

MŰSZAKI ALKOTÓK  
◆  
MAGYAR MÉRNÖKÖK

Megjelent 2007-ben a 35. debreceni Ütügyi Napokra  
Dr. Koller Sándor születésének 80. évfordulója alkalmából





Dr. Koller Sándor (1927-1993)

a forgalomtechnika és a forgalomtechnika oktatásának  
magyarországi meghonosítója

Írták:

*Dr. Koller Sándorné, Dr. Koller Ida, Koller Sára*

ISSN 1785 6485

Kiadó: MTESZ Fejér m. szervezete és a KKK  
Nyomda: Druk-ker Kft., Kiskőrös

## ***Bevezetés***

80 éve született Koller Sándor, a forgalomtechnika és a forgalomtechnika oktatásának magyarországi meghonosítója.

Az 1950-es években Európában egységes volt az a vélemény, hogy a fejlett közúti forgalom csak részletes közúti forgalmi ismeretekkel rendelkező műszaki szakemberek tevékenysége nyomán bonyolódhat le biztonságosan, kényelmesen és gazdaságosan. A tervszerű felkészülés érdekében az útépitő ill. közúti mérnököknek már a közúti forgalom nagymértékű növekedése előtt szükséges ezeknek az ismereteknek a megszerzése, mivel az útépités és a közúti forgalomtechnika szorosan összetartozik.

## ***Kezdetek, a család***

1927. augusztus 3-án született Sashalmon. Öt éves volt, mikor édesapja meghalt. Okleveles tanítónő végzettségű édesanyja - akinek özvegyi nyugdíján kívül semmiféle jövedelme nem volt - négy nagyobb testvérével együtt a legnehezebb anyagi körülmények között iskoláztatta. 1949-ben édesanyja is meghalt. Idősebb bátyja, Miklós (1920 - ) okl. mérnök, másik bátyja, Tibor (1926 - 2004) okl. építészmérnök, nővérei, Vilma (1922 - ) és Katalin (1924 - 1982) okl. általános iskolai tanárok.

## ***Tanulmányok***

Gimnáziumi tanulmányait a Gödöllői Premontrei Gimnáziumban végezte. Cinkotán laktak, onnan járt be naponta HÉV-vel. Kitűnő tanulóként tanítást is vállalt a család anyagi gondjainak enyhítésére.

1950-ben mérnöki oklevelet szerzett a Budapesti Műszaki Egyetemen. Még az oklevél megszerzése előtt kinevezték az Út- Vasútépités és Közlekedésügyi Tanszékre demonstrátornak, majd tanársegédnek. Már az első években a tanszék vezetője, Dr. Vásárhelyi Boldizsár professzor - látva pontos, megbízható munkáját és kiváló ítélőképességét - rábízta „Útépités tan” és „Vasúti felépítmény” című tankönyvei kéziratának nyomdakész állapotba hozását, valamint a Magyar Tudományos Akadémia Városi Közlekedési Albizottságának titkári teendőit.

## ***A lelkes oktató, a forgalomtechnika hazai oktatásának kezdeményezője***

Az oklevél megszerzését követően a BME Építőmérnöki Kar Út- Vasútépítés és Közlekedésügyi Tanszékén 1953-ig tanársegéd, 1953-tól adjunktus, 1968-tól docens, 1988-tól - haláláig - 1993-ig egyetemi tanár. A tanszék neve közben 1963-tól Útépítési Tanszékre, 1992-től Út és Forgalomtechnika Tanszékre változott.

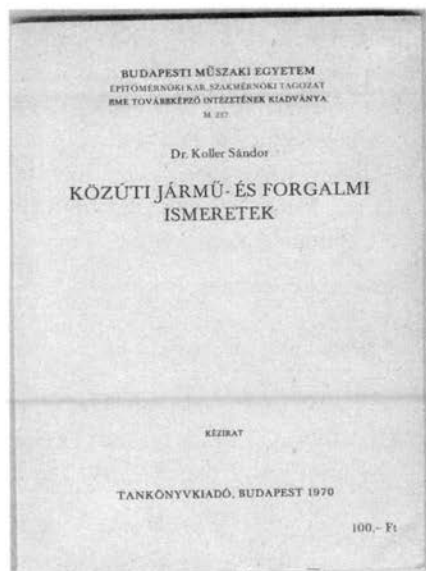
Az 1954 -55 tanévtől több tárgy előadója a Mérnöki, ill. **Építőmérnöki Karon**, valamint a Közlekedési Üzemmérnöki (mai **Közlekedésmérnöki**) **Karon** és a **Gazdasági Mérnöki Szakon**.

**A Szakmérnök-képzésben** annak 1962. évi megindulása óta előadó, majd szakvezető. Az Építőmérnöki Karon kívül a Közlekedésmérnöki Kari szakmérnök-képzésben is részt vett, több szakon és tanfolyamon.

1956-tól adott elő a gépjárművek mozgására és üzemére vonatkozó közúti és közúti forgalmi ismereteket, és Magyarországon elsőként - közúti forgalomtechnikát és városi forgalomtechnikát. A külföldi szakirodalom beható tanulmányozásával, a hazai vizsgálatok eredményeinek felhasználásával és saját kutató munkájával alakította ki és fejlesztette tovább a **Közúti forgalomtechnika**, a **Városi forgalomtechnika**, a **Városi közlekedéstervezés** című tantárgyak anyagát.

Az 1957-ben megjelent „Fejezetek az útépítés köréből”, majd az 1961-ben megjelent „Fejezetek az úttervezés köréből” című **egyetemi jegyzetei**, továbbá az 1962-ben és 1963-ban megjelent „Közúti forgalomtechnika I.,II.” című **szakmérnöki jegyzetei** ezeknek az ismereteknek **első magyar nyelvű összefoglalásai**. Ezek továbbfejlesztése az 1966-ban megjelent „Közúti forgalomtechnika” című **szakmérnöki jegyzete**, továbbá az 1967-ben megjelent „Városi forgalomtechnika I.” című és az 1968-ban megjelent „Városi forgalomtechnika II.” című **egyetemi jegyzetei**. Az utóbbi jegyzetek az ugyanilyen nevű új tárgy anyagát foglalják össze, melynek 1963 óta előadója volt a Mérnöki ill. Építőmérnöki Karon. A továbbfejlesztett tananyag összefoglalásaként jelent meg 1976-ban a „**Forgalomtechnika**” című **tankönyve**.

**A hazai könyvkiadásban ez az első ilyen című és tartalmú mű.**



A **Gazdasági Mérnöki Szakon** - annak megindulása óta - előadta az „Útépítés sajátos gazdasági kérdései” c. tárgyat. Ennek továbbfejlesztett anyagát az 1964-ben megjelent „Közúti gazdasági kérdések” c. egyetemi jegyzete foglalja össze, a tárgy új nevével egyező címen. A jegyzet átdolgozott kiadása 1970-ben jelent meg. Ebben a témakörben igen sok diplomamunka konzultálását végezte és többnek felkért bírálója volt.

„Koller Sándor **rendkívüli érzékkel rendelkezett a gazdasági kérdések megítélésében.** ... az előadásaiban mindig felvetette azt, **ha egy mérnök valamit tervez,** valamilyen intézkedést hoz, kötelessége azonnal arra gondolni, **hogy az megvalósítható-e,** hogy a gazdasági következményei elviselhetők-e.” [1]

A **Mérnöki Továbbképző Intézetben** 1958 óta közel 25 előadássorozatot tartott önállóan, vagy kezdeményezésére társelőadókkal.

Tevékenyen részt vett a Kari Oktatási Bizottság munkájában az **új tanterv, az egységes építőmérnök képzés kialakításában.** Elérte, hogy a hallgatók már a 3.félévben egy szaktárggyal (Közlekedés) ismerkedhessenek. Ennek tematikáját el is készítette, de összes előadásának megtartásában korai halála megakadályozta.

„Nagyon nagy segítséget nyújtott a Karnak abban, hogy az **Építőmérnöki Kart akkreditálták** a Ph.D. fokozat odaítélésére.” [1]

Nagyon **élvezetes előadásokat** tartott. Ezekre gondosan felkészült és hatalmas mennyiségű szemléltető anyagot vitt magával az előadásokra. Amit lehetett, bemutatott ábrán, képen, fényképen, a falitáblára szabad kézzel igen szép diagramokat, ábrákat rajzolt. Rendszeresen tartott diavetítést is külföldi szakmai érdekességekről, melyeket turistaútjai alkalmával fényképezett.

Elvárta, hogy a hallgatók jelenjenek meg az előadásokon és jegyzeteljenek. Szigorú volt, de igazságos. Ezt a hallgatók is elismerték. 1988-ban „**Kiváló oktató**” kitüntetést kapott **a hallgatóktól.**

**Élethivatása volt az oktatás,** a szakmai ismeretek továbbadása, a következő mérnökgenerációk nevelése. „Oktató és nevelő ... munkáját rendkívüli ember- és szakmaszeretet jellemezte.” [2]

Oktatási munkájában - a tudományos ill. szakmai megalapozottság biztosítása mellett - **legfontosabb feladatnak a korszerű szemlélet adását, a lényeg, az összefüggések, a kölcsönhatások hangsúlyozását, a helyesen értelmezett szakmai kritikai szellem kialakítását tekintette.**



A IV.é. közl.ép.

sakos mérnökhallgatók részére

1993. ápr. 20.-án, kedden 17<sup>h</sup>-kor

lesz lehetőség a

Budapesti Forgalmirányító

Központ

megtekintésére.

Találkozás 17<sup>00</sup>-kor a Központ  
előterében.

(Megközelítés: a Kálvin tértől  
az Üllői úton,  
a Szabó Ervin téren.)

A bemutatón a Központi forgalomtechnikai  
tanács hallgatóin kívüli érdeklődők is  
résztvehetnek.

1993.04.14.

Koller Sándor

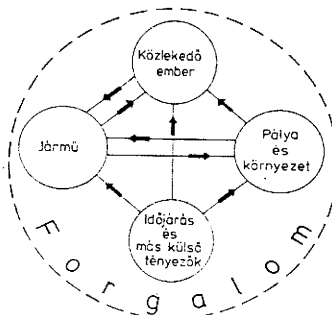
Fontosnak tartotta a hallgatók szakmai érdeklődésének felkeltését, a hivatástudat kifejtését.

1966 őszén a Városi forgalomtechnika tárgy hallgatói nagy érdeklődésére való tekintettel **Forgalomtechnikai Klubot** alakított és vezetett. Ennek keretében a hallgatók időszerű szakmai kérdésekről, tervekről, forgalmi létesítményekről ismertetést hallottak, részben külső előadókkal, továbbá önként vállalt vizsgálatokat végeztek, melyek eredményeit ismertették és ezeket megbeszélték, megvitatták. A Klub rendezvényeit komolyzenei hanglemezeinek hallgatásával színesítette.

1967-től a Közúti forgalomtechnikai **Tudományos Diákkör** vezetője. Bízatta, buzdította a tehetséges hallgatókat a tudományos munkára. Évente több, díjnyertes TDK dolgozatot készítő hallgató konzulense volt. 1983-ban az Országos TDK Szervező Bizottságtól oklevelet és emléklakettet kapott „az elmúlt időszakban a tudományos diákköri mozgalom támogatásában végzett kiváló munkáért”.

„Koller professzorhoz kerülni egy hallgatónak azt jelentette, hogy **új dolgokkal kell foglalkozni, hogy alaposan kell dolgozni, és hogy bizony az átlagnál több munkát kell a diplomaterv**” ill. TDK-dolgozat elkészítésénél végezni. „Koller Sándor professzor elérte a hozzá került hallgatóknál azt, hogy olyan lelkesedéssel készítették a diplomatervüket, hogy a végén le kellett állítani őket, hogy idő maradjon a védési felkészülésre is.” „...**sokan** vannak itt olyan kollégák, akik **azért kerültek a szakma csúcsára, mert Koller professzor úrnál TDK dolgozatot készítettek.**”[1]

A közlekedésépítő szakos mérnökhallgatók forgalomtechnikai, forgalombiztonsági és közlekedéstervezési vizsgálataikat és javaslataikat a Közlekedéstudományi Egyesületben a Városi Közúti Közlekedési Szakosztály rendezésében előadáson ismertették.



2. ábra. A forgalom alkotóelemei és ezek kapcsolatai

A Budapesti Műszaki Egyetem és külföldi egyetemek közötti kapcsolat keretében több **egyetemmel együttműködött** különböző témákban.

Ezek közül kiemelve néhányat:

- a Drezdai Közlekedési Főiskola Közúti Közlekedési Intézetével és a Közlekedésbiztonsági Kutató Intézetével (az 1960-as évektől a Főiskola átszervezéséig ill. megszűnéséig),
- a Karlsruhei Egyetem Közlekedési Intézetével forgalomtechnikai, közlekedéstervezési, közlekedésbiztonsági témákban, 1971-től,
- a Bécsi Műszaki Egyetem Közlekedéstervezési és Forgalomtechnikai Intézetével. Az 1986-1990 közötti téma: Települések közlekedésének fejlődése, a kerékpáros és a gyalogos forgalom biztonsága Ausztriában és Magyarországon. Összehasonlító értékelés.



Csehszlovák egyetemi hallgatóknak és Straka professzornak terveket mutat a 6. sz. főút szekszárdi deltájában az 1959. augusztusban rendezett tanulmányi kiránduláson

1991-ben a bécsi (Wien) Műszaki Egyetem **vendégprofesszora** volt.

## ***Tudományos és közéleti tevékenysége***

Oktatói tevékenysége mellett folyamatosan kapcsolatban volt a közúti és a városi közlekedési szakterülettel. Közreműködött **közúti tervezési irányelvek és szabványok kidolgozásában** és felülvizsgálatában. Ezek közül legjelentősebbek:

Autópályák tervezési irányelvei (tervezet)

Országos Közutak Tervezési Szabályzata

Városi utak Tervezési Szabályzata

Közutak Tervezése Szabvány.

1962-63-ban ipari gyakorlaton, 1963-64-ben **hivatásos szakértő**ként működött a Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalatnál. A Közlekedés-fejlesztési Csoportnál a közúti forgalmi tervezési munkák szakmai irányítását végezte, tervbíráló bizottsági elnökként működött. (Pl. az Astoria gyalogos aluljáró, az M1-M7 autópálya fővárosi bevezető szakaszának tervbírálatát vezette.)

Több tervezőintézetben szakértő bizottság tagja, tervpályázatnál zsűritag, városrendezési tervezésnél konzultáló-bizottság tagja volt.

Részt vett az **Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság** szakbizottságainak munkájában, a **Budapest közlekedésfejlesztésével** és a **hazai városi közlekedés fejlesztésével** foglalkozó **bizottságok vezetője** volt.

Ütügyi szakmai tevékenysége alapján felkérték Nemzetközi Ütügyi Kongresszusokra készülő, a magyarországi szakmai eredmények bemutatására összeállított „magyar jelentések” készítésében való részvételre, ill. ennek vezetésére, több témakörben. (XI. 1959. Rio de Janeiro, XII. 1964. Róma, XIII. 1967. Tokio, XIV. 1971. Prága)

Az 1962. évi Moszkvai Nemzetközi Ütügyi Kongresszusra készült magyar jelentésnél az egyik téma munkabizottságának vezetője volt, az OSZZSD 1966. évi (Varsói) Ütügyi Konferenciája forgalmi kérdésekkel foglalkozó témájánál szintén.

A 9. Nemzetközi Közúti Forgalomtechnikai és Forgalmbiztonsági Hét (1968, München) szervezőbizottságának felkérésére forgalmbiztonsági témában tanulmányt küldött. A 12.-en, 1974-ben Belgrádban témabizottság tagjaként részt vett, ismertetést és a vitában hozzászólást tartott.

A KGST Építésügyi Állandó Bizottságának Pécsen tartott szakértői értekezletén az Építésügyi Minisztérium felkérésére előadást tartott (1967) „A városi közlekedés előrebecslése nagy távlatra” címen és az egyik témában a magyar szakértők vezetője volt.

Több hatóság felkérésére részt vett szakembereik forgalmi képzésében ill. továbbképzésében (a KPM közúti szakemberei, a Közlekedésrendészet tisztjei, az Igazságügyi Minisztérium közlekedési bírái számára).

A Magyar Szabványügyi Hivatal felkérésére sok közúti forgalmi tárgyú szabvány kidolgozó bizottságában működött, és többnek elnöke volt.

1952-65 között a **Magyar Tudományos Akadémia** Városi Közlekedési Albizottságának, majd a Közúti és Városi Közlekedési Albizottságának titkára, 1985 - től haláláig a Közlekedéstudományi Bizottság tagja volt.

A **Tudományos Minősítő Bizottság** Építési, építészeti és közlekedéstudományi szakbizottságának tagja volt 1976-1980 között.

1976-ban aspiránsvezető volt két aspiránsnál. Több kandidátusi értekezés bírálója és több bíráló bizottság titkára, egynek elnöke volt.



Rendszeresen visszatérő felkért **előadója volt külföldi és hazai tudományos rendezvény-sorozatoknak.** A moszkvai Nemzetközi Forgalmbiztonsági Konferencián három alkalommal (1970, 1972, 1975), a drezdai Közlekedéstudományi Napokon öt alkalommal (1970 és 1982 között) tartott előadást, 1984-ben elküldte előadását.

A Közlekedéstudományi Egyesület által szervezett ankétokon, konferenciákon 1957-től kezdve előadásokat, hozzászólásokat tartott (Útügyi Napok, Budapesti Útügyi Konferenciák, Forgalmbiztonsági Konferenciák, Forgalmbiztonsági Szimposium, stb.) Az egri Városi Közlekedési Konferenciáknak 1983-tól haláláig rendszeresen előadója volt.

A **Közlekedéstudományi Egyesületnek** 1951 óta tagja, 1993-tól **örökös tagja.** 1962 - 1966 között a Közúti és Városi Forgalmi Szakcsoport elnöke, 1966 - tól a **Városi Közúti Közlekedési Szakosztály** elnöke volt haláláig. A szakosztályon belül 1963-ban megalakította és vezette a "Közúti és Városi Forgalmbiztonsági Állandó Bizottságot", mely 1967-től **Forgalmbiztonsági és Forgalomszabályozási Állandó Bizottság** néven működött. A bizottság törekedett a közúti és a városi baleset-megelőzés és forgalomszabályozás tudományos megalapozásának, és az érdekelt szervek együttműködésének elősegítésére.

Nagyon jelentős volt a Közlekedésrendészet bevonása a KTE-be. Ez sok előnnyel járt a baleset-megelőzési tevékenység terén.

A bizottság megvitatta az időszerű feladatokat és javaslatokat alakított ki. Így megvitatta a KRESZ-módosítások tervezeteit, a KM rendelet-tervezeteket és eljuttatta javaslatait az illetékes szervekhez. (2/1976; 20/1984)

Az Állandó Bizottsághoz kapcsolódó **Forgalomirányítási Szakbizottság** 1968-tól működött vezetésével.

Figyelemmel kísérte, ismertette, megvitatta a tervezési irányelvek külföldi fejlesztését, és elősegítette ezek hazai téren való hasznosítását.

Vezetésével a Szakbizottságon belül alakult munkabizottság - a Fővárosi Közlekedési Főigazgatóság felkérésére - kidolgozta „A jelzőlámpás forgalomirányítás szabályzata” tervezetét.

A Szakosztálynak megalakulása óta, Koller Sándor vezetése alatt **az év csaknem minden hónapjában volt rendezvénye.** Az évente rendszeresen visszatérő rendezvényeken kívül aktuális témákban kb. havonta további előadásokat szervezett és tartott, vitadélutánokat vezetett. Évente tartott értékelő ismertetést a közúti balesetek alakulásáról.

Az érdeklődés esetenként oly nagy volt, hogy a hallgatóság nem fért be a KTE által biztosított terembe.

Az előadások után mindig volt hozzászólásra mód, amely néha olyan élénk eszmecsere vezetett, hogy a rendezvény késő estig eltartott.

**Tudományos munkáját** részben az oktatási anyag fejlesztése érdekében, részben a szakterületen felmerülő tudományos problémák megoldására végezte. Szakterülete - a közúti forgalomtechnika, a városi forgalomtechnika, közlekedéstervezés - gyors és jelentős fejlődése miatt az oktatási anyag folyamatos fejlesztése volt szükséges. Ennek tudományos megalapozását fontos feladatnak tekintette.

### Főbb kutatási területei:

**Az út és a jármű kölcsönhatása** (az ember - jármű - pálya -forgalom kapcsolatrendszeren belül)

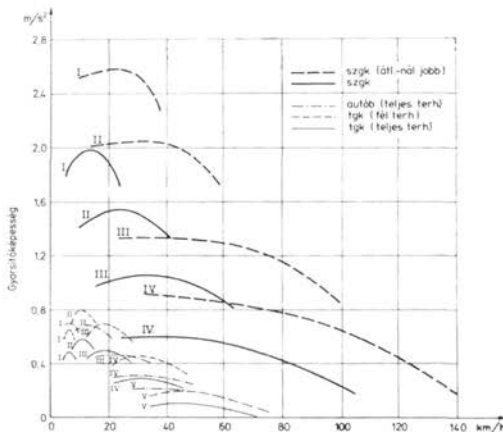
**Közúti gazdasági összefüggések**

**Közúti és városi közlekedésbiztonság** (baleseti összefüggések, forgalmi-konfliktus-technika továbbfejlesztése, nemzetközi összehasonlító értékelések, az útjellemzők hatásainak elemzése)

**Közlekedésminőség** (forgalomminőség; a gyalogosok, a mozgásukban gátoltak és a kerékpárosok forgalmi körülményeinek javítása)

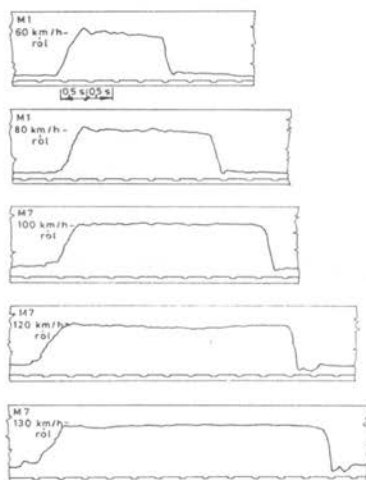
**A közúti pálya minősítése a forgalomra való alkalmasság alapján.**

**A közlekedésfejlesztés-tervezés munkamódszerének fejlesztése.**



15. ábra. Jellegzetes gépkocsik gyorsítóképessége

Az **út és gépjármű kölcsönhatásának** témájával régóta részletesen foglalkozott. Ennek vizsgálata során kiterjedt, hazai viszonyokra érvényes számításokat végzett, elsősorban a gépkocsik mozgására és az útvonalvezetés gazdaságosságára vonatkozóan. Ilyen irányú méréseket, vizsgálatokat javasolt. Ebben a témában együttműködött az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézettel, 1960-tól az út és gépkocsi kölcsönhatásának vizsgálata tárgyú témakollégium elnökeként.



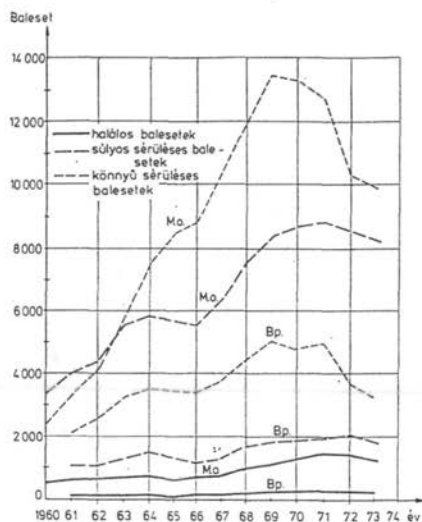
59. ábra. A fékezési lassítás alakulása  
(IFK Bremsschreiber készülékkel regisztrálva)

1960 óta mióta a Központi Statisztikai Hivatal közzétette a hazai baleseti adatokat figyelemmel kísérte a **közúti közlekedési balesetek alakulását**. Hangsúlyozta a baleset-megelőzés fontosságát, a balesetek számának és súlyosságának csökkentését. Évente értékelte a forgalombiztonsági helyzetet, előadást tartott a KTE Városi Közúti Közlekedési Szakosztály - melynek 1966-os megalakulása óta haláláig vezetője volt - rendezésében, cikket írt a Közlekedéstudományi Szemle, ill. a Városi Közlekedés szakfolyóiratokban.

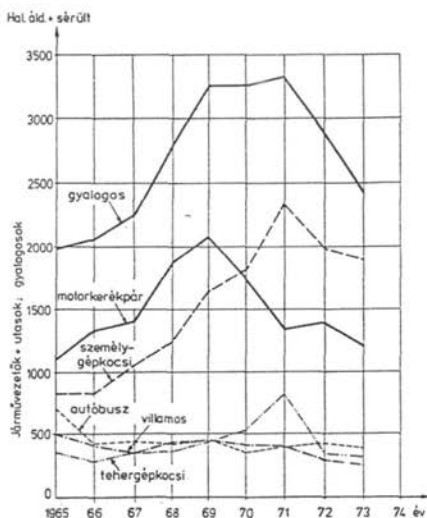
Közlekedésbiztonsággal foglalkozó konferenciákon átfogó ismertetést tartott a hazai közlekedésbiztonsági helyzetről, a helyzet javítására vonatkozó ajánlásokkal. Közel 50 cikke és előadás-anyaga jelent meg közlekedésbiztonsági témában.

A balesetek elemzéséhez legszükségesebb a balesetek körülményeinek részletes rögzítése. Ennek érdekében javaslatokat tett a baleset-felvételi lapok kialakításának fejlesztésére.





144. ábra. A személysérüléses balesetek számának alakulása Magyarországon és Budapesten, súlyosság szerint részletezve

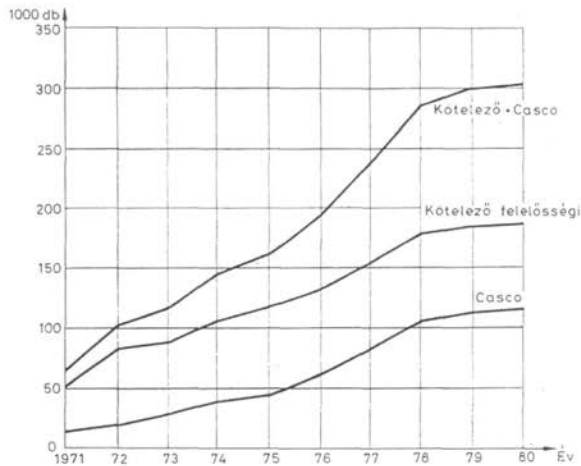


147. ábra. Az áldozatok és a sérültek számának alakulása Budapesten, közlekedési mód, illetve járműfajta szerinti részletezésben

Szorgalmazta, hogy a KSH baleseti kiadványában az országos adatok részletezésén kívül az egyes városokra vonatkozó adatok is megjelenjenek nagyobb részletességgel. Összehasonlító vizsgálatokat végzett és fajlagos adatok segítségével összefüggéseket keresett a városnagyság, motorizációs fejlettség (személygépkocsival ellátottság) és a személysérüléssel balesetek ill. sérültek száma között.

A Budapest Fővárosi Közlekedési Főigazgatóság megbízásából az Útépítési Tanszéken „Budapesti kijelölt balesetveszélyes útvonalak és csomópontok baleseti helyzetének vizsgálata és folyamatos figyelemmel kísérése” című munka témafelelőse volt.

Az Állami Biztosítótól kért adatok segítségével keresett támpontot a csak anyagi káros balesetek számának legalább közelítő meghatározásához. (Az összes csak anyagi káros balesetet 1971-től a rendőrség nem rögzítette.)



98. ábra. A közúti közlekedési káresetek számának alakulása az Állami Biztosítónál

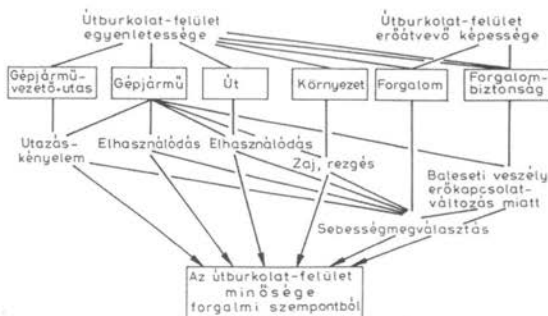
Szorgalmazta a forgalmi konfliktusteknika hazai alkalmazását. Ez a módszer nem a már megtörtént balesetekből akar következtetéseket levonni, hanem a még elkerült, a „majdnem balesetek”-ből, a veszélyes forgalmi helyzetekből - a forgalmi körülmények egyidejű vizsgálata alapján - kíván javaslatot tenni az út, ill. csomópont biztonságosabb kialakítására. A hallgatók a forgalomtechnika tantárgy gyakorlati órái keretében felvételeket készítettek budapesti balesetveszélyes csomópontokon.

Mindig nagyon fontosnak tartotta a közlekedés legvédtelenebb résztvevői, a gyalogosok és kerékpárosok, valamint a mozgásukban korlátozottak biztonságos közlekedésének elősegítését, cikkeket írt, előadásokat tartott, ankétokat, tanácskozásokat szervezett ebben a témában.

**Több munka szakmai irányítását végezte**, melyekre az Útépítési Tanszék kapott megbízást a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumtól és az Építésügyi Minisztériumtól, ill. Budapest Főváros Tanácsa VB. Közlekedési Főigazgatóságától .

Jelentősebbek:

- Az út és jármű kölcsönhatása
- A közúti közlekedési balesetek vizsgálata
- A személygépkocsik számának növekedéséből adódó feladatok a városi úthálózat fejlesztésénél
- A közúti forgalom növekedéséből adódó városfejlesztési feladatok
- A fővárosban előforduló közúti balesetek elemzése, forgalombiztonsági összefüggések vizsgálata
- A városi forgalmi körülmények minősítése
- A budapesti forgalmi körülmények minősítése, a fejlesztések sürgősségi sorrendjének megállapításához
- A budapesti forgalom-minőség alakulásának folyamatos figyelemmel kísérése és értékelése
- Az útburkolat-felület minőségének közlekedésgazdasági, utazás-kényelmi és forgalombiztonsági hatásai
- Az útburkolat felületek minősítésének továbbfejlesztése.



**Tudományos fokozatai:****1968 a közlekedéstudományok kandidátusa, egyetemi doktor**

Kandidátusi értekezésének témája:

Városi közúti forgalmi tervezési alapelvek kialakítása forgalmi, biztonsági és gazdaságossági vonatkozások együttes figyelembevételével

**1984 a közlekedéstudomány doktora**

Doktori értekezésének témája:

A forgalom minősége. A közúti pálya alkalmassága a forgalomra.

***Szakirodalmi tevékenysége***

Fontosnak tartotta a tudományos eredmények megismertetését, a **szakmai tájékoztatást**. Ebben tevékeny részt vállalt, rendszeresen jelentek meg írásai, cikkei.

**2 könyv szerzője:**

Forgalomtechnika (Tankönyvkiadó Vállalat, 1976)

Forgalomtechnika és Közlekedéstervezés (Műszaki Könyvkiadó, 1986), mely az első magyarországi szakkönyv ebben a témakörben.

**25 egyetemi jegyzet** írt az Építőmérnöki Kar és a Közlekedésmérnöki Kar hallgatói részére. Ebből 5 szakmérnöki jegyzet, 3 a Mérnöki Továbbképző Intézet előadássorozatába tartozik.(l. részletesebben a 4. oldalon)

„Jegyzetei kiválóak voltak, **szakkönyvként** használható jegyzetek voltak” [1]

**8 kézikönyvben**, tankönyvben, értelmező szótárban, lexikonban részletszerző

**Könyv-részletek:**

Mérnöki Kézikönyv 2. kötet (Műszaki Könyvkiadó, 1957)

Műszaki Értelmező Szótár 7. Közlekedésügy I. (Terra Bp., 1960)

Műszaki Értelmező Szótár 8. Közlekedésügy II. (Terra Bp., 1960)

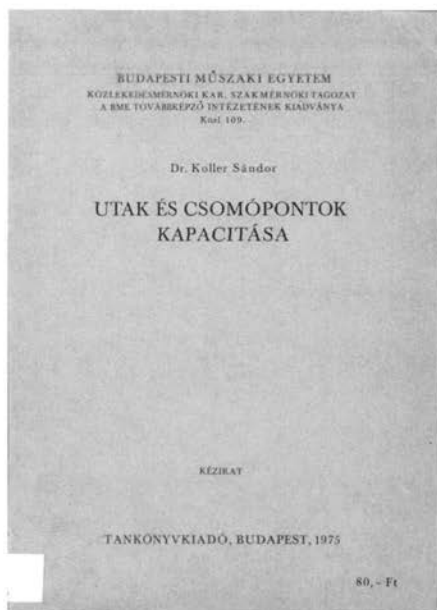
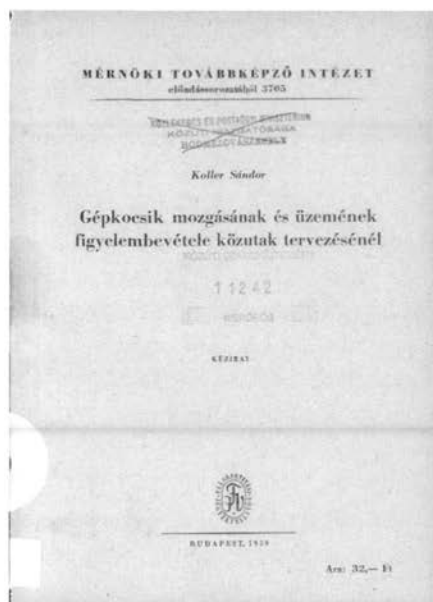
Városi Közlekedési Kézikönyv (Műszaki Könyvkiadó, 1965)

Közlekedésrendészet I. kötet (B. M., 1968)

Városi Közlekedési Kézikönyv (M.K. 2.teljesen átdolg. bővített, 1984)

Mérnöki Kézikönyv 4. kötet (Műszaki Könyvkiadó, 1990)

Magyar Nagylexikon



**Több, mint 160 cikke és tanulmánya** jelent meg a szakfolyóiratokban, a hazai és külföldi konferencia-kiadványokban.

Cikkeiben az útépités és forgalomtechnika, közlekedéstervezés szinte valamennyi kérdésével foglalkozott.

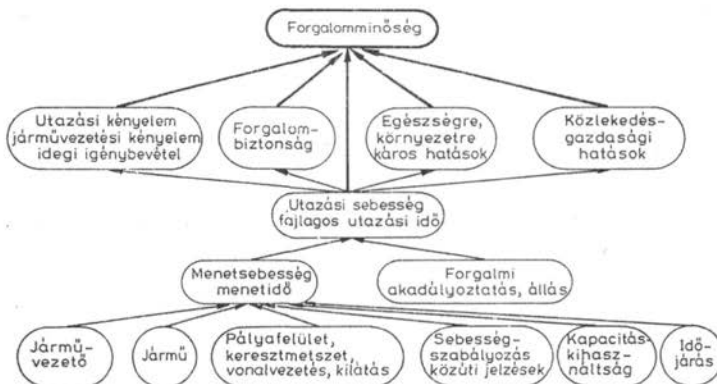
Első cikkei a betonútépités és úttervezés témakörével foglalkoztak a gazdaságossági vonatkozások előtérbe helyezésével.

1958-ban a Magyar Tudományos Akadémia Műszaki Tudományok Osztálya által rendezett Országos Közúti Ankéton tartott előadása már „A közúti járművekkel és a közúti forgalommal kapcsolatos legfontosabb kutatási és oktatási feladatok”-kal foglalkozott. Ennek szövege az Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények II.évf. 2.számában jelent meg.

Cikkeiben a továbbiakban foglalkozott a gépkocsik mozgási jellemzőinek figyelembevételével úttervezéseknél és forgalmi vizsgálatoknál, úttervezési előírásokkal, közúti csomópontok tervezésével.

Évtizedeken át kiemelten foglalkozott az útburkolat felületre vonatkozóan az érdességgel (1964 óta), az egyenletességgel (1973 óta) és a fékezett személygépkocsi és a pályafelület közötti erőkapcsolattal (1975 óta).

Hangsúlyozta a településfejlesztés és közlekedésfejlesztés összhangjának fontosságát, a minőség előtérbe helyezését, a közlekedésminőség és környezetminőség hatását az életminőségre.



Legnagyobb számban a hazai szaklapokban jelentek meg cikkei.

A Mélyépítéstudományi Szemlé-ben (1951-1988 között)	9 db,
a Közlekedéstudományi Szemlé-ben (1952-1991 között)	33 db,
a Városi Közlekedés-ben (1970-1993 között)	37 db,
a Műszaki Élet-ben (1971-ben)	2 db.

A magyarországi konferenciák kiadványaiban is szerepeltek előadásai és hozzászólásai. Német nyelvű előadásai a külföldi konferenciák kiadványaiban találhatók.

Aminél szélesebb körű tájékoztatás érdekében a szakmai folyóiratokon kívül felkérésre a gépjárművezetők ismert lapjában, az Autó-Motorban is jelentek meg ismeretterjesztő, tájékoztató cikkei. (1961 és 1983 között közel 20 cikket írt.)

Olyan fontosnak tartotta a járművet vezető embereknek a közlekedéssel kapcsolatos ismereteinek fejlesztését, hogy az 1986-ban a Műszaki Kiadónál megjelent szakkönyve, a „Forgalomtechnika és közlekedéstervezés” utolsó fejezetében a forgalomtechnikai és utakkal kapcsolatos ismereteket kifejezetten a járművezetésben való hasznosítás szempontjából foglalta össze.

Széles körben tájékozódott a szakirodalomban eredeti nyelven. Minden cikke végén nagyszámú szakirodalmi hivatkozás található.

A **Városi Közlekedés** szakfolyóirat Szerkesztőbizottsági tagja volt a lap megindulásától haláláig.

„Lapunknak kezdettől fogva tevékeny, halk szavú, de határozott véleményt képviselő, segítőkész, igényes szerkesztőbizottsági tagja volt. Javaslati, a szerkesztésnek adott tanácsai és számtalan alapos, tudományos értékű cikke mind-mind lapunk gazdagodását, elismert színvonalának biztosítását, sőt, emelését jelentették.” [2]

## ***Konferenciák, tanácskozások, ankétok szervezője***

Fontosnak tartotta a tájékoztatást, az információ-cserét, a vélemény cserét. Nagyon szerette a vitákat, az értelmes eszmecseréket.

A Közlekedéstudományi Egyesületben a Közúti és Városi Forgalmatszervezési és Forgalmbiztonsági Állandó Bizottság vezetőjeként 1964-ben megszervezte az első országos Közúti Forgalmbiztonsági Konferenciát. A Konferencia fő célkitűzése a közúti balesetek megelőzésének elősegítése és e célból az érdekelt szakterületek munkájának összehangolása volt.

1965-ben szervezte és vezette a KTE **első nemzetközi Közúti Forgalmbiztonsági Konferenciáját**, melyen meghívott külföldi szakteintéyek tartottak előadást a hazai előadók mellett. A konferencia fő célkitűzése a külföldi és hazai tapasztalatok megismerése és megvitatása, valamint a nemzetközi együttműködés elősegítése volt. A nagyszámú külföldi résztvevő és előadó, továbbá több nemzetközi és külföldi szervezet részvétele lehetővé tette e célkitűzések megvalósítását.

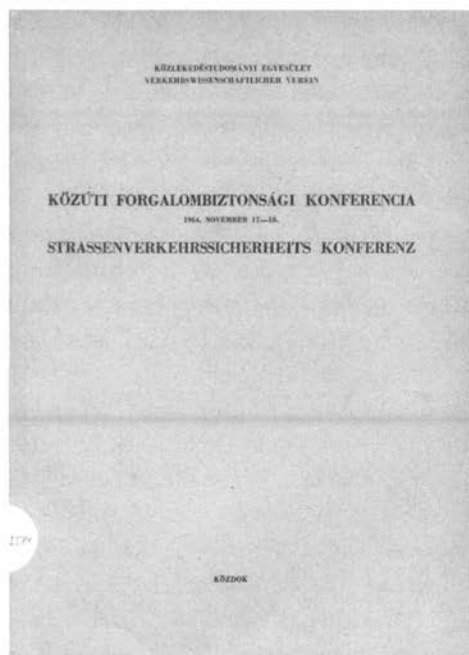
Az 1965.évi konferencia nemzetközi sikerét mutatja, hogy 1968-ban az I. Nemzetközi Közlekedési Balesetkutató Kongresszust a Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen E.V. (GUVU), az Institut für Verkehrsunfallforschung, Freiburg i. Br. és a Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) Wien rendezésében Baden bei Wien-ben és Budapesten tartották, mert a budapesti konferencián résztvett a GUVU képviselője és a magyarországi tevékenységet - különösen a rendőri és a műszaki szervek együttműködését - példamutatónak találta.

A 3 napos bécsi program után a budapesti 2 nap programjának megszervezésére a budapesti Közlekedéstudományi Egyesületben Koller Sándort kérték fel.

A forgalmi szempontból érdekes budapesti részek, létesítmények városnéző körutazás keretében történt bemutatásán kívül a kb. 90 résztvevő ismertető előadásokat hallott a közúti forgalmbiztonság magyarországi helyzetéről, a közúti szervek tevékenységéről, közúti- és autóműszaki kutatásokról, a gépjárművek műszaki felülvizsgálatáról, a gépjárművezető-képzés fejlesztéséről, a rendőri szervek és a Közúti Balesetelhárítási Tanács tevékenységéről.

A vendégek meglepődtek a magas szakmai színvonalon, a forgalomfejlődéshez képest nagymértékben elől járó szakismereteken, a forgalmbiztonsági kérdésekkel való részletes foglalkozáson.





# I.-II. T É M Á K K Ö R

A közlekedési baleseti kutatás alapjai és módszertana.  
Dr. K. Lehmann  
 a Freiburgi Közlekedési Baleseti Kutató Intézet igazgatója

A közúti járművek optikai jelzéseinek jelenlegi helyzete.  
 Dipl.-Ing. H. G. Hornig, Német Demokratikus Köztársaság  
 Berlin

Hozzájárulások  
Wolff Gustáv r. ezredes, okl. mérnök  
 FM Közlekedési Csoportfőnökség

Felth Mihály okl. mérnök  
 Póvárosi Tanács Közlekedési Igazgatóság

Gashó József r. ezredes, okl. kősz. mérnök  
 Csongrád megyei HVE Közlekedésszervezeti Osztály

I.-II. témakör vitája  
 Vitavezető: Kollár Sándor

# III. T É M Á K K Ö R

VÁROSI TÖMÉSGÖZLEKEDÉSI BALESEK MEGELŐZÉSENEK

MÓDSZEREI

A budapesti tömegközlekedés biztonságának értékelése.  
Bacsy Rudolf igazgatóhelyettes, okl. mérnök  
 Főv. Tanács Közlekedési Igazgatóság

A tömegközlekedési balesetek megelőzésének módszerei.  
M. Látosné okl. mérnök  
 Lengyel Népköztársaság

Hozzájárulások  
Dr. Révész Géza r. alezredes  
 HVE Közlekedésszervezet vezetője

# TARTALOMJEGYZÉK

## MEGHÍVÓ

Dr. Csandán György közlekedés és postaiügyi miniszter,  
 a Magyar Tudományos Akadémia lev. tagja,  
 a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke

A konferencia előzőlése  
Barlós István  
 Póvárosi Tanács VB. elnök

A közúti forgalom biztonságának helyzete Magyarországon.  
 Az 1964. évi Konferencia óta elért eredmények.  
Kollár Sándor adjunktus /FME/  
 a KTE Közüti és Városi Forgalomszervezési és Forgalom-  
 biztonsági Államfélig Bizottságának vezetője

## I. T É M Á K K Ö R

A FORGALOMBIZTONSÁG NÖVELEDÉS ÉS UTAK KIALAKÍTÁSÁNAK  
 ÉS FELSZERELÉSÉNEK FELSZERELÉSÉVEL

A forgalombiztonság növelése a városi utak és csomópontok kialakításának fejlesztésével.

Dr. A. Rotter  
 az orosz Közlekedési Minisztérium Közüti Balesetmegelőzési Hivatalának vezetője

Az utakon előforduló veszélyes anyagok feltárásának módszertana

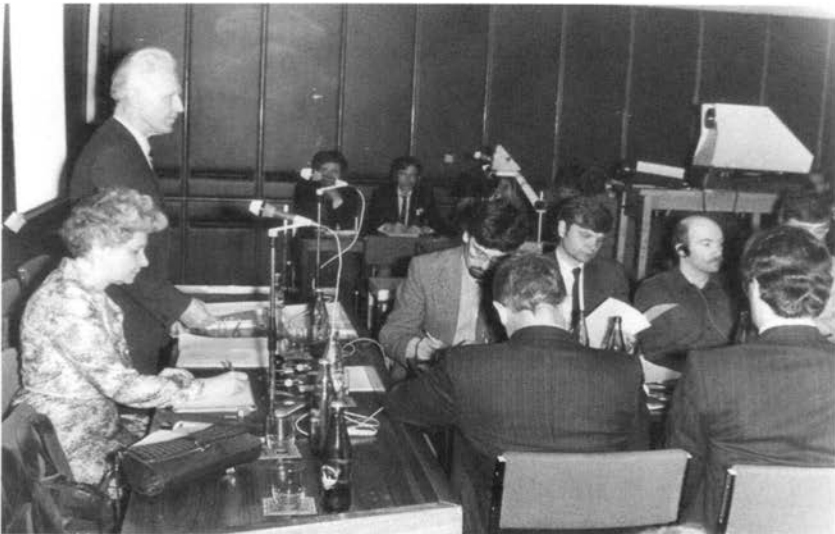
Dr. V. F. Babkov  
 egyetemi tanár, Moszkva

Az utajelzők és a forgalombiztonság kapcsolata a magyarországi vizsgálatok eredményei szerint.  
Balogh Tibor tud. munkatárs, okl. mérnök  
 Utügyi Kutató Intézet



A Közlekedéstudományi Egyesületben **1970-ben** a Városi Közúti Közlekedési Szakosztály elnökeként sajátos munkamódszerű, kerekasztal jellegű **nemzetközi tanácskozást** szervezett, melyen aktuális témában **előadások nélkül**, kölcsönös tájékoztatásra, véleménycserére és vitára került sor, előre megadott kérdés-csoportokban. A tanácskozásnak olyan nagy sikere volt, hogy a résztvevők kérték, hogy Budapesten **minden évben** szervezzenek ilyen tanácskozást, melyen a szakemberek Európa Nyugati és Keleti részéből kötetlenül megvitathatják a közlekedéssel kapcsolatos problémáikat. Egy nemzetközileg elismert tanácskozás-sorozat alakult ki a **"Budapesti közlekedéstervezési és forgalomtechnikai nemzetközi tudományos tanácskozás"-**sorozat (10-12 ország 70-90 szakértőjének részvételével), melyet Koller Sándor szervezett, és személyesen vezetett 24 éven keresztül, egészen haláláig.

Az egyes tanácskozások témáit aszerint választotta meg, hogy akkor mi volt a leginkább időszerű. A felfogások változását, a súlypontok eltolódását törekedett figyelembe venni, előremutatóan. Fontosnak tartotta a minőség és a forgalombiztonság előtérbe helyezését, valamint az emberközpontú közlekedéstervezés helyességének hangsúlyozását, a gyalogosok és a kerékpárosok fokozott segítségét. Kitért a közép- és kelet-európai szerkezeti változások közlekedési hatásaira, foglalkozott a közlekedésmenedzseléssel is. Egyes témákra néhány év után visszatért, az időközben történt fejlődés értékelése céljából.



### A tanácskozások témái voltak:

1. Közúti forgalomszabályozás és forgalomirányítás (1970)
2. Városi közúti csomópontfejlesztés-tervezés (1971)
3. Nagytávlatú városi közlekedési prognosztika és hálózattervezés (1972)
4. A forgalom befolyásolása (1973)
5. A városi forgalom minősége (1974)
6. A forgalombiztonság növelése várostervezéssel és forgalomszabályozással (1975)
7. Közlekedéstervezés és életmód, életminőség (1976)
8. A városi közlekedéstervezés munkamódszerének fejlesztése (1977)
9. Emberközpontú városi közlekedésfejlesztés (1978)
10. Elmélet a gyakorlatért és a gyakorlat igényei a kutatás iránt a közlekedéstervezésben és a forgalomtechnikában (1979)
11. A városi és az országos közlekedési hálózat fejlesztésének kapcsolódásai (1980)
12. A gyalogos- és kerékpárforgalom körülményeinek javítása és biztonságának fokozása (1981)
13. Minőség és gazdaságosság a közlekedéstervezésben és a forgalomtechnikában (1982)
14. Terv-változatok összehasonlítása és a fejlesztések sürgősségi sorrendjének megállapítása a településfejlesztés tervezésében és a közlekedésfejlesztésben (1983)
15. Alapelvek és módszerek változása a közlekedéstervezésben és a forgalomtechnikában (1984)
16. Humán és szociális szempontok a közlekedéstervezésben és a forgalomtechnikában (1985)
17. Közlekedésminőség környezetminőség életminőség (1986)
18. A városi forgalombiztonság elmélete és gyakorlata (1987)
19. Feladatmegosztás a városi személyközlekedésben (1988)
20. A közúti és a vasúti közlekedés múltja, jelene és jövője városokban és országosan (1989)
21. Nemzetközi kapcsolódások a városi és a közúti közlekedés elméletében és gyakorlatában (1990)
22. Településfejlesztés-politika közlekedésfejlesztés-politika (1991)
23. A közép- és kelet-európai változások hatásai a közlekedésre (1992)
24. Közlekedésmenedzselés, közlekedésgazdálkodás városokban (1993)
25. Közlekedési problémák és megoldási lehetőségek a városokban és környékükön a megváltozott Európában /Prof. Koller Sándor emlékének/ (1994)

A Tanácskozás nyelve eredetileg német volt, később négy nyelven folyt, szinkron tolmácsolással. Minden évben készített róla egy német nyelvű összefoglaló kiadványt és a magyar szaklapokban cikkben számolt be róla. A külföldi résztvevők saját szakfolyóirataikban ismertették a tanácskozást.

A Tanácskozások résztvevői - különösen a két német államból - utólag is elismerően és hálásan emlékeznek erre a rendezvénysorozatra, melynek a szakmai együttműködés mellett az emberi kapcsolatok fejlesztése terén is nagy jelentősége volt.

A külföldi résztvevők a tanácskozás-sorozat nagy sikerében jelentős szerepet tulajdonítottak személyének, vezetési stílusának. Szakavatott vezetésével, segítőkész, higgadt, határozott fellépésével barátságos, politikamentes légkört biztosított, mely igazi alapot adott az eredményes, jó hangulatú szakmai munkának. Hogy mennyire kötődött ez a sorozat a személyéhez, azt mutatja, hogy külföldön csak „Koller-Tagung”-ként emlegették.

Minden évben e nemzetközi tudományos tanácskozáson kívül a hazai városok közlekedésfejlesztési feladatai megoldásának segítésére ankét-sorozatot szervezett és vezetett, aktuális témákban ankétokat rendezett, esetenként társ-egyesületekkel közösen.

Már az ötvenes évektől a fontosabb témákban a konferenciák, ankétok, vitadélutánok végén a szakemberek véleménye alapján kialakított javaslatokat, ajánlásokat állított össze, amiket igyekezett eljuttatni a témában érintett és a döntéshozó szervekhez.

### **Főbb kitüntetései:**

A közlekedés kiváló dolgozója (1963, 1971)

Jáky díj (1966)

KTE aranykoszorús jelvénye (1969)

Közbiztonsági érem arany fokozata (1969, 1975)

Fővárosi Tanács elnöki kitüntetés (1978, 1984)

DDR közlekedési kutatási érdemérem (Berlin, 1979)

Friedrich List emléklap (Dresden, 1979)

A haza szolgálatáért érdemérem arany fokozata (1980)

Kiváló munkáért (KPM-től, 1982), (Művelődési Minisztériumtól, 1986)

BME Rectori dicséret (1987)

Széchenyi emléklap (1989)

MTESZ-díj (1991)

## *Az ember*

Szeretett dolgozni. Örömet lelte a munkájában. Amit csinált, azt teljes szívvel, odaadással csinálta. Pontos, alapos munkát végzett.



Mindent jól megfigyelt. Igen jó emlékezőtehetsége volt.

A hallgatókra még évek, évtizedek múlva is emlékezett. Szakmai pályájukat figyelemmel kísérte, önzetlenül ellátta őket értékes tanácsaival, javaslataival. Bármikor fel lehetett őt keresni, türelmes, megértő, jóindulatú, készséges volt.

Udvarias, nagyon figyelmes, segítőkész volt, mindig lehetett rá számítani. Ígéreteit pontosan teljesítette.

„Ami a **kollegiális magatartását** illeti, a Tanszéken belül, és ez megint az oktatási tevékenységhez kapcsolódik, valóban **példaszerű** volt. Koller Sándor hallatlan szorgalmú, **igen nagy tudású** kollega volt, és a Tanszéken szokássá vált az, ha valami problémát meg kellett oldani, akkor bementünk a szobájába és ő azonnal hivatkozott irodalomra, vagy elmondta a véleményét. Hallatlan nagy lexikális tudással rendelkezett, **amit nem zárt magába.**” [1]

Nagy figyelmet fordított az évfordulókra, a visszaemlékezésre, az események alakulására, kapcsolódásaira. Előadásait legtöbbször visszaemlékezéssel kezdte, kapcsolódva korábbi történésekhez, megállapításokhoz, célkitűzésekhez.

Előadásaiban szívesen idézte Széchenyi István ma is időszerű értékes gondolatait.

Nyitott szemmel járt a világban. Szeretett utazni, kirándulni, gépkocsit vezetni. A 3 évenkénti turistautazások igen szűkös anyagi keretéből - felhasználva az eltérő kialakítású és színvonalú Ifjúsági Szállások nyújtotta lehetőséget - családjával gépkocsin felkereste a közép-európai országok nevezetességeit, Ausztria és Svájc hegyi útjait, útközben bőséges szakmai tapasztalatot gyűjtve. A diafelvételeiből témakörönként összeállított szemléltető anyagot felhasználta az oktatásban, rendszeresen bemutatta a hallgatóknak.



Érdeklődött a művészetek iránt. Nagyon szeretett zenét hallgatni. Operába, hangversenyekre járt, komolyzenei hanglemezeket gyűjtött. Múzeumokat látogatott.

Családszerető volt. Szerette a közös családi programokat.

Halála után és jelentősebb évfordulóinak alkalmával cikkek jelentek meg róla a hazai és külföldi lapokban, kiállításokat rendeztek emlékére és munkásságának felidézésére (Az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság előcsarnokában 1997-98-ban, a Közlekedéstudományi Egyesületben rendezett tanácskozás alkalmával 1998. áprilisban, a Budapesti Műszaki Egyetem Központi Könyvtárában 1998. novemberben és 2003. novemberben), valamint az 1994-ben emlékére rendezett tanácskozás alkalmával megkoszorúzták sírját a Farkasréti temetőben.

A megemlékezésekben a szakmai tevékenysége mellett méltatták az embert is.

„Élete teljes alkotói erővel és kedvvel megajándékozott időszakában elhunyt Dr. Koller Sándor egyetemi tanár.” [2]

„Megrendítő, váratlan elvesztése valamennyiünket megrázott, szakmai, emberi tisztességére, példás következetességére, a jó ügyekben tanúsított hajlíthatatlanságára őszinte gyásszal gondolunk, emlékét szeretettel megőrizzük.” [2]

„A kiállítás megtekintése az idősebb generáció számára ... felidézi Koller Sándor rokonszenves egyéniségét, szerénységét, emberszeretetét, kivételes munkabíráását, lelkiismeretességét és következetességét is. A fiatalabbak, a pályakezdők számára példaképül szolgálhat a nehéz körülmények között is lehetséges emberi és szakmai helytállásra, a közjó szolgálatára, a tiszta eszközökkel elért, meghatározó jelentőségű irányító, vezető tevékenységre.” [3]



## *A család*

Ideális házasságban élt. Érdekes, hogy felesége is és ő is, mindketten augusztus 3-án születtek, és természetesen házasságot is ezen a napon kötöttek.



**Felesége, Miskolczi Ida** aranydiplomás mérnök, a diploma megszerzése után az UVATERV-ben közúti és vasúti hidak tervezésében és ellenőrzésében vett részt.

1956-tól a gyerekeknevelés mellett férje munkájának elősegítésére a közúti és forgalomtechnikai külföldi szakirodalom feldolgozásában és egyes munkákban közreműködött. Ennek során ezeket a szakterületeket megismerte és a továbbiakban ezekkel foglalkozott. Férje munkáit segítette, részt vett a Tanácskozás sorozat szervezésében, a kiadványok készítésében.

A Közlekedéstudományi Intézetben önálló kutatást végzett az útburkolat egyenetlenségével, a közlekedésbiztonsággal és a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatban. Külföldi és hazai konferenciákon felkérésre előadásokat tartott.

Mindkét leánya követte a családi hagyományt. Ida okl. építőmérnök, okl. acélszerkezeti szakmérnök, egyetemi doktor, hídtervező. Sára okl. építőmérnök, utakkal foglalkozik.





Julier-pass 1980. aug.

Források:

Koller Sándor művei és önéletrajzai

Idézett források:

- [1] Az 1994. áprilisban emlékére szervezett 25. "Budapesti közlekedéstervezési és forgalomtechnikai nemzetközi tudományos tanácskozás"-on Dr. Bényei Andrásnak, a BME Útépítési Tanszéke vezetőjének, az Építőmérnöki Kar dékánjának az Egyetem részéről tartott megemlékezése. (kézirat)
- [2] Városi Közlekedés 1994/1 50.o. Személyi hírek
- [3] Városi Közlekedés 1998/2 Személyi hír.

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.

**Magyar közút Kht.**

**Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény**

6200 Kiskőrös, Dózsa György út 38.

Telefon:78/511-936

e-mail:kozutigy@koroskabel.hu

**Szászi András**

a szakgyűjtemény vezetője

### **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** (1944-1927), **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 hidtervező mérnök  
megjelent az Erzsébet-híd emlékülés alkalmából Budapesten 2003-ban
5. füzet **Zielinski Szilárd** a hazai vasbetonépítés atyja  
megjelent a 45. Zalaegerszegi Hidmérnöki konferencia és Zielinski Szilárd halálának 80. évfordulója alkalmából 2004-ben
6. füzet **Dr. Michailich 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 Hidmérnöki Konferencia és Apáthy Árpád halálának 10. évfordulója alkalmából 2005-ben
8. füzet **Feketeházy János** a hidtervező 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 Hidmérnöki konferencia alkalmából 2006-ban
12. füzet **dr. Koller Sándor** a forgalomtechnika és a forgalomtechnika oktatásának magyarországi meghonosítója  
megjelent a 35. debreceni Útügyi Napokra dr. Koller Sándor születésének 80. évfordulója alkalmából 2007-ben
13. füzet **dr. Kossalka János** a hidász professzor  
megjelent a 48. nógrád megyei Hidmérnöki konferencia alkalmából 2007-ben

Előkészületben: dr. Vásárhelyi Boldizsár, Petzelt József, dr. Nemesdy Ervin.

