

11. füzet



MŰSZAKI ALKOTÓK
◆
MAGYAR MÉRNÖKÖK

Megjelent 2006-ban, a 47. Hídmérnöki Konferencia alkalmából



Dr. Gáll Imre
(1909-2006)

a hídtörténet-kutatás nagy alakja

Írta:
Dr. Tóth Ernő

Szakmai lektor:
Dr. Träger Herbert

Szerkesztette:
Hajós Bence

ISSN 1785-6485

Kiadta:
Első Lánchíd Bt.
4235 Biri, Vörös H. 103.

E 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.

Sorozatgondozó: Magyar Közút Kht. Közúti Szakgyűjtemény 6200 Kiskőrös, Dózsa György út 38. telefon: 78/511-935 Szászi András szakgyűjtemény vezető

Belső címlapon: Gáll Imre igazolványképe 1924-ből

Hátsó-belső borítón: Vitorlázás címlapja, Dr. Gáll Imre 2004 augusztusában

Hátsó borítón: Dr. Gáll Imre könyvét dedikálja 2005-ben, a könyv címlapja

Megjelent 2006-ban, a 47. Hídmérnöki Konferencia alkalmából Siófokon.

Készült a START Rehabilitációs Vállalat és Intézményei Nyírségi Nyomda Üzemében.
Nyíregyháza, 2006 – 18456. Felelős vezető: Balogh Zoltán vezérigazgató

Bevezető

A közelmúltban hunyt el a 97. életévében is rendkívül aktív Rubin diplomás mérnök, aki 75 évnyi pályafutása alatt többek között a gyorsvasutakkal, forgalomtechnikával, metró- és úttervezéssel, hídépítéssel, hídtörténet-kutatással foglalkozott, s emellett fordított, sikeres sportoló volt, a zenét értette és haláláig művelte, bridzselt, családjának és a mérnökségnek élt tartalmas, eredeti, sikeres életet.

A kezdetek, a család

1909. június 28-án született Irsán – édesanyja (Lánczy Etelka) éppen szüleinél nyaralt – ám mindig Budapesthez kötődött. Édesapja (dr. Gáll Endre) koronaügyész volt, aki fiát jogi pályán szerette volna látni, ám érdeklődése más irányba vitte. Családfáját 1632-től tárta fel és unokája segítségével dokumentálta is. Gáll Imre életében fontos személy volt nővére (1901-1931) és öccse (1912-2002) aki külföldre szakadt, de nem szakadt meg a kapcsolatuk, hosszú látogatást tett nála élete kilencedik évtizedében.

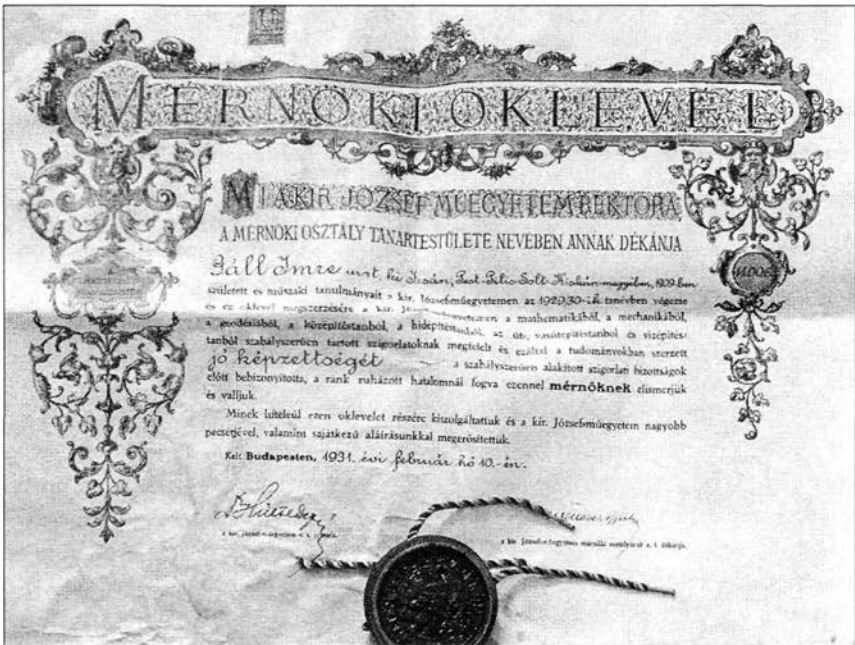
Korán megbarátkozott a vízzel – a Balatonnál béreltek nyaralót – és a nyelvekkel (német, majd angol és francia), ennek később nagy hasznát vette. 1918-20 között magántanuló volt, a gimnáziumban reálosztályba járt. Útja a Budapesti József Műegyetemre vezetett, ahol neves tanárok: Zelovich Kornél, Kossalka János, Mihailich Győző, Jáky József, Pogány Frigyes, Rados Kornél, Rohringer Sándor vezették be a mérnöki tudományokba. Érdekes, hogy vonzódása a vízhez egyetemi évei alatt is megmaradt: 1929-ben a Dunavölgyi Lecsapoló és Öntöző Társulatnál dolgozott gyakornokként, 1931-ben pedig díjazás nélkül a Hydrotechnikai laboratóriumban kisegítő asszisztensként tevékenykedett. Nemcsak a vízépítés, hanem például a talajmechanika is érdekelt, Jáky József különösen értékelte tudását, s módja lett volna az egyetemen maradni, ő azonban a gyakorlati munkát választotta.

Sokoldalúságát jelzi, hogy már ötéves korában zongorán kísért egy jó nevű hegedűst és a Zeneakadémián is elvégzett két évet – műszaki tanulmányaival párhuzamosan – ám vizsgaütközések miatt tanulmányait abbahagyta, a zenélést azonban nem.

Mérnöki pályája

A főváros közlekedésmérnöke (1931-38)

Mérnöki oklevelét 1931-ben szerezte meg, s a fővároshoz (1931-46) került. Itt az útépitési osztályon tervező munkát végzett 1931-38 között. Tehetsége, szorgalma, nyelvtudása segítette, hogy 1932-ben egy évet ösztöndíjjal Londonban tölthetett, egyetemi előadásokat hallgatott, tanulmányutat tett az országban, előadásokat tartott, s megismerkedett a közlekedés fontos kérdéseivel, így a gyorsvasutakkal. Ez a témakör 1954-ig, sőt tovább is foglalkoztatta.

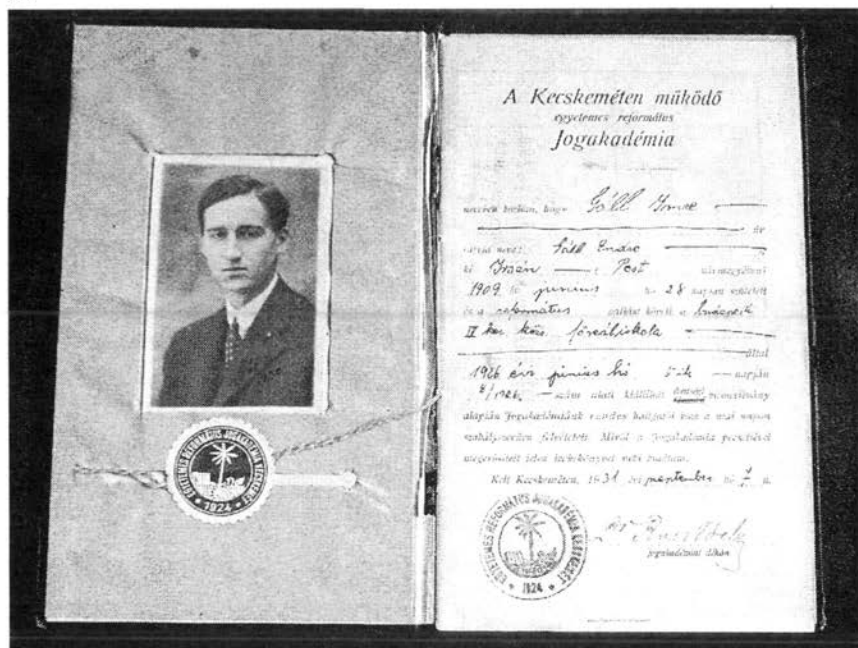


Műegyetemi diploma

1933-ban megnősült, feleségével Mattencloít Eszterrel 39 évig élt boldog házasságban. Négy felnőtt kort megélt gyermekük közül három fiú gyászolja, köztük hídmérnök Endre fia.

1938-ban Berlinben tanulmányozta az ottani közlekedési helyzetet és megoldásokat. Ebben az évben a Pázmány Péter Tudományegyetemen államtudományi doktori oklevelet szerzett, ez jól jött munkahelyén, mert vitapartner tudott lenni. A fővárosnál a Közlekedési osztályra került, s itt

bontakozott ki igazán munkássága. Kiemelkedő eredmény volt, hogy a Ferihegyi repülőtérre vezető út kialakítását, a korábbi tervekkel szemben az ő javaslata szerint építették meg, s 1941-ben ő készítette el a főváros gyorsvasúti hálózatának tervét.



Leckekönyve a Jogakadémián

Vállalkozó, majd a földalatti tervezője (1946-54)

A második világháborúban a nyilas hatalomátvétel után az utászokhoz osztották be, Regensburgnál amerikai fogságba került, ám hamarosan hazajutott.

1946-ban igazolták, ám B-listára került, s ő gyorsan váltott. 1946-ban Csiby Ernő elektromos gyárában, majd vállalkozóként 1947-48-ban a lerombolt hidak újjáépítésében tevékenykedett sikerrel: Cegléd, Baja, Törtel, Akasztó és más települések hídjai munkássága nyomán épültek újjá.

Újabb nagy váltás, nagy kihívás volt életében 1949, amikor a földalatti tervezéséhez invitálták. Mindazt, amit 1932-től tanult e témakörben, most megvalósíthatta. A Földalatti Vasúttervező Vállalat Vonaltervezési

osztályának a vezetője lett. Több cikke is megjelent kevésbé ismert lapokban. Sajnos, alig öt évig dolgozhatott a hozzá oly közel álló területen, mert a metróépítést leállították.



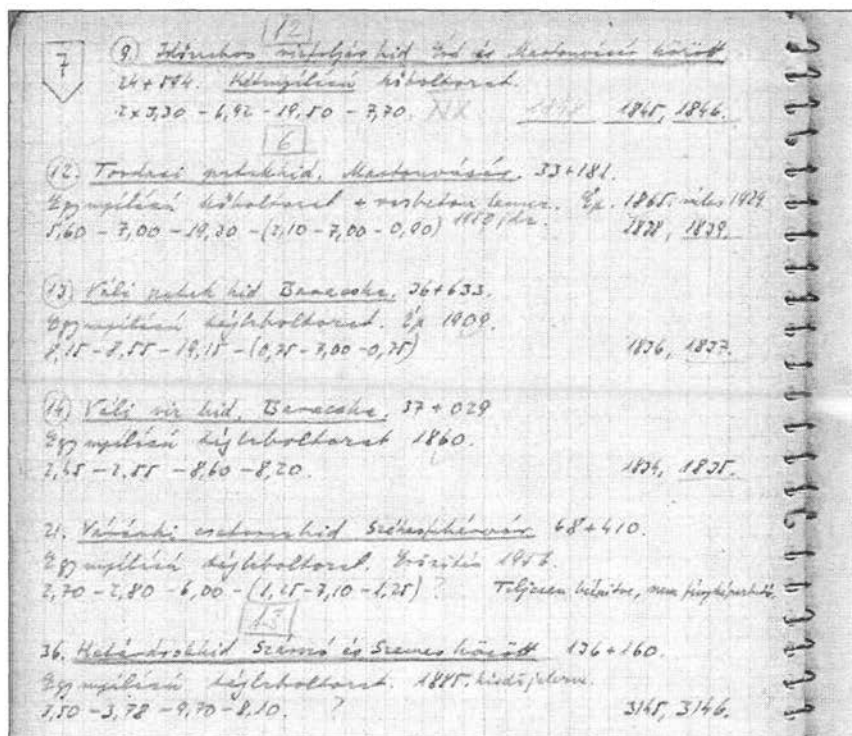
Jogakadémiai diploma

Tervező és kutató intézeteknél és a Közlekedéstudományi Szemlénél (1955-74)

Tudományos munkásságának bázisa volt, hogy 1949-ben a Közlekedéstudományi Egyesület alapító tagja lett, majd 1953-ban a Közlekedéstudományi Szemle szerkesztőbizottsági tagjának választották, s az maradt 23 éven keresztül.

Tervezőintézeti szakosztályvezető volt 1955-67 között az Út- Vasútervező Vállalatnál, majd a Mélyépítési, a Városépítési és a Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalatnál. Különösen forgalmi, forgalomtechnikai és általános közlekedési kérdések megoldása foglalkoztatta. Hatalmas energiájára jellemző, hogy felelős vezetői munkája mellett 1954-68 között vitorlázásban nyolcszoros magyar bajnok lett, s saját elhatározásából, megbízás nélkül 1955-től híd történeti cikkeket, tanulmányokat,

pályázatokot írt, majd 1953-tól minden megyére kiterjedő levéltári kutatásokat folytatott és több száz hidat felmért, lefényképezett.



Jegyzetfüzete a régi hidak kutatásáról

1967-től az Útgyi Kutató Intézet Dokumentációs csoportjának a vezetője, 1970-től pedig a Vízügyi Dokumentációs és Tájékoztatási irodán dolgozott nyugdíjba vonulásáig (1974). Fordítói és lektori munkát végzett. Három nyelvvizsgát tett 1965-68 között (német, angol, francia); nyelvtudására jellemző, hogy 1939-ben, Stockholmban, a Városfejlesztési Kongresszuson három nyelven szólalt fel, 1992-ben pedig a Duna-híd Konferencián kétszer tartott angol nyelvű üdvözlő beszédet.

Nyugdíjasként, rendkívül aktívan

A fordítások mellett töretlen energiával olvasott – otthon és könyvtárakban – koncertekre járt – nemcsak egyedül, hanem családtagjaival – és otthon zenélt, rendszeresen bridzselt, nyaranta Dömsöd sokféle programja töltötte ki napjait.

Új nagy vállalkozás a Vitorlás újság szerkesztése után a budapesti Duna-hidak történetének kutatása, megírása. Szakirodalmi munkáinak töredékes listája jelzi, hogy túl nyolcvanadik születésnapján egyre többet publikált. Hihetetlen aktivitását szívós szervezetének is köszönhette, 93 évesen balesete csak rövid időre akadályozta tevékenységében, tavaly pedig a budapesti Duna-hidak átdolgozása közben kórházi kezelés mellett is írt, levelezett, újabb adatokat gyűjtve hidászokról. Ez év februárjában váratlan otthoni baleset és műtét után február 26-án elhunyt. Búcsúztatásán, majd temetésén, március 10-én Dömsödön népes családja, ismerősei, tisztelői búcsúztak tőle.

Szakirodalmi munkássága

A Magyar Mérnök és Építész Egyletnek 1934-ben lett tagja, s ekkortól aktívan résztvett az egyesületi munkában, előadásokat tartott, hozzászólt megjelent tanulmányokhoz, s ő is publikált, még hozzá már kezdetben átfogó kérdésekről: közlekedési hálózatunk fejlesztése (1936), Budapest gyorsvasút hálózatáról (1942).

A metrótervezéssel kapcsolatban főleg a Közlekedéstudományi Szemlében publikált. Jellemző, hogy elsősorban a forgalom foglalkoztatta, első írása a Szemlében a Lánchíd forgalmával foglalkozott (1951). 1953-tól több írása foglalkozott a földalatti vasút tervezési kérdéseivel. Általában önálló írásai jelentek meg, kivételesen publikált társszerzővel. Széleskörű érdeklődését és ismeretét jelzi, hogy hidak forgalmáról, az Erzsébet-híd szerepéről (1956 és 1965), a Duna-tengeri hajózásunk lehetőségéről (1962), a földalatti gyorsvasutak fejlődési irányáról (1964), a fotografikus forgalomszámlálásról (1965), a budapesti jelzőlámpákról (1935) írt ma is időszerű cikkeket.

Érdekes, hogy hosszú kihagyás után 2002-től ismét cikkeket írt a Közlekedéstudományi Szemlének: a szegedi vasúti hídról (2002), a ceglédi vasútvonal halálsorompóinak megszüntetéséről (2003), az Erzsébet-híd forgalmáról (2004).

A Mélyépítéstudományi Szemlében 1955-től jelentek meg írásai: a Hortobágyi kőhídról (1955), a jászdózsai Tarna-hídról (1963), a zalaszentgróti Zala-hídról (1964), a zebegényi viaduktról (1966), a jászberényi kőhidáról (1967), a Lánchíd mintájáról (1968), a karcagi Zádor-hídról (1969).

Műemlékvédelemben is elismert szerző volt: Heves megyei jubiláló hidak (1963), Gyula hídjai (1969), az Aquincumi Duna-híd (1937), a Lánchíd (1998).

Hídtörténeti tárgyú írásai a Hidrológiai Közönyben, a Magyar Építőiparban, az Építési és Közlekedési Közleményekben, az Építés- és Építészettudományban is megjelentek.

Mindig aktuális, mindig fontos, saját véleményét, tapasztalatait rögzítő cikkeket írt. Irodalmi hivatkozásokat nem adott meg, pedig igen jól ismerte a hazai és a külföldi irodalmat is.

Könyveiről: A „Régi magyar hidak” című könyvhöz (Műszaki Könyvkiadó, 1970) több, mint négy évig gyűjtötte az adatokat úgy, hogy kiszállásai alatt feladataival gyorsan végezve, levéltárakban jegyzetelt, kimutatásokat másolt. Amikor kész volt az írással, az Akadémiai Kiadó visszalépett, ám ő nem, s a Műszaki Könyvkiadó végre megjelentette ezt a példaértékű művet. A könyv sikeres volt, hamar hiánycikké vált és sajnos maradt is. Hasonló volt a helyzet a „Budapesti Duna-hidak” című könyvvel is. Megrendelője visszalépett, át kellett dolgozni a könyvet. Ezt zokszó nélkül megtette s az 1984-ben megjelent könyv nagy siker lett. Nívódíjat kapott, több mint 10 000 példányban fogyott el, s lett több, mint 20 évig hiánycikk.



Régi magyar hidak c. könyve

A megyei hídtörténeti sorozat több kötetének írásában működött közre 1994-től, legutóbb a Hidak Zala megyében (2004) írt a boltozott hidakról. A „Széchenyi Lánchíd és Clark Ádám” c. könyv (Városháza, 1999) szakmai fejezetét ő írta 90 évesen. 2005 őszén megvalósult dédelgetett álma: a Hídépítő Rt. jóvoltából újból megjelent a „Budapesti Duna-hidak” bővített, átdolgozott kiadása.

Hídtörténeti könyveken kívül a Mérnöki kézikönyv 2. kötetében (1957) és más könyvekben, pl. Balaton monográfiája Technikatörténet (1993) is szerző volt.

A régi magyar hidak könyve példanélküli, mert személyes levéltári és helyszíni kutatásokon alapult. Sokkal több hidat érdemesnek tartott figyelemre és megóvásra, ám a kiadó – sajnos – terjedelmi korlátot szabott, így sok hídleírása és különösen sajnálatos, hogy levéltári jegyzetei is kimaradtak. A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjteményben kézíratai megvannak, néhány megyei hídtörténet könyvben, melyek 1993 óta jelennek meg, dr. Gáll Imre is közreműködött: Hidak Békés megyében (1995), Pest megyei és budapesti hidak (1997), Hidak Tolna megyében (2002), Hidak Csongrád megyében (2003), Hidak Zala megyében (2004). Ezekben a könyvekben mindig újabb adatokat is közzétett és segítette a szerkesztő munkáját is tanácsaival, újabb kutatásaival.

Forrásmű a Régi magyar hidak könyv, aktualizált kiadása nagy adóssága hídtörténet-kutatásunknak.

Előadásairól indokolt lenne teljeskörű jegyzéket készíteni. A Mérnök Egyletben 1934-től, a Közlekedéstudományi Egyesületben, s ahova hívták szívesen és színesen adott elő: emlékeztet a Tudományos Akadémia dísztermében 1999-ben a Lánchídról, jegyzetek nélkül tartott, sok újdonságot tartalmazó előadást.

A hídmérnöki konferenciák elmaradhatatlan résztvevője volt. Szegeden (2003) nem sokkal lábtörése után ott volt, Zalaegerszegen (2004) új kutatásait ismertette Deák Mihályról, aki Deák Ferenc unokaöccse volt, kiváló, rendkívül önérzetes, szerény hidász.

Sportpályafutása

Életében a sport több, mint 40 évig fontos szerepet játszott, 1933-1950 között a Hunnia túraevezőse (10 ezer km volt a teljesítménye). Előtte és közben kajakozott, 1938-ben a Kajakszövetség Ismeretlen vizek díját nyerte el. Fennmaradt túraleírása a Kis-Szamosról rajzokkal is bemutatja az ott lévő hidakat (1941). 1951-81 között a Budapesti Építők vitorlás szakosztályában versenyszerűen sportolt, nyolcszor nyert magyar bajnokságot, először 1954-ben, s utoljára 1968-ben. A Balatoni fehérszalag verseny győztese volt 1956-ban. 1980-ban játékvezetői, versenybírói jogosítványt szerzett, a Vitorlás folyóiratot 1970-81 között szerkesztette.

1954-ben Sportérmérmét kapott. Példát mutatott a sportban is, így lehet évtizedekig úgy sportolni, hogy az a regenerálódást segítse, megfelelő kondícióban tartsa idős korában is az embert.

Kitüntetései

Aktív pályafutása alatt nem túlzottan halmozták el kitüntetésekkel: 1938-ban a Mérnök Egylet Kossuth közgazdasági pályázatán és 1958-ban a Magyar Tudományos Akadémia pályázatán a Zádor-híd történetével díjat nyert. Ez utóbbi műve volt a megalapozása híd-történeti munkásságának, kár, hogy csak kéziratban olvasható.

1954-ben Földalatti vasút emlékérmét kapott.

1998-ban az Év hidásza címet kapta, ennek különösen örült, használta is cikkei aláírásában ezt a címet.

A Közlekedéstudományi Egyesület 1999-ben oklevéllel ismerte el 50 éves egyesületi munkáját, Jáky díjat és örökös tagságot is adományoztak részére.

90 évesen pedig közlekedési, hálózatfejlesztési munkájáért Budapestért emlékérmét. Kicsit késve, de nem későn kapta ezt az elismerést.

A Rubin diplomát 70 évi magas szintű munkája alapján 2001-ben kapta meg.

Az utóbbi években „felfedezték” dr. Gáll Imrét: 2003-ban a Közúti Szakemberekért Alapítvány életműdíjat adományozott részére, 2004-ben a Mérnöki Kamara (első alkalommal adott ilyen elismerést) Tiszteleti taggá fogadta.

Ez évben, nem sokkal váratlan halála előtt a Magyar Útügyi Társaság Arany mérőldkő díjat adott át a 97. évében járó, hallatlan energiával tevékenykedő polihisztornak. Ez a díj jelkép is: dr. Gáll Imre munkássága mérőldkő volt, tőle kell kiindulni, hozzá kell mérni munkánkat.

Az ember

Magas, szikár, rendkívüli energiájú, tehetséges, szorgalmas, nagytudású ember volt, aki mérnök, zenész, sportoló, családfelelős és együtt volt.

Mérnöki munkájában nyelvtudása, külföldi tanulmányútjai, kiváló memóriája, éles megfigyelőképessége együttesen segítette.

A fővárosban eltöltött több, mint hét évtized alatt a városi közlekedés, az útervezés, forgalomtechnika, a hidak kiváló ismerője, tudósa és gyakorlati szakembere lett. Több munkahelye volt a földalatti tervezés után, mert ahol nem jól érezte magát, ott nem maradt, de pályafutása jelzi, hogy gond nélkül tudott váltani, mindenhol megbecsült, elismert tekintély volt. Rengeteg embert ismert és szót tudott érteni mindenkivel, soha rossz szót nem hallottam tőle bárkiről.

Titkát megfejtetni nehéz, ő szerény ember volt titokként annyit mondott „az ember soha ne hagyja el magát”.

Minden munkahelyén maradandót alkotott. Egyedülálló az, ahogy a hazai hídépítés történetét – öntevékenyen – egyedül kutatta, annak érdekében, hogy az épületek mellett a hidak értékét, a hidászat jelentőségét felmutassa, megmentsen néhány értékes hidat az átépítéstől.

Ő mondta el, hogy aktív korában hét közben munkája kötötte le, amit a hétvégeken aktív sporttal, vitorlásának ápolásával, javításával pihent ki. Telente a zene, a társasági élet regenerálta.

Nem kesergett a múlton, a kudarcokon, az őt ért csapásokon: 34 évig élt özvegyen, meleg családi környezetben hidász fiával, menyével, unokáival. Szerény ember volt, nem dicsekedett, de három fiára, tizenegy unokájára, három dédunokájára büszke volt.

Gyászjelentésén Sik Sándor igaz szavai álltak: „A legnagyobb művészet, tudod, mi? Derűs szívvel megöregedni.” Ő ehhez is értett, sokan ismerték, tisztelték, adtak a szavára, a véleményére. Ötletes, kitartó volt, soha nem hagyta el magát.

Életműve megbecsülendő, továbbviendő példa előttünk. Nagyon fog hiányozni, emlékéit igyekszünk ápolni, munkáját folytatni.

Források

Önéletrajza, 1980.

Révai új Lexikon, 2001.

Mérnök Újság, 1999. július

Dr. Gáll Imrével életéről, munkájáról (dr. Tóth Ernő), KÖZÚT 2002. szept.

Búcsúzunk, dr. Gáll Imre (1909-2006) Mérnök Újság 2006. 4.

Dr. Gáll Imre életének főbb eseményei

- 1909 Irsán született, magántanuló, majd reálgimnáziumba járt.
- 1929 Gyakornokként a Dunavölgyi Leccsapoló és Öntöző Társulatnál dolgozott.
- 1931 Mérnöki oklevelet szerzett, a fővárosnál helyezkedett el, 1946-ig itt dolgozott. Közben (5 éves korától) sportolt, zenélt. Három nyelvet tudott.
- 1931 Február 10-én mérnöki oklevelet szerzett a Budapesti József Műegyetemen.
Budapest székesfőváros Útépítési osztályának tervező mérnöke lett 1938-ig.
- 1932 Angliában ösztöndíjas egyetemi hallgató.
- 1933 Megnősült, felesége Mattenclois Eszter. Hat gyermekük született, négy érte meg a felnőtt kort.
- 1934 A Magyar Mérnök és Építész Egylet tagja lett.
- 1935 Publikációi jelentek meg, előadásokat tartott, a II. Magyar Útügyi Kongresszus egyik szervezője volt.
- 1938 1938 március 12-én közlekedési tárgykörben államtudományi doktori oklevelet szerzett a Pázmány Péter Tudományegyetemen, félévig Berlinben ösztöndíjas, a főváros Közlekedési osztályának előadója, majd főelőadója lett 1946-ig.
- 1941 Elkészítette a főváros gyorsvasúti hálózatának tervét.
- 1946 A Csibye elektromos gyár üzemvezető mérnöke lett.
- 1947 Vállalkozó mérnökként több híd újjáépítését végezte 1948-ig.
- 1948 Az Állami Mélyépítéstudományi és Tervező Intézet, majd a Földalatti Vasúttervező Vállalat vonaltervezési osztály vezetője 1954-ig, A Közlekedéstudományi Egyesület alapító tagja lett.
- 1953 A Közlekedéstudományi Szemle szerkesztőbizottsági tagja és cikkírója 1976-ig.
- 1954 Az Uvaterv irányító tervező mérnöke 1955-ig, vitorlázásban magyar bajnok (összesen nyolc alkalommal).
- 1955 Megjelent első hídtörténeti írása (Hortobágyi Kőhíd).
- 1955 A Mélyépítési Tervező Vállalat szakosztályvezetője 1963-ig.
- 1956 Az Erzsébet-híd jelentőségéről, forgalmáról írt (utána többször is).
- 1958 Az MTA pályázatán díjat nyert a karcagi Zádor-híd történetével.
- 1963 A Városépítési Tervező Vállalat kiemelt mérnöke, ekkor kezdte

- megbízás nélkül – a régi hazai hidak történetének kutatását.
- 1964 A Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat csoportvezető főmérnöke 1967-ig.
- 1965 Kandidátusi disszertációt készített, Régi hídjaink címmel.
- 1966 Az Útügyi Kutató Intézet dokumentációs csoportjának vezetője 1970-ig.
- 1970 Több évi kutatás után megjelent Régi magyar hidak c. könyve, a Vízügyi Dokumentációs és Tájékoztatási Irodán dolgozott 1974-ig, a Vitorlázás c. lap felelős szerkesztője 1981-ig.
- 1974 Nyugdíjba vonulása után fordítói és lektori munkákat végzett.
- 1981 Ötven év mérnöki munkája elismeréseként Arany diplomát kapott.
- 1984 Megjelent és nagy sikert aratott „A budapesti Duna-hidak” c. könyve.
- 1994 1994-től több megyei hídtörténeti könyv társszerzője, legutóbb 2004-ben (Hidak Zala megyében).
- 1998 Több hídtörténeti cikket írt, előadásokat tartott, főleg budapesti Duna-hidakról (Lánchíd, Margit híd, Árpád híd, Szabadság híd). Az év hidásza címet nyerte el, s ezt a címet használta is.
- 1999 A KTE 50 éves tagságát oklevéllel ismerte el, több tanulmányt írt a budapesti Duna-hidakról, előadást tartott az Akadémián a Lánchídról, a Széchenyi Lánchíd és Clark Ádám c. könyv egyik szerzője.
- 2001 Hetven év mérnöki munkája elismeréseként Rubin diplomát kapott.
- 2003 Az Erzsébet híd centenáriumán előadást tartott a hídról, kutatott, publikált.
- 2005 Megjelent legkedvesebb művének, „A budapesti Duna-hidak”-nak átdolgozott, bővített kiadása, e mű írása közben betegség nehezítette munkáját.
- 2006 A Magyar Útügyi Társaság „Arany Mérőföldkő” díját nyerte el. Február 26-án rövid szenvedés után elhunyt, temetése március 10-én volt Dömsödön.

Szemelvény publikációiból

- [1] Közlekedési hálózatok fejlesztéséről, Városi Szemle 1936. 47-48. sz.
- [2] A gyorsvasút kérdése közlekedéspolitikai megvilágításban, Városi Szemle 1942. 1. sz.
- [3] Az újjászületett Lánchíd forgalma, Közlekedéstudományi Szemle 1951. 2. sz.
- [4] Tanulmány a zuglói utasforgalomnak a Földalatti vasút Népstadion állomásán való összegyűjtéséről, METRÓTERV 1952. jún.
- [5] Földalatti mélyvasúti vonalak egymás közti és a felszíni hálózattal való kapcsolatának tervezése, Mérnöki Továbbképző Intézet, 1953.
- [6] Kísérletek vasbeton nyomócsövekkel, Mélyépítési Értesítő, 1955. 12. sz.
- [7] A Hortobágyi köhíd, Mélyépítéstudományi Szemle 1955. 1. sz.
- [8] Az Erzsébet-híd szerepe Budapest közlekedésében, KSz 1956. 9. sz.
- [9] Ötéves a Csepeli gyorsvasút, KSz 1956. 11-12. sz.
- [10] Városi gyorsvasutak és városkörnyéki vasutak, Mérnöki Kézikönyv, 1967. 2. kötet VIII. fejezete.
- [11] A magyar Duna-tengeri hajózás távlatai, KSz 1962. 12.
- [12] Két híd jubilál Heves megyében, Műemlékvédelem 1963. 2. sz.
- [13] Hidak szerepe az építészeti szemléletben, Építés és Közlekedéstudományi Közlemények 1963. 3. sz.
- [14] A jászdózsai Tarna-híd, MSz 1963. 4. sz.
- [15] Milyen irányban fejlődik a földalatti gyorsvasút, KSz 1964. 6. sz.
- [16] Az ingaforgalom és a településjelleg összefüggései, KSz 1964. 9. sz.
- [17] Régi hídjaink, 1964. kézirat (Kandidátusi disszertáció).
- [18] A zalaszentgróti Zala-híd, MSz 1964. 11. sz.
- [19] A fotografikus forgalomszámlálás első magyarországi eredményei, KSz 1965.
- [20] A budapesti Lánchíd mintája, MSz 1968. 8. sz.
- [21] Az új Erzsébet hídról, KSz 1965. 2. sz.
- [22] Régi köhidak Jászberényben, MSz 1967. 4-5. sz.
- [23] Gyula hídjai, Műemlékvédelem 1969. 3. sz.
- [24] A karcagi Zádor-híd, MSz 1969. 1. sz.
- [25] Közúti jelzőlámpák Budapesten, KSz 1969. 9. sz.
- [26] Néhány adat a XVIII. és XIX. századi út- és hidépítés történetéből, KSz 1970. 9. sz.
- [27] Régi magyar hidak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970.
- [28] A Szlovák Nemzeti Felkelés hídja Pozsonyban, KSz 1974. 5. sz.

- [29] A régi és az új Árpád-híd, KSz 1974. 5. sz.
- [30] A budapesti Duna-hidak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1984.
- [31] Volt-e köhíd a Dunán Aquincumnál?, Műemlékvédelem, 1987. 1. sz.
- [32] Az árvíz és az állóhíd, Hidrológiai Közöny, 1988. 2. sz.
- [33] November 4., a Margit híd vízbe hullott, Út Tükör, 1989. november
- [34] Széchenyi Lánchídja, KSz 1991. 9. sz.
- [35] Hídesztétikai elvárások százéves fejlődésének bemutatása néhány Duna-híd példáján, Építés- és Építészettudomány, 1992. 3-4. sz.
- [36] Clark Ádám jegyzetfüzetei, Technikatörténeti füzetek 2. füzet, MTA Technikatörténeti Kutatások Koordináló Központja, Budapest, 1993.
- [37] Budapest XI. kerület közlekedéstörténete, XI. kerületi Füzetek IV. sz. 1997.
- [38] Száz éves a Ferenc József – jelenleg Szabadság – híd, Magyar Építőipar, 1997. 1-2. sz.
- [39] Pest megyei és budapesti hidak (több fejezete), Budapest, 1997.
- [40] Jubilál a Margit híd, Építés- és Építészettudomány, 1998. 1-2. sz.
- [41] Széchenyi Lánchídja 150 éves, Műemlékvédelem, 1998. 6. sz.
- [42] A Széchenyi Lánchíd és Clark Ádám, Városháza, Budapest, 1999.
- [43] Széchenyi Lánchídja. Első állandó Duna-hidunk 150 éves, Élet és Tudomány 1999.
- [44] A margitszigeti szárnyhíd, Száz éve sértetlenül a helyén áll, Műemléklap 2000. 11-12. sz.
- [45] Dr. Zielinski Szilárd, Városok és műhelyek a századfordulón konferencia, 2000.
- [46] A szegedi vasúti Tisza-híd története, KSz 2002. 6. sz.
- [47] A ceglédi vasútvonal halálsorompóinak története, KSz 2003. 10. sz.
- [48] Az Erzsébet-híd szerepe Budapest közlekedésében, KSz 2004. 10. sz.
- [49] Megemlékezés Deák Mihályról, A 45. Hídmérnöki Konferencia kiadványa, 2003.
- [50] A budapesti Duna-hidak, Hídépítő Rt., Budapest 2005.

Rövidítések:

KSz Közlekedéstudományi Szemle
MSz Mélyépítéstudományi Szemle

VITORLÁZÁS

VERSENY- ÉS TÚRAVITORLÁS HÍRADÓ
A MAGYAR VITORLÁS SZÖVETSÉG LAPJA



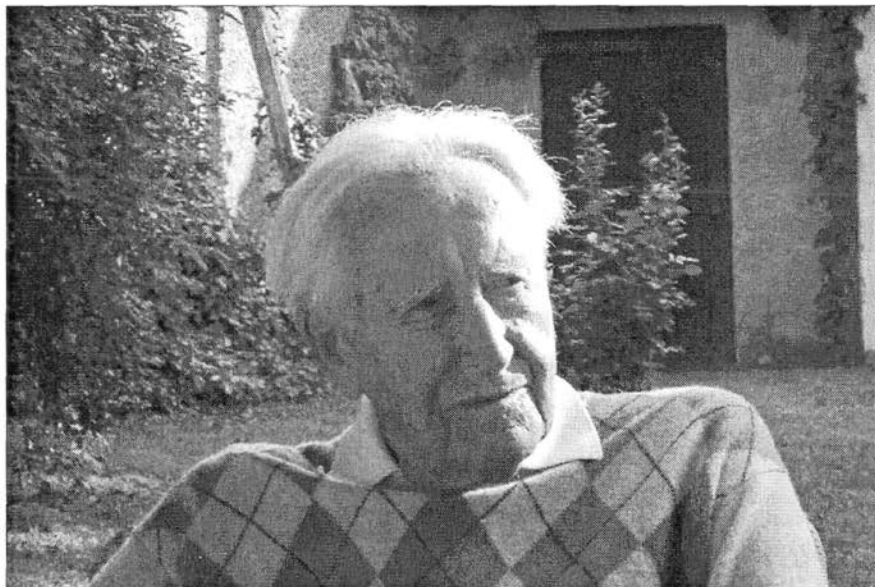
1977/4

XIV. ÉVFOLYAM VIII. HÓ

Szerkesztette: dr. Gáli Imre - Kiadja a Sportpropaganda Vállalat, felelős kiadó: Béres Tibor igazgató.
Készült a Sportpropaganda Vállalat Sokszorosítási Üzemében, műszaki vezető: Mestyan János - Előállítás
helye: Budapest, XIV. ker. Dózsa György út 1-3., Ideje: 1977. augusztushó - Terjeszti a Magyar Posta.

TARTALOM

Egy kalap alatt - Hírek - Széchenyi Regatta - Márka Kupa - Kékszalag -
Turavitorlás Híradó - Választ kérünk - Versenyeredmények - Keresztrejtvény -



D R . G Á L L I M R E

A budapesti Duna-hidak

