. p. 1 térk.
- A betonút, a bitumenes és kátrányos utak. Bp., 1942. Egyetemi ny. 76 p. (Mérnöki Továbbképző Intézet k. II. 9.)
- Útépítéstan. A BME negyedéves mérnökhallgatói részére. Előadásai alapján összeállította: Sármezey István és Takács Gyula. Bp., 1950. VKM. Jegyzetsokszorosító, 114 p.
- Vasúti felépítmény és üzem. A BME negyedéves híd-és víztagozatos hallgatói részére. Előadásai felhasználásával készítette: Kerkápoly Endre, Koller Sándor stb. Bp., 1950. VKM Jegyzetsokszorosító. 173+XVII p.



- Közlekedési szaknevelésünk. = Magyarország közlekedésügye. Bp., 1947. 5 p.
- Hozzászólás Rostásy István: „Magyarország közlekedése és a jövő feladatai” c. előadásához. = Magyarország közlekedésügye. Bp., 1947. 2 p.
- Hozzászólás Felföldy Ferenc: „Útépítési feladataink” c. előadásához. = Magyarország közlekedésügye. Bp., 1947.
- A Tiszavölgy vízi közlekedés fejlődésének feltételei. = Közlekedési Közlöny, 1947. évi 28–29. sz.
- Közutaink fejlődése 1948-tól 1949-ig. = Magyar Technika, 1948. évi 3. sz.
- A gyorsvasutak. = Magyar Közlekedés, 1948. évi 8. sz.
- A Széchenyi Lánchíd története. = Magyar Közlekedés, Mély- és Vízépítés, 1949. évi 11. sz.
- A Lánchíd újjáépítése. = Közlekedési Közlöny, 1949. évi 49. sz.
- Kerékpár közlekedés és kerékpár-utak. = Magyar Közlekedés, Mély- és Vízépítés 1949. évi 7–8. sz.
- Útépítéstan. A BME negyedéves mérnökhallgatói részére. Előadásai alapján összeállította: Sármezey István és Takács Gyula. Bp., 1950. VKM Jegyzetsokszorosító, 114 p.
- Közlekedésügy. A BMA negyedéves út-, vasút tagozatos mérnökhallgatói részére, 1950/51. tanév, Bp., 1951. VKM Jegyzetsokszorosító, 124 p.
- Dr. Jáky József. = Magyar Közlekedés, Mély- és Vízépítés, 1950. évi 10. sz.
- A Szovjetunió közúti hálózata. = Magyar Közlekedés, Mély- és Vízépítés, 1950. évi 10. sz.
- A közlekedéstudomány időszerű kérdései. Bp., 1959. Felsőoktatási Jegyzetellátó 62 p. (Mérnök Továbbképző Intézet kiadványai)
- Közlekedésügy. Egyetemi tankönyv. (Közrem.: Kádas Kálmán) Bp., 1959. Tankönyvkiadó 477 p. 2 térk.
- A közlekedés magyar nyelvű szakirodalma 1956–58. Összeállította: Czére Béla és Vásárhelyi Boldizsár. Bp., 1960. Műszaki k. 183 p.
- Közlekedésfejlesztés. Bp., 1960. Felsőoktatási Jegyzetellátó, 104 p. (Mérnök Továbbképző Intézet kiadványai 3832. sz.)
- Műszaki Értelmező Szótár VII. Közlekedésügy. 1. Kényszerpályás és közúti közlekedés. Szerk.: Vásárhelyi Boldizsár. Bp., 1960. Terra k. 207 p.
- Műszaki Értelmező Szótár VII. Közlekedésügy. 2. Hajózás, repülés, posta és esővezetékes szállítás. Szerk.: Vásárhelyi Boldizsár. Bp., 1960. Terra k. 174 p.
- Nagyvárosok közlekedése. Bp., 1960. Akadémia ny. (kny: Építés –és Közlekedéstudományi Közlemények 1960. évi 4. sz.)

- Hézagnélküli vasúti pályák. Szerk: Vásárhelyi Boldizsár. Bp., 1960. Műszaki k. 475 p. (Vasúti Szakkönyvtár 19. k)
- Az úttervezés korszerű szempontjai. Bp., 1962. Tankönyvkiadó, 81 p. (Mérnök Továbbképző Intézet k.)
- Városi közlekedés fejlesztésének alapelvei a vidéki nagyvárosokban. Bp., 1962. Akadémia ny. (kny: Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények 1962. évi 295–318. p.)
- A szocialista államok moszkvai I. Útügyi Konferenciája. Magyar előterjesztések. Szerk.: Vásárhelyi Boldizsár. Bp., 1962. Útügyi Kutató Intézet k. 215 p.2t. (Útügyi Kutató Intézet Kiadványai 24.)
- Útéptéstan. Egyetemi tankönyv. 3. kiad. Bp., 1963. Tankönyvkiadó, 724 p. 5 t.
- Városi közlekedési kézikönyv. Szerk.: Vásárhelyi Boldizsár, Szabó Dezső, Bp., 1965. Műszaki k. 799. p.

A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény gondozásában  
a sorozatban eddig megjelent füzetek:

## PÉLDAKÉPEK MAGYAR MÉRNÖKÖK

---

### I. FÜZET

**Kovács Ferenc** (1746–1819), **Mihalik János** (1818–1892), **Kruspér István** (1818–1905), **Kherndl Antal** (1842–1919), **Feketeházy János** (1842–1927), **Hieronymy Károly** (1836–1911), **Hartig Sándor** (1854–1925), **Czekélius Aurél** (1844–1927), **Gállik István** (1866–1945), **Beke József** (1867–1940), **Buday Béla** (1865–1941), **Zielinski Szilárd** (1860–1924), **Kossalka János** (1872–1944), **Benke István** (1881–1954), **Vásárhelyi Boldizsár** (1899–1963)

Megjelent a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény 20. éves évfordulóján megnyílt új állandó kiállítás alkalmából 1995-ben.

### 2. FÜZET

**Szikszai Gerő** – a kevésbé ismert hídtervező

Megjelent a 44. Szegedi Hídmérnöki Konferencia alkalmából 2003-ban.

### 3. FÜZET

**Mentes Zoltán** – az úttervező mérnök

Megjelent az Győri Útügyi Napok alkalmából 2003-ban.

## MŰSZAKI ALKOTÓK – MAGYAR MÉRNÖKÖK

---

### 4. FÜZET

**Sávoly Pál** – a hídtervező mérnök

Megjelent az Erzsébet-híd emlékülés alkalmából Budapesten 2003-ban.

### 5. FÜZET

**Zielinski Szilárd** – a hazai vasbetonépítés atyja

Megjelent a 45. Zalaegerszegi Hídmérnöki konferencia és Zielinski Szilárd halálának 80. évfordulója alkalmából 2004-ben.

### 6. FÜZET

**Dr. Mihailich Győző** – az oktató, a tervező, a kutató és a közéleti ember

Megjelent a Csigánd-i Tisza-híd felavatásának 10. évfordulója alkalmából Sárospatakon rendezett konferencia alkalmából 2004-ben.

### 7. FÜZET

**Apáthy Árpád** – az ország közúti főhidásza

Megjelent a 46. siófoki Hídmérnöki Konferencia és Apáthy Árpád halálának 10. évfordulója alkalmából 2005-ben.

### 8. FÜZET

**Feketeházy János** – a hídtervező mérnök

Megjelent a Vágsellyei Magyar Polgári Közösségi Ház Feketeházy János és Lévárdy Imre emlékszoba megnyitása alkalmából 2005-ben (magyar és szlovák nyelven).

### 9. FÜZET

**Lévárdy Imre** – Közúti Szakgyűjtemény alapítója

Megjelent a Magyar Közút Kht. megalakulása, a Közúti Szakgyűjtemény 30 éves és Lévárdy Imre születésének 100. évfordulója alkalmából Kiskőrösön 2005-ben.

**10. FÜZET**

**Berg Artúr** – úttervező és kutatómérnök

Megjelent a Magyar Közút Kht. megalakulása a Közúti Szakgyűjtemény 30 éves évfordulója alkalmából Kiskőrösön 2005-ben.

**11. FÜZET**

**dr. Gáll Imre** – a hídtörténet-kutatás nagy alakja

Megjelent a 47. siófoki Hídmérnöki konferencia alkalmából 2006-ban.

**12. FÜZET**

**dr. Koller Sándor** – a forgalomtechnika és a forgalomtechnika oktatásának magyarországi meghonosítója

Megjelent a 35. debreceni Útügyi Napok és dr. Koller Sándor születésének 80. évfordulója alkalmából 2007-ben.

**13. FÜZET**

**dr. Kossalka János** – a hidász professzor

Megjelent a 48. Nógrád megyei Hídmérnöki konferencia alkalmából 2007-ben.

E SOROZAT CÉLJA műszaki alkotók és műveik megismertetése minél szélesebb körben. A mérnöki tevékenység elismertetésének záloga, hogy ismerjük múltunk (és jelenünk) jeles alkotóit. Reméljük e sorozat szolgálja e nemes célkitűzést és a rövid összefoglaló anyagon túl további kutatásokhoz is kedvet adhat.

Bízom benne hogy e vázlatos életrajzi megemlékezés gazdagítja ismereteinket, erősíti önbecsülésünket.

A sorozatot **Tóth László** a szakgyűjtemény korábbi vezetője indította útjára 1995-ben. Az első kötet összefűzve, igen rövid terjedelemben ismertette tizenöt jeles mérnök munkásságát. Jelen megújult formában, füzetként egy-egy mérnök életútját kívánjuk ismertetni.

A sorozattal kapcsolatos észrevételeiket, illetve a következő kötetekre vonatkozó javaslatokat, felhasználható anyagokat nagy szeretettel várjuk és fogadjuk.

**Szászi András**  
szakmuzeológus  
szakgyűjtemény vezető



Magyar Közút Nonprofit Zrt.  
Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény  
6200 Kiskőrös, Dózsa György út 38.  
Telefon: 78/511-935  
[www.muzeum.kozut.hu](http://www.muzeum.kozut.hu)  
facebook: Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény  
e-mail: [szakgyujtemeny@kozut.hu](mailto:szakgyujtemeny@kozut.hu)



