



Dr. Mihailich Győző

MŰSZAKI ALKOTÓK



MAGYAR MÉRNÖKÖK

Megjelent 2004-ben a Cigánd-i Tisza-híd
felavatásának 10. évfordulója alkalmából Sárospatakon
„a Magyar Közúti Hídépítés az elmúlt és elkövetkezendő 10 évben”
címmel rendezett konferencia alkalmából

MÉRNOKI OKLEVÉL

M. I. A. KIR. JOZSEF-MŰEGYTEM REKTORA

A MÉRNOKI SZAKOSZTÁLY TANÁRTESTÜLETE NEVEBEN ANNAK DEKANJA

Mihailich Győző urat, ki János-Békácson, 1877-ben
vételezett és mérnöki tanulmányait a kir. Veszpr.-múgygytemen az 1880-iki tanév-
ben végezte és az oklevél megszerzésére a kir. Veszpr.-múgygytemen a matematikából,
a mechanikából, a geodéziából, a hidépítéstanból, a hidépítéstanból, az át-vasúti-
építéstanból és vasépítéstanból szabálygyűjtemény tartott vizsgálatoknak megfelelt és ez ál-
tal a tudományokban szerzett kitűnő képzettségét a szabálygyűjtemény alólított
vizsgálati bizottságok által bebizonyította, a rájuk ruházott hatalommal fogva ezen-
nél mérnöknek elismerjük és valljuk.

Ezenek határolt csem oklevélét csembe kiadogáltattuk és a kir. Veszpr.-múgygytem
nagyobb pecsétjével, valamint ragasztván aláírásunkkal megszerztettük.

Kelt Budapecsten, 1880-iki szeptember hó 25-én

J. Székely
a kir. Veszpr.-múgygytemen a rektor

P. Székely
a kir. Veszpr.-múgygytemen a tanártestületnek a dekanja





*Ugyanazon a napon,
amikor Győző Béla*

HALMI BÉLA
ugy. és korm. tan. előadó
BUDAPEST

Dr. Mihailich Győző
(1877-1966)

Írta:
Dr. Balázs György

Ez a füzet Dr. Balázs György
„Dr. Mihailich Győző az oktató, a tervező, a kutató és a közéleti ember”
című emlékkönyv felhasználásával készült.

Lektorálta és szerkesztette:
Vastag Sándor

ISBN: 963 216 686 8
ISSN: 1785-6485

Felelős kiadó:
Stoll Gábor
B. A. Z. megyei Állami Közútkezelő Kht.
ügyvezető igazgatója

Dr. Balázs György

Dr. Mihailich Győző

az oktató, a tervező, a kutató
és a közéleti ember

R É S Z L E T E K

a dr. Mihailich Győző születésének 125. évfordulójára
dr. Balázs György által írt emlékkönyv előszavából

1950-ben kezdtem mérnöki munkámat a II. Hídépítéstani Tanszéken, amelynek dr. Mihailich Győző ny. r. tanár volt a vezetője. Ő hívott a tanszékre. Akkor már 73 éves volt és te-le volt tenni akarással. Közelről láttam az oktatót, a zseniális szervezőt, a kitűnő embert.

Akkor vasárnaponként is bejártam a tanszékre (az albérlet nem volt alkalmas munkára), találkoztam vele. Kérdi: maga nő? Nem, professzor úr. Akkor minek jár be vasárnap? Mondom, hogy itt nyugodtan tudok dolgozni. Persze hozzátette, hogy ha valamire vinni akarja, akkor szeretni kell azt, amit csinál, és alkotni csak szenvedéllyel szabad. . .

...Meghatott engem az is, amikor a vita során dr. Schwertner Antal docens és dr. Csonka Pál professzor – hazánk két élenjáró statikusa – azt mondták egymásnak, hiszen te nem ér-ted a statikát. Ők még tudtak és mertek nyíltan, őszintén vitatkozni. Nem haragudtak egymás-ra. Hetenként összeültek egy-egy vasbeton probléma megvitatására. Azután ez az őszinte vita fokozatosan csökkent, a tudomány is árucikk lett, amit el kell adni.

Ahogy telt az idő, egyre inkább éreztem, hogy dr. Mihailich Győző életét, munkásságát meg kellene ismertetni a mai ifjúsággal, középkorostállyal azért, hogy életét példának tekintsék.

Az is motoszkált bennem, hogy tőlünk, volt munkatársaitól várható el életművének a megírása. . .

Dr. Balázs György
prof. emeritus

1877. október 14-én Temesrékason született. A rékási egyházban kereszteltek anyakönyve szerint a keresztségben a Victor Franciscus Josephus nevet kapta. Apja, *Mihailich* Ferenc a falu jegyzője volt, anyját Szabó Aloysiának hívták. A keresztségben kapott nevet a fellelt iratokban nem találtam, tehát a Vikornak megfelelő Győző nevet vette fel. Kivételt csak a német nyelvű cikkek jelentettek, ahol Viktor *Mihailichként* szerepelt.

Középiskoláit a kecskeméti gimnáziumban végezte. 8 éves korában árva lett. 3 nővére jóval idősebb volt nála. *Ida* nevű nővére taníttatta addig, amíg le nem érettségizett. Ettől kezdve csak saját magára számíthatott. Ösztöndíjat kapott.

A kir. József-műegyetemen 1899. szept. 28-án szerzett kitűnő minősítésű mérnöki oklevelet matematikából, mechanikából, geodéziából, középítéstanból, hídepítéstanból, út-vasútépítéstanból, és vízepítéstanból letett szigorlatai alapján.

Kisfaludi Liptay Sándor lelépő rektor 1900. szeptember 17-i évnyitó ünnepség alkalmából beszédében kiemelte: *Mihailich* Győző kiérdemelte, hogy oklevelében, a szigorú feltételekhez kötött kitűnő minősítést feltüntessék.

Az egyetem tanácsa a Hídepítéstan Tanszékre tanársegéddé megválasztotta és miniszteri jóváhagyással 1899. évi november hó 19-én a rektor kinevezte. A hivatali esküt 1899. november 22-én tette le. A tanszék vezetője a nagynevű *Kherndl* Antal professzor volt.

Kivételes képességű, szorgalma révén gyorsan haladt előre az oktatói pályán. 1902-ben kinevezték adjunktusnak. 1906-ban a Mérnöki Szakosztályhoz benyújtott „A csomópontok merev kötése okozta mellékfeszültségek grafikai meghatározása” c. értekezésével doktori fokozatot szerzett. Még abban az évben magántanárrá habilitálták és meghívták előadónak a „Vasbeton szerkezetek” c. tantárgy oktatására. Az 1909/10 tanévben a vasbeton szerkezetek magántanáraként és meghívott előadójaként szerepel a névsorban.

A műegyetem tanácsa (K. Jónás Ödön 1907. szept. 23-i, évnyitón elhangzott beszéde) 800 K-ás útiutsegélyt szavazott meg *Mihailich* Győző adjunktusnak, aki a hídepítési ismeretei bővítésére indult külföldi tanulmányútra.

Dr. *Wartha* Vincze rektor évnyitó beszédében kiemelte, hogy Dr. *Mihailich* Győző adjunktus vasbeton szerkezetekből kapott magántanári minősítést (1909. szept. 28-i évnyitó).

1916-ban megkapta a rendkívüli tanári, 1920-ban nyilvános rendes tanári kinevezést, majd az 1920-ban alapított II. sz. Hídepítéstan Tanszék vezetőjének nevezték ki. Bár 70 éves kora után évenként hosszabbították meg tanszékvezetői megbízatását, további szakmai karrierje töretlen volt. A tanszéket 80 éves koráig, 1957-ig vezette.

Mihailich Győző **elsősorban oktató volt.** Magántanárként 1909-től adta elő a Vasbeton szerkezetek c. választható tantárgyat a mérnökhallgatóknak. A gépészmérnök hallgatóknak a

Grafosztatika és vasbeton szerkezetek, a IV. éves építészhallgatóknak a Vas- és vasbeton szerkezetek II. c. tantárgyat adta elő az 1919/20. tanévtől. Az 1920/21. tanévben új tantárgyként oktatta a IV. éves mérnök- és építésmérnök hallgatóknak a Vasbeton szerkezetek c. tantárgyat. Az 1916/17. tanévtől a Hídepítéstan I. c. tantárgyat *Mibailich* Győző adta elő. Az Építőanyagok c. tantárgyat az 1922/23. tanévtől oktatta önálló tantárgyként, az 1928/29. tanévtől a Hídepítéstan I. tantárgy 1. része lett, végül az 1946/47. tanévtől lett ismét önálló tantárgy.

Az oktatási tevékenységéhez szorosan kapcsolódott **tankönyvírói tevékenysége**. Az 1922-ben megjelent Vasbetonszerkezetek c. könyve negyedszázadon át a mérnökhallgatók és a tervezők legfontosabb vasbeton tan- és kézikönyve volt. Az oktatás segítésére készítette a kő-, beton-, vasbeton- és fahidak c. ábra- és tervgyűjteményét (1910). A fejlődésnek megfelelően a Vasbeton szerkezetek c. könyvet 1946-ban dr. *Schwertner* Antal és dr. *Gyengő* Tibor közreműködésével újra kiadta. Legújabb kiadása a Vasbetonépítéstan c., tanítványával és utódával, dr. *Palotás* Lászlóval megírt tankönyve. A tananyag további részei (Építőanyagok, Vasbeton- és kőhidak) jegyzet formájában jelentek meg.

Előadásai, amelyeket csak az első padosorokban lehetett jól hallani, rendkívül logikusan, világosan felépítettek voltak. Mindig szabadon, jól jegyzetelhetően adott elő. 80 éves koráig oktatott. Nagy érdeme volt, hogy a legbonyolultabb problémát is hallatlanul leegyszerűsítve adta elő.

Vizsgálai mindig megkívánta az önállóságot, logikus gondolkodást és azt, hogy amit a hallgató a táblán levezetett, az értse is.

Kitűnő tervező volt. Bár a vasbeton építés atyjának dr. *Zielinski* Szilárdot tekintjük, a magyar vasbeton építés elméleti és gyakorlati megalapozása elsősorban a nevéhez fűződik. Mindig hangoztatta, hogy jó oktató csak az lehet, aki nem szakadt el az ipari élettől, aki előadásait, gyakorlatvezetését az iparból vett, lehetőleg saját példákkal támasztja alá.

Tervezői adottságai korán megmutatkoztak. Első tervét, egy vasbeton gerendahíd szerkezeti megoldását, amelyet még hallgató korában dolgozott ki, az 1900. évi párizsi világkiállításon dicsérő oklevéllel tüntették ki.

Tervezői hírnevét – a vasbeton hídepítés terén – a temesvári ligetúti híd alapozta meg. Építése idején – szellemes megoldással – a világ legnagyobb nyílású gerendahídja volt, amelyet előremutató tervként a külföldi szaklapok is értékelték. Még ma is működik. A híd az 1910. évi párizsi világkiállításon dicsérő oklevelet kapott.

További példák a vasbeton építés köréből: Az újpesti városi víztorony 1500 m³-es Intze-tartályának körülburkolása, lefedése és építésének ellenőrzése (1910-11). Ganz és társa Danubius fiumei hajógyárában a voloscai út feletti vasúti felüljáró (1910-11). A berek-böször-

ményi közúti Sebes-Körös-híd (1911-12). Részt vett a budapesti dominikánus-templom vasbeton kupolájának tervezésében és ellenőrizte az építést (1912-13). A málnási Olt-híd tervezése (1912-13). Vasbetonlap közúti vashidakhoz a hídpálya létesítésére (magyar találmány). Az Ecsedi Láptársulat csatornáit áthidaló vasbeton hidak és vasbeton zsilipek tervezése (1913-14). A kéméndi Garam-híd. A dinnyési felüljáró. Ipari vasbeton tervei közül a leghíresebb a csepeli gabonatarház.

Dr. *Mihailich* Győző az acélszerkezetek tervezése terén is maradandót alkotott. Acélszerkezetű hídjai közül az első a szolnoki közúti Tisza-híd tervezése volt (1909). *Folly* Róberttel együtt készített tervei alapján építették a polgári Tisza-hidat (1938|41). Ő tervezte a szegedi közúti Tisza-hidat (1948). Ipari acélszerkezetei közül kiemelkedik a *Szabó* József utcai autóbusz-garázs nagycarnoka (1930). Kiemelkedő munkája volt a budapesti Margit-híd erősítési és szélesítési terveinek az elkészítése (1929).

A Boráros-téri Duna-híd tervpályázatán pályatervét, amelyik II. díjat nyert, kiviteltre javasolták. Külön dicséretben részesítették a hídpályázatra benyújtott kábelhíd tervét. Az óbudai Duna-híd tervpályázaton I. díjat nyert.

Tervezési munkáiba bevonta tanszéke tagjait, esetenként külső munkatársakat is.

Tanácsadóként és szakértőként – 1916-tól kezdve – szinte minden nevezetes híd és csarnokszerkezet megvalósításában részt vett. Fontos szerepet töltött be a II. világháború utáni újjáépítésben.

Tervezési munkáit - itthon és külföldön - szakcikkekben tette közé.

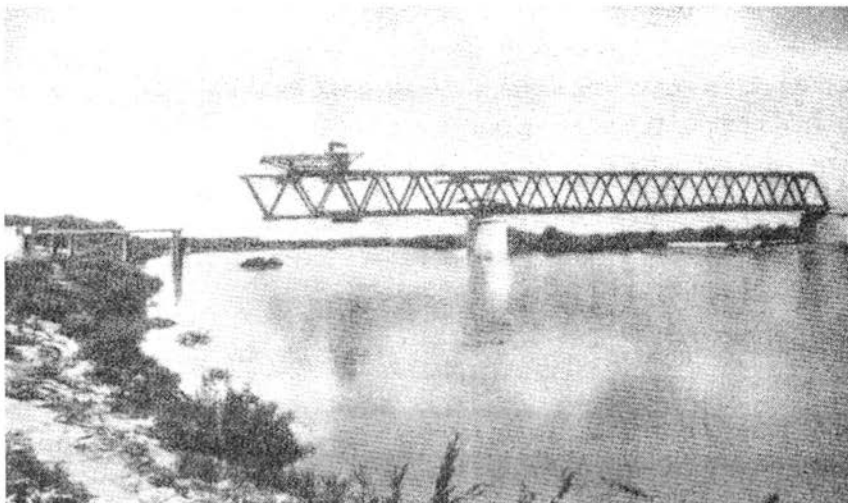
Mivel ez az ismertetés a **Cigándi Tisza-híd** felavatásának 10. évfordulója alkalmából jelenik meg, és ennek meder feletti szerkezete azonos az 1938-41 között épített polgári Tisza-híddal, az eredeti hidat részletesebben ismertetem.

Az állandó közúti híd létesítésével kapcsolatban az a terv alakult ki, hogy egyelőre ugyan csak a közúti hidat építik meg, de három olyan közbenső pillérrel, hogy azokon – a közúti híd mellett – a jövőben megépítendő vasúti vonalhoz tartozó vasúti híd felszerkezete is elhelyezhető legyen.

Az eddig épített közúti-vasúti hidak egyidejűen csak az egyik forgalom számára voltak szabados. Ez a megoldás ehhez képest – elsőként – lényeges előrelépést jelentett.

Az új polgári Tisza-hidat 1938-41-ben a közút Polgár felőli egyenes meghosszabbításában építették.

Az áthidalás összhossza 400 m. Ebből a medernyílásra 270 m, az ártéri hidakra 130 m jut. A medernyílás két fő és két parti nyílásra oszlik.



A fő nyílás $2 \times 103,25$ m támaszközü. A főtartó folytonos három támaszú rácsos tartó, csupán ferde rácsrudakkal, a függőleges rácsrudak hiányoznak. Ez az elrendezés a vasmeztakarításon kívül levegős képet mutat. Elhagyták a felső övek közt szokásos keresztkötéseket is.

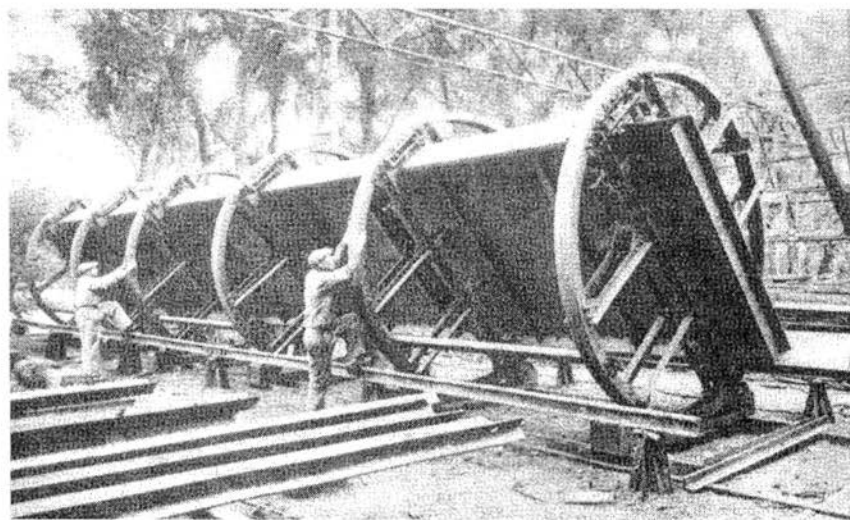
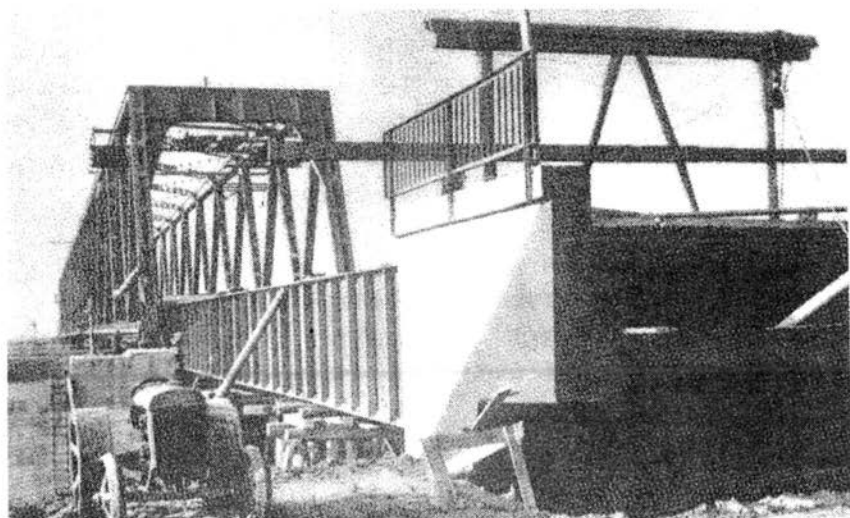
A két nagy nyílásban a három pillért úgy építették, hogy azokon a később építendő vasúti híd is elhelyezhető legyen. A két parti hídfőt azonban másképp alakították ki.

A mederhíd felszerkezete dr. *Mihailich* Győző egy. tanárnak a munka kiírására alkalmas tervezete alapján készült. A kiírás tartalmazta a szerkezet vonalozását, erőtanai rendszerét, valamint az összes fontos részletét, méreteket.

A modernyílás vasszerkezetét és vasbeton pályaszerkezetét dr. *Mihailich* Győző tervezte, az ártéri vasbeton hidak terveit *Folly* Róbert készítette.

A mederhíd alépítményi, valamint az ártéri hidak összes munkáit, valamint a mederhíd vasbeton pályaszerkezeti munkáit a *Zsigmondy* Béla Rt. és *Széchy* Endre vállalata közös érdekeltségben készítette. Az összes vasszerkezeti munkát, beleértve a műhelyi, ill. a részlettervek készítését is, Ganz és Társa villamossági gép-, waggon és hajógyár végezte el.

A modernyílás pilléreit légnormásos alapozással készítették. Az alépítményt a parti pillérek megépítésével kezdték. Ezeket 2-2, egymástól 3 m távolságra elhelyezett vasbeton munkakamra felhasználásával készítették. Az alapmélység – 18 m volt. Ezután készítették a középső pillér alapját 7,10 m széles, 25 m hosszú, mindkét végén félköríves, hegesztett acélszerkezetű munkakamrárt készítettek. Ez volt eddig a Tiszán épített legnagyobb méretű alap. Mélysége –17,0 m volt. Az altalaj a pillérek alatt homokos kavics volt, melyet a pillérek 5 kg/cm^2 -rel terheltek, amit a felszerkezet 1 kg/cm^2 -rel növelt.



A pilléreket budakalászi mészkőből faragott kövekkel burkolták. A pilléreket felül 1 m magas, párkányszerűen kialakított vasbeton gerendával zárták. Feladata volt a teherelosztáson kívül a később megépítendő vasúti híd fékező erőinek a felvétele is.

A főtartók álló saruit a középső pilléren, mozgó saruit a szélső pilléreken helyezték el. A főtartók esetleges egyenlőtlen elmozdulását ± 3 cm-rel vették számításba, ami a főtartók rúdjaiban a feszültséget 15%-kal növelte. Ha a viszonylagos támaszpont-elmozdulás ennél nagyobb lett volna, azt a középső támasz megemelésével vagy süllyesztésével lehetett volna kijavítani. E célból olyan álló sarut terveztek, hogy annak alsó és felső öntvényei közé hidraulikus sajtot lehetett elhelyezni és a hídnak a felső öntvényvel való megemelése után a sarut a helyéről ki lehetett emelni és újjal pótolni.

A keresztartók befogásával járó, a keresztartók felső övében keletkező húzóerőket a ferde rácsrudak hajlítása útján a szélrácsokra továbbították. Ezt a célt szolgálták azok az egy vízszintes gerinclemezből és két szögvasból készített meggörbített kis tartók, amelyeket a keresztartóknak a főtartókra túlnyúló felső részein keresztben helyeztek el és amelyek a szomszédos két ferde rúdra támaszkodtak.

A hídon a kocsiút-szélesség 6 m volt, amelyhez a befolyási oldalon 1,5 m széles gyalogjáró csatlakozott. A kifolyási oldalon a később építendő vasúti híd miatt nem készült gyalogjáró.

A főtartókat úgy építették, hogy az egyik nyílást teljesen beállványozták, míg a másikat szabadon szerelték.

A pályaszerkezetet és kapcsolatait hegesztve, a főtartókat (a szabadon szerelt nyílásban is) szegecseléssel készítették.

Az egyik oldalnyílásban a főtartó 31,75 m támaszközü tömör vasgerenda, amelynek gerinclemeze 2400 mm magas volt, és két 1200 mm magas lemezből hegesztették össze. A 400 mm széles övlemezek vastagsága 20 és 52 mm között változott. Ezek illesztése fent merőleges, alul 45°-os irányú.

Ez az első eset volt (hazánkban), hogy a helyszíni illesztéseket is hegesztéssel készítették. E célból a Ganz gyár külön forgató kereteket készített. A főtartókat az övlemezekkel együtt a gyárban 3 db-ból állították elő. A leghosszabb darab 14,961 m volt, amely a híd középső eleme volt. A két parti vasszerkezet 105 t volt, építése idején hazánkban a legnagyobb nyílású tömörfalú hegesztett kötésű híd volt.

A vasbeton pályaszerkezet a medernyílásokban a kocsiút alatt 17 cm vastag egyirányban teherviselő, a gyalogjárdán 7 cm vastag két irányban teherviselő vasbeton lemez volt. A vasbeton pályaszerkezetet és vele együtt a 4 cm vastag betonburkolatot a medernyílásban minde-

nütt megszakították, a vasszerkezetű pályatartókat azonban csak a nyílások közepe táján szakították meg.

A parti nyílások pályaszerkezetét megszakítás nélkül készítették.

A II. világháborúban ezt a hidat is felrobbantották 1944. novemberében, majd 1950-ben helyreállították.

A vasúti hidat sohasem építették meg. Helyére 1989-ben új közúti hidat építettek. A régi hidat ettől kezdve nem használták.

A régi rácsos hidat 1994-ben Cigándra úsztatták át. Ebben az évben ünnepeljük 10. évfordulóját annak, hogy a *Mihailich* által tervezett híd új helyen teljesít szolgálatot.

Nemcsak tanított és példát mutatott a tervezésben, de **tudományos területen is kiemelkedőt nyújtott**. Alapítása (1931) óta - nyugállományba vonulásáig - vezette a II. Híd-építéstani Tanszékhez tartozó, általa alapított Beton- és Vasbetonépítési Laboratóriumot. A laboratóriumban – irányításával – nagy jelentőségű anyag- és szerkezetvizsgálatok folytak és emellett kísérletek is. Ezek közül megemlítem a T-keresztmetszetű gerendával végzett nyírási kísérleteit. E kísérletek eredményei szerepeltek az IVBH 1932. évi első párizsi konferenciáján is (különlenyomatát olvastam). Ebben a cikkben már felhívta a figyelmet a bauxitcement vizsgálatának a fontosságára. Következő cikkében elsőként hívta fel a figyelmet a bauxitbeton rendellenességeire. Nyomon követte a vasbeton fejlődését.

Megírta a magyar hídépítés és a hazai vasbetonépítés kezdeteinek a történetét.

Tudományos tevékenységének elismeréséül 1938-ban az MTA levelező tagja, 1949-től rendes tagja lett.

Közeleti tevékenysége különösen kiemelkedő volt.

Az 1928/29 és 1929/30. tanévben a Mérnöki és Építész Osztály dékánja. Az 1942/43. és 1949/50. tanévben az egyetem rektora.

1941-ben az ő kezdeményezésére jött létre a Mérnöki Továbbképző Intézet, amelynek 1940-61-ig igazgatója volt.

1949. XI. 29-1953. V. 30. között az akkor alakított MTA Műszaki Tudományok Osztályának első elnöke és az ezen belül létrehozott MTA Építéstudományi Főbizottság elnöke volt 10 éven át. Élenjáró szerepe volt a tudományos továbbképzés, az aspiránsképzés alapjainak a lerakásában.

Kiemelkedő szerepe volt a Nemzetközi Híd- és Magasépítési Egyesület (IVBH Zürich) 1931. évi megalakításában. Az egyesületnek vezető egyénisége és a magyar nemzeti csoport elnöke volt.

A Magyar Mérnök- és Építész Egylet Vasbeton Bizottságának elnökeként irányította az 1931-ben megjelent vasbeton szabályzat előkészítő bizottságának a munkáját, amelyet az egyesület aranyéremmel tüntetett ki.

A Magyar Anyagvizsgálók Egyesületének elnöke 1934-39 között.

A m.kir. igazságügyminiszter előterjesztésére – 5 év időtartamra – 1928. dec. 31-én kinevezték a m.kir. Kúriához szabadalmi ülnökké (rektori évnýtó 1929. szept. 22-én). Az 1940. év évnýtó beszéd szerint újabb 5 évre kinevezték.

Mibailich Győző ny. r. tanárt kinevezték az Országos Iparügyi Tanács tagjává (rektori évnýtó 1937-ben).

A Magyar Mérnöki Kamara elnöke volt 1936. márciustól-1942. októberig.

Az 1941-45 közötti időre kinevezték az Országos Természettudományi Tanács alelnökévé (1941. évi rektori évnýtó).

Az 1940/41. tanévben az országgyűlés felsőházának a tagja volt a Mérnöki és Építész-mérnöki Kar képviselőjében (1941. évi rektori évnýtó).

Az 1947/48. tanévtől 2 évre újra egyetemi tanácstagga választotta a Mérnöki Osztály. Ez 1953-ban és 1957-ben ismétlődött.

A VKM jóváhagyta *Mibailich* Győző elnökhelyettesé választását a Gazdasági Bizottságba (rektori tanács 1948. nov. 11-i jegyzőkönyve).

Alapító tagja és 1949-1953 között társelnöke volt - mai nevén - Közlekedéstudományi Egyesületnek.

Érdemeit számos **kitüntetéssel** ismerték el.

1938-ban a Margit-híd kiszélesítési munkálatai körül szerzett érdemekért a Magyar Érdemrend kiskeresztjével tüntették ki.

A hidak újjáépítésénél kifejtett eredményes munkásságáért a köztársaság elnökétől a Magyar Köztársasági Érdemrend középkeresztje kitüntetést kapta.

1948. márc. 15-én a Kossuth nagydíjjal (megosztva) tüntették ki.

A köztársasági elnök 197.423/1948 VI. sz. V. 5-én kelt határozatával dr. *Mibailich* Győző tiszteletbeli doktorrá avatását jóváhagyta (egyetemi tanács 1948. VI. 15-i jegyzőkönyve). December 4-én avatták.

1950-ben a Magyar Népköztársasági Érdemrend III. fokozatával tüntették ki.

A Drezdai Műszaki Egyetem 1954-ben tiszteletbeli doktorává választotta.

1957-ben, 80. születésnapja évében a Munka Vörös Zászló Érdemrenddel tüntették ki.

1962-ben a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Munka Érdemrend kitüntetés adományozta.

Végül emléklappal ismerték el az új szegedi közúti Tisza-híd, a polgári közúti Tisza-híd és a Lánchíd újjáépítésében végzett munkáját.

1959-ben (60 éves mérnöki tevékenység) megkapta a gyémántoklevelet, 1964-ben (65 év) a vasoklevelet.

1961-ben elnyerte (az 50 éve megszerzett doktori cím közmegebecsülésben viselése emlékére) a műszaki doktori aranyoklevelet.

1966-ban halt meg. Az egyetem és az akadémia saját halottjának tekintette. Koporsóját I. éves hallgatók kísérték. A Farkasréti temetőben, a Feszület Köröndön nyugszik. Emlékét az egyetem udvarán mellszobor őrzi.

Mihailich Győző 60 évet töltött az oktatás, a nevelés, a tudomány, az alkotó munka szolgálatában. Előadásait logikusan, kristálytisztán építette fel. Terveit az ötletesség, a korszerű, új megoldásra törekvés jellemezte. Kiváló szakmai tudása hivatástudattal párosult. Kitűnő emberismerete és igazságérzete miatt tiszteltük benne a tudós vezetőt és a megértő embert.

Szakmai, irodalmi munkássága

A csomópontok merev kötése okozta mellékfeszültségek grafikai meghatározása. Műszaki doktori értekezés. Pátria Nyomda, Budapest, 1906. 38 lap

Rácsos tartók rugalmas elhajlásának meghatározása. MMÉE Heti Ért. 27 (1908), 5. sz. 9. lap

Háromcsuklós fővasúti vasbeton ívhíd. MMÉE Heti Ért. 27 (1908), 13. sz. 133 lap

Masszív hidak építése Németországban. MMÉE Heti Ért. 27 (1908), 18-19. sz. 185, 192. lap

Nagynyílású vasbeton hidak építése hazánkban. MMÉE Heti Ért. 27 (1908), 21. sz. 209. lap

216 m nyúlású vasbeton híd terve. MMÉE Heti Ért. 27 (1908), 21. sz. 209. lap

59 m nyílású vasúti vasbetonhíd. MMÉE Heti Ért. 27 (1908) 21. sz. 210. lap

Vásárcsarnok vasbetonból. MMÉE Heti Ért. 27 (1908) 21. sz. 211. lap

Perronfödelek vasbetonból. MMÉE Heti Ért. 27 (1908) 21. sz. 211. lap

Közúti betonhíd Guggersbachnál Svájcban. MMÉE Heti Ért. 27 (1908) 29. sz. 266. lap

Betonegyesület Angliában. MMÉE Heti Ért. 27 (1908) 29. sz.

Viadukt Frieburgnál Svájcban. MMÉE Heti Ért. 27 (1908) 43. sz. 292. lap

Vasbeton közúti híd Kéménden. MMÉE Heti Ért. 27 (1908) 43. sz. 293. lap

Partfal vasbetonból. MMÉE Heti Ért. 28 (1909) 1. sz. 9. lap

St. Karli-híd építése Luzernben. MMÉE Heti Ért. 28 (1909) 7. sz. 79. lap

Kivándorlók háza Fiumében. MMÉE Heti Ért. 28 (1909) 7. sz. 79. lap

- Vasúti háromcsuklós ívhíd betoncsuklókkal. MMÉE Heti Ért. 28 (1909) 14. sz. 156. lap
- Vasbeton viadukt Pyrimontnál Genf közelében. MMÉE Heti Ért. 28 (1909) 14. sz. 157. lap
- A vasbetontartók grafikus méretezése. MMÉE Közl. 28 (1909) 31. sz. 301-305. lap
- Nikkelacél alkalmazása hídszerkezetekben. MMÉE Heti Ért. 28 (1909) 31. sz. 307. lap
- Die Parkgassenbrücke in Temesvár. Beton u. Eisen 8 (1909) 15. sz. 359-362. lap
- Konzolos vasbeton hidak építése Magyarországon. MMÉE Heti Ért. 29 (1910) 31. sz. 345-350. lap
- Nikkelacél hidak Németországban. MMÉE Heti Ért. 29 (1910) 29. sz. 336. lap
- A szolnoki közúti Tiszahíd vasszerkezete. MMÉE Közl. 31 (1912) 43. sz. 697-703. lap
- Újpest vízművének víztornyról. MMÉE Közl. 47 (1913) 8. sz. 137-142. lap
- Kberndl* Antal emlékezete. A Technikus 3 (1921-1922) 9-10. sz. 200-201. lap
- Der Getreidespeicher im Freihafen von Budapest, Beton u. Eisen 28 (1929) 13. sz. 229-232. lap
14. sz. 261-264. lap
- Essais comparative avec poutre de béton à section en T avec armatures en acier siliceux et reduction des sections des armatures contre le cisaillement. Association Internationale des Ponts et Charpentes ler Congres Paris, 1932
- Összehasonlító kísérletek folytatás acélbetétes portlandcementtel és bauxitcementtel készült T keresztmetszetű gerendákkal. Anyagvizsgálók Közlönye 12 (1934) 7-8. sz. 177-208. lap
- A meleg befolyása a bauxit-cementbeton szilárdságára. Akadémiai székfoglaló. Matematikai és Természettudományi Értesítő 54 (1936)
- A beton- és vasbeton építés újabb fejlődése. A Mérnöki Továbbképző Intézet kiadványai 3 (1942), 68. lap
- A beton és vasbeton építés újabb fejlődése. A Mérnöki Továbbképző Intézet kiadványai 1947. 68 lap, 65 t
- A vasbeton építés újabb fejlődése. Előfeszített vasbeton szerkezetek, héjszerkezetek. (A vasbeton.) A Budapesti Építőmesterek Ipartestületének kiadványa 1947.
- Magyar cementek zsugorodásának és gőzölésének, valamint a beton és a beleágyazott acélhuzal közötti felületi kötésnek vizsgálata. Acta Technica Hung. 2 (1951), 2. füz. 461-486. lap
- Korszerű építési szerkezetek és eljárások. Az MTA Műszaki Tudományok Osztályának Közleményei 1 (1951), 740-754 lap
- A XIX. és XX. századbeli magyar hídepítés története. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1960. 127 lap
- Mihailich* Gy. - *Haviár* Gy.: A vasbeton építés megindítása és első építményei Magyarországon. Akadémiai Kiadó.
- (Ez a füzet Dr. *Mihailich* Győző az oktató, a tervező, a kutató és a közéleti ember c. emlékkönyv felhasználásával készült.)

Esetek Mihailich Győző életéből az Emlékkönyv alapján:

... Dr Mihailich Győzőt 70 éves korában a Magyar Köztársasági Érdemrend középkeresztjével tüntették ki, az 1947. november 13.-i Egyetemi Tanács ülésén.

Dr Csűrös Zoltán rektor – kitüntetése alkalmából – meleg szavakkal köszöntötte Mihailich Győző professzort, akinek kitüntetése, mint ahogy azt Gerő miniszter úr is mondotta, nem csak egyetemünk egyik legkiválóbb professzorát, hanem egész Műegyetemünket érte. Köszöni, hogy a sok szép nehézséggel küzdő Műegyetem tekintélyének emelése érdekében is milyen értékes munkát végzett, és őszinte szívből kívánja, hogy működését a múlthoz hasonlóan hosszú időn keresztül erőben és egészségbe folytathassa. Az üdvözlésre Mihailich Győző professzor köszönetet mondott. Ebben kifejezésre jutatta, hogy az az elismerés amely őt érte, és az az eredmény, amelyet az ország hídjainak újjáépítése terén elértek, elsősorban régi és kiváló professzorának, dr. Kherndl Antalnak és volt professzor társának dr. Kossalka Jánosnak valamint a Hidépítési Osztály vezetőinek Gállik és Beke értékes munkájának köszönhető, akik nagytudásukkal biztosították, és megadták a mai generációnak azt az elméleti alapot, amely nélkül ezeket a nehéz feladatokat megoldani nem lehetett volna. Kegyelettel áldozott az Egyetemi Tanács előtt emléküknél...

... Mihailich Győző 80. születésnapja alkalmából az újságíróknak (nevét nem tudom, mert t. i. aláírás volt csak) következőképpen nyilatkozott. Mérnököket kell nevelni, és nem csak tudományt akarunk fejükbe tölteni, hanem lelkesedést és szeretetet is: érezzék az örömét annak, ha bármilyen kis művel gyarapszik a haza, ez az ő munkájuk eredménye. Hiszen ez az öröm, az alkotásoknak ez az elégedettsége a mérnök legnagyobb jutalma. A fiatal mérnököket, hallgatóimat nagyon szeretem, és ha lehet, mindegyiknek külön is megmondom, amire engem 80 év munkája tanított: csak embertársaink javára végzett munka boldogít...

Részlet Mihailich Győző rektor által egy tiszteletbeli doktorrá avatás alkalmával mondott beszédből:

...Nemzeteknek, melyek nyersanyagokban és általában anyagi javakban nem dúskálhatnak, létérdekük, hogy mennél hatalmasabb szellemi erőket gyűjtsenek és azokat folyamatosan mennél jobban megnöveljék. Nagyfokú szellemi erők teszik ezután lehetővé, hogy a különböző természeti nehézségekkel meg lehessen birkózni. Igen sokszor tapasztalható, hogy nem azok a nemzetek boldogulnak a legjobban, melyek csak nyersanyagokban gazdagok, hanem azok, amelyek a nyersanyagok feldolgozásához, hasznosításához szükséges mélyreható tudással és nagy szellemi erővel rendelkeznek. Ezért egész természetes, hogy mindazokat, akiknek munkássága a nemzet életerejét megacélozza, felfokozza, különös tisztelet és megbecsülés illeti meg...

A sorozat célja műszaki alkotók és műveiknek megismertetése minél szélesebb körben. A mérnöki tevékenység elismertetésének záloga, hogy ismerjük múltunk (és jelenünk) jeles alkotóit. Reméljük e sorozat szolgálhatja 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 ismertetett tizenöt jeles mérnököt. Jelen megújult formában, füzetenként egy-egy mérnököt kívánunk ismertetni (eddig megjelent Szikszay Gerő, Mentés Zoltán, Sávoly Pál és Zielinski Szilárd).

A sorozattal kapcsolatos észrevételeket, illetve megjelentetendő mérnökökre vonatkozó javaslatokat, felhasználható anyagokat nagy szeretettel várjuk és fogadjuk.

ÁKMI Közúti Szakgyűjtemény

cím: 6200 Kiskőrös, Dózsa György út 38. **Szászi András**

Telefon: 78/511-935 *szakgyűjtemény vezető*

e-mail: kozutigy@externet.hu



