

Balla Tibor¹  – Padányi József² 

Műszaki kiválóságok: Feimer László

Engineer Geniuses: László Feimer

Feimer László (1896–1954) az egyik legkitűnőbb hídtervező mérnök, aki valaha a magyar katonaság kötelékében tevékenykedett. Az általa megalkotott „K”-híd olyan szerkezet, amely gyorsan, előre elkészített anyagokból, állványzat nélkül, csavarozással szerelhető híd volt, elsősorban katonai célra. A hídszerkezet magasságának változtatásával (egy, két vagy három sor építésével) 50, 80 és 105 méteres nyílások áthidalására is alkalmas volt. Feimer László munkásságával örökre beírta magát a hídépítés történetébe.

Kulcsszavak: „K”-híd, hidkiemelés, hadi hidak, hídhelyreállítás

László Feimer (1896–1954) was one of the finest bridge design engineers in the history of the Hungarian Defence Forces. His design, the so-called “K-bridge” is a structure mainly for military purposes, which can be assembled quickly, using pre-prepared materials and screws only, without the need of scaffolding. By changing the height of the bridge structure (building either one, two or three layers) 50, 80 and 105 metres wide gaps could be bridged. With his work, László Feimer has forever written his name into the history books of bridge building.

Keywords: K-bridge, bridge lifting, military bridges, bridge reconstruction

¹ Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar, kutatóprofesszor, e-mail: balla.tibor@uni-nke.hu

² Nemzeti Közszolgálati Egyetem, egyetemi tanár, e-mail: padanyi.jozsef@uni-nke.hu



1. ábra. Feimer László 1940 körül

Forrás: Szabó László: Feimer László hadmérnök-ezredes hagyatéka. *Hídépítők*, 39. (2010), 29.

1. Katonatiszti pályafutása

Feimer László 1896. december 24-én született Budapesten, Fontaine Emil és Feleki Adél fiaként, római katolikus vallású családban (1. ábra). Édesapja a Magyar Államvasutak ellenőre, édesanyja pedig egy vasúti mérnök lánya volt. Kétéves korában szülei elváltak, és Feimer Anna örökbe fogadta. Akkortól kezdve viselte a Feimer nevet. A kisfiú 1902-től 1906-ig Budapesten végezte el a négy elemi. Ahogyan később írja: „Szüleim elhaltak. Anyám, apámtól különváltan, szűkös viszonyok között élt és főleg ezért 10 éves koromban katonai alreáliskolába adott nevelésbe.”³ Tanulmányait 1906 és 1914 között a kismartoni és marosvásárhelyi katonai alreáliskolában, majd a kismartoni katonai főreáliskolában folytatta, s végül az utóbbi intézményben reáliskolai érettségét tett. Személyes életének további, fontos állomása, hogy 1946. szeptember 3-án Budapesten feleségül vette Hottinger Olgát (özvegy Rápolthy Endrénét), akitől két gyermeke született: 1941. november 7-én Luca, 1947. június 4-én pedig László.

A katonatiszti hivatás szakmai alapjait az Osztrák–Magyar Monarchia egyik nagy hírű tisztképző intézményében, nevezetesen a Bécs melletti Mödlingben működő császári és királyi Műszaki Katonai Akadémián sajátította el, ahová az 1914 és 1917 közötti háborús években járt. Az első világháború követően tanulmányait kiegészítette, hiszen a budapesti József Nádor Műszaki Egyetem mérnöki tagozatának 1921 és 1923 között történt elvégzése után, 1923 novemberében, mérnöki oklevelet szerzett. A műszaki tudományok művelésében is jelentős mértékben haladt. Elmélyült szakmai és tudományos tevékenysége eredményeképpen 1928-ban a budapesti Műszaki Egyetemen végzett tisztek közül elsőként szerezte meg a műszaki tudományok doktora címet, 1935-ben egyetemi magántanári címet kapott.

³ Rapali Vivien: „Csak a monokli és a lakkcipő hiányzik róla” – avagy egy rendkívüli elme tündöklése és bukása. In György Sándor – Hajnáczyk Tamás – Kányó Ferenc (szerk.): *Történelmi útvesztők. Válogatás a Napi Történelmi Forrás szerzőinek írásaiból II*: Budapest, Gondolat, 2018. 245–254.

1951. október 18-án a Magyar Tudományos Akadémia a műszaki tudományok kandidátusává választotta. Tudományos és szakmai munkásságához az alapokat többek között kiváló nyelvi kompetenciái szolgáltatták, hiszen német nyelven tökéletesen beszélt és írt, az angol, a francia és az olasz nyelvet pedig jó szinten sajátította el.

Katonatiszti pályafutását a Nagy Háború idején kezdte meg. 1917. augusztus 18-án avatták hadnaggyá a műszaki fegyvernemnél, s beosztották a Korneuburgban hátországi állomáshellyel bíró császári és királyi Vasúti Ezredbe. Az első világháború idején, 1917. december 17-től szakaszparancsnokként először a 14. vasútépítő századnál teljesített szolgálatot Albániában. Mint ő maga írja,

„[e]bben az időszakban a század a Fjeritől Gerspan helységen át Buzmariig vezető tábori vasút építését végezte. Ez a vonal az ellenséges tűzéréség hatáskörletében feküdt, és az építő csoportok gyakran kaptak ellenséges gránáttűzet. Ezenkívül Paprijalitól kiindulva – Skumbin át tábori vasúti-hídon – motoros tábori vasutat építettek Susicán át a Devoli-völgyben fekvő Drizáig. A 14. vasútépítő század a Hadzi bekjár drótkötélpálya után Berattól délnek, Trpani felé könnyű tábori drótkötélpályát épített, kereken 8 km hosszúságban.”⁴

Ezt követően a 25. vasútépítő századnál szintén szakaszparancsnoki beosztásban az olasz hadszíntéren szolgált. Elsősorban tábori vasutak és drótkötélpályák építésében működött közre katonáival. A háború végén, 1918. október 30-án olasz hadifogságba esett. Egy éven keresztül volt a szicíliai Sciacca hadifogolytáborában, mindeközben 1918. november 1-jén főhadnaggyá nevezték ki. Az olasz hadifogságból történt hazatérése után, 1919. november 20-án vették hivatásos állományba a magyar Nemzeti Hadseregben. 1921. február 13-ig csapatszolgálatot látott el a honvéd vasútépítő zászlóaljnál Budapesten mint szakaszparancsnok. 1924. január 1-jén a budapesti Magyar Királyi Honvéd Haditechnikai Intézetbe került, ahol először szakelődóként, majd 1940-től mint műszaki szakosztályvezető dolgozott egészen nyugdíjállományba helyezéséig. 1926. május 1-jén hadiműszaki törzskari századosná, 1935. május 1-jén őrnaggyá, 1940. november 1-jén pedig alezredessé léptették elő beosztásában. Alapvetően hadi hidak tervezésével foglalkozott, s munkájának az eredményeként született meg az 1929-ben rendszeresített „K”-híd.

A „K”-híd egységes (azaz egymással felcserélhető) alkatrészekből álló, csavarokkal összeállítható és szétszedhető rácsos vasszerkezet, egyvágányú vasúti hidak építésére, nagyobb nyílású hidak gyors helyreállítására és újjáépítésére szolgál, különösen ott, ahol nagy a vízmélység, és pályamagasság, árvízveszély vagy roncsok miatt az állványozásnak akadályai vannak. Ilyen szerkezetet használtak 1946-ban a déli összekötő vasúti hídnál, majd 1953 után, amikor a déli összekötő hídnál elkészült a végleges szerkezet, az északi vasúti hídnál építették be – nem véglegesnek szánt – újjáépítésként. Azonban annyira masszív szerkezettel, hogy 1955–2008 között 53 éven át szolgálta az Esztergom felé menő vasútvonal forgalmát.

⁴ Jacobi Ágost (szerk.): *Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban*. Budapest, Közlekedési Nyomda K. F. T., 1938. 406.

Az 1955–1957 között épült a 105 méter hosszú, Hajógyári-szigeti „K”-híd (2. ábra). A II. világháború után iparvágányra és közúti megközelítést biztosító hídra volt itt szükség, amely igénynek a Feimer-féle, K-rácsoszerű hadihíd-készletből épült híd teljeskörűen megfelelt.⁵



2. ábra. A hajógyári „K”-híd

Forrás: <https://hu.wikipedia.org/wiki/K-h%C3%ADd>

Széles körű szakmai tevékenysége és elméleti munkája mellett Feimer László 1924-ben rövid ideig, majd 1936. május 1-jétől egy éven át a budapesti 1. honvéd utászászlóaljnál teljesített csapatszolgálatot. Mivel 1940 októberében orvosi vélemények alapján bármiféle szolgálatra alkalmatlannak minősítették, 1941. január 1-jén saját kérelmére alezredesként nyugállományba helyezték.

2. Civil mérnöki pályafutása

Nyugállományba helyezését követően Feimer László a budapesti IV. kerület Veres Pálné utca 32. szám alatt lakott. 1941 májusától 1943 októberéig mint a MÁVAG hídosztályának építésvezetője dolgozott a felrobbantott újvidéki vasúti és közúti híd roncsolási munkálatainak és helyreállításán. 1943. november 2-tól Siófokon, 1944 októberétől pedig Magyaróváron élt.

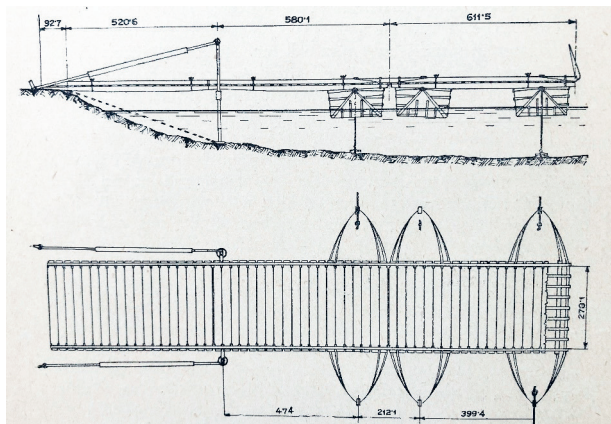
Az újvidéki vasúti híd kiemelése mérnöki bravúr volt.

1941 április havában a visszavonuló jugoszláv hadsereg robbantotta fel a hidat, más Duna-hidakkal együtt. A Budapest–Belgrád elsőrendű fővasútvonalon fekvő, több támaszú vasúti híd minden nyílásban két, tehát összesen tíz keresztmetszetben robbantották fel. Felrobbantották a két hídfőt, míg a mederpillérek sértetlenek maradtak. A robbantás a két-két keresztmetszetben nem sikerült teljesen, így az egyik hídrész egyik fele a mederpillérré támaszkodott, míg a híd többi része eltűnt a Duna vizében. A híd teljes hossza 432 méter, súlya kereken 1900 tonna volt. A híd felerészben magyar, felerészben horvát területre esett.

Külföldön is felfigyeltek Feimer tehetségére. Felelősségteljes szolgálata ellátása közben jutott ideje szakmai ismereteinek kibővítésére is, egy-egy tanulmányút vagy ösztöndíjas út alkalmával. 1930 szeptembere és 1931 májusa között az Egyesült Államokban ismerkedett

⁵ Tóth Ernő (szerk.): *Duna-hídjaink*. Budapest, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, 2009. 102.

a kor műszaki újdonságaival, a Jeremias Smith-ösztöndíj segítségével.⁶ 1927 és 1939 között több alkalommal járt hivatalos tanulmányúton Franciaországban, Olaszországban, Svájcban, Németországban, Hollandiában, Belgiumban és Angliában, különféle műszaki kérdések tanulmányozása céljából. Tapasztalatait – köztük az adott országok hadihíd-fejlesztéseit – több publikációban is feldolgozta (3. ábra).



3. ábra. Fedett komp, kikötőhídhöz kapcsolva

Forrás: Feimer László: Az új angol hadihidak. *Magyar Katonai Szemle*, (1936), 12. 148–160.

1945 tavaszától részt vett a II. világháború által okozott károk felszámolásában és az újjáépítésben. 1945. április 1-jétől Magyaróváron a felrobbantott hidak helyreállítása során ellenszolgáltatás nélkül segített a városi mérnöki hivatalnak. 1945 májusától a Közlekedésügyi Minisztérium megbízásából a felrobbantott budapesti Margit-híd roncskiemelési munkáit szervezte meg, és vezette 1946 tavaszáig. Megbízását elsősorban az indokolta, hogy az újvidéki Duna-híd-roncs kiemelésekor már értékes tapasztalatokat szerzett.

3. Újra a hadseregben

1945. július 24-én az új Honvédelmi Minisztériumban állományba vették, és beosztották az Ipari Felszerelési Csoporthoz. 1945. december 14-én a Honvédelmi Minisztérium igazoló

⁶ Feimer László ösztöndíjas a megpályázott időszagnál rövidebb ideig tartózkodott 1930–1931-ben az Egyesült Államokban. Miután a Vallás- és Közoktatásügyi Minisztérium értesült a korábbi hazatérésről, az Egyetemi Tanács bekérte Feimertől a tanulmányútján készült jelentést, és felülvizsgálatnak vetették alá. Feimer csak abban az esetben kaphatta meg ösztöndíjának negyedik, egyben utolsó részletét, amennyiben kötelességét maradéktalanul teljesítette. – BME Levéltár, JNMGE RH, 3/c., 1. cs. 180. sz./1935. 5795/1931. Feimer László mérnök Smith-féle ösztöndíjas tanulmányútjára vonatkozó jelentés bekérése. Feimer László ügyéről végül döntöttek, és néhány hónappal a bekérés után határozatot hoztak arról, hogy kiutalják neki ösztöndíjának negyedik részletét. Ebből arra következtethetünk, hogy Feimer teljesítette kötelezettségeit. – BME Levéltár, JNMGE RH, 3/c., 1. cs. 180. sz./1935. 917/1931. Dr. Feimer László Smith-ösztöndíjas beszámoló jelentésének felterjesztése a VKM-ba. Rapali Vivien: „A tudományos versenyben megállás nincs”. A Smith Jeremiás-ösztöndíj mérlege. In *Veritas Évkönyv 2019*. Budapest, Magyar Napló, 2020. 224.

bizottsága igazolta, hogy nem tartozott az 1944 októberében hatalomra jutott nyilas rendszer kiszolgálói közé. 1946. március 1-jén a Honvédelmi Minisztérium Műszaki és Szállítási Osztályára került, ahol 1946. március 12-én letette a honvéd esküt a Magyar Köztársaságra és annak alkotmányára. 1946. március 15-én nyugállományú hadiműszaki törzskari ezredessé nevezték ki, s onnantól kezdve 1948. március 1-jéig a felrobbantott tiszauzi híd újjáépítésén munkálkodott, katonai építésvezetőként. 1946. június 1-jén visszavették a honvédség hivatalos állományába.

Ahhoz, hogy értékeljük az elvégzett munkák nagyságát, érdemes idéznünk az egyik írásából, amelyben a tiszauzi hídnál végzett munkát jellemzi:

„A hídemelési munkák során megmozgattunk összesen 1617 tonna szerkezetet, ebből 1192 tonna vasszerkezetet. 731 tonna vasszerkezet a híd helyreállításánál hasznosítható lett, ami megmentett nemzeti vagyonnak tekinthető. A tiszauzi Tisza-híd kiemelése a demokratikus magyar hadsereg műszaki csapatainak próbaköve volt. A feladatot megoldották. Hiányos ruházatban, lyukas cipővel dolgoztak a bajtársak, tűző napban, esős őszi-, majd kegyetlen zord téli időjárásban, heteken keresztül, megszakítás nélkül, feláldozván szombat délutánt és vasárnapot, kockára téve. egészséget és életet. Legyen jutalmuk az újjáépülő magyar haza köszönete és az a büszke tudat, hogy annak felépítésében tevékeny részt vállaltak.”⁷

A Kecskemét felőli hídfőnél ma is látható az emlékkő, a következő felirattal: „A hidat a Magyar Közlekedésügyi Minisztérium a Honvédség Műszaki Csapatainak közreműködésével újjáépítette 1946–1947. években.”



4. ábra. A tiszauzi híd ma (jobbra az emlékkő)

Forrás: wikipedia.org

⁷ Feimer László: A felrobbantott tiszauzi Tisza-híd helyreállítása. *Honvéd*, 1947. szeptember 15. 28–34.

1947. október 20-án a Honvédelmi Minisztérium állományából áthelyezték a Katonai Műszaki Intézet állományába. 1948. március 15-én vonult be a tisztaugri hídépítés vezetőségétől a Katonai Műszaki Intézetbe, ahol az utász- és közlekedési szakosztály vezetője lett. 1948. április 24-én a számadótest parancsnoki teendőinek ellátásával is megbízták. 1948. június 9-én munkahelye addigi neve (Katonai Műszaki Intézet) Haditechnikai Intézetre változott. 1948. október 18-án a Haditechnikai Intézet III. szakosztályának megbízott vezetőjévé nevezték ki, s egyúttal felmentették a számadótest-parancsnoki teendők alól. 1949. március 12-én letette az előírt esküt a Népköztársaságra. 1950-től a Haditechnikai Intézet 4. osztályát vezette. Elöljárói tisztában voltak szakmai képességeivel, hiszen évről évre kiemelték jellemzésében, hogy a hídszerkesztés, hídépítés és hadiközlekedés terén kimagasló elméleti tudással és nagy gyakorlattal rendelkezik. Molnár Pál altábornagy, a Haditechnikai Intézet parancsnoka így írt róla az 1950. február 10-én készült szolgálati jellemzésében:

„Nagy szaktudással rendelkező, tehetséges haditechnikus, tudós, aki azonban egészségi állapotánál fogva főleg csak mint tudományos tanácsadó tud majd a hadseregnek szolgálatokat tenni. Nem jó szervező, a munkát kevéssé ellenőrzi. Nincs a szakember számára oly fontos perspektívája, és ezért munkája mint vezető nem kielégítő.”

1949-től viszont már az is szerepelt a jellemzésében, hogy rossz fizikai állapota miatt sokat betegeskedik. Talán ennek következményeként erős alkoholfogyasztóvá vált. 1951 márciusában az intézmény politikai tisztje eltávolítását javasolta a Haditechnikai Intézetből, amire indokként iszákosságát, teljes politikai passzivitását és klerikális beállítottságát hozta fel. 1951. szeptember 1-jén másodszor is nyugállományba helyezték. 1952 januárjától a XIII. kerületi Jászai Mari tér 5. szám alatt lakott. 1954. április 25-én hunyt el Budapesten.

4. Mérnöki és tudományos munkássága

Több szakmai egyesületnek is tagja volt 1945 előtt, többek között a Magyar Mérnök- és Építész-Egyletnek, az Anyagvizsgálók Egyesületének. 1949-ben a Mély- és Vízépítési Tudományos Egyesület választmányi tagjai közé került.

Szakmai érdemeit több kitüntetés adományozásával is elismerték előljárói. Az I. világháború idején megkapta a Károly Csapatkeresztet (amelyet a fronton legalább 12 heti folyamatos frontszolgálatot teljesítő tisztek és katonák számára adományoztak). 1934-ben a Honvédség felszerelésének fejlesztéséért, nevezetesen a „K”-híder – tehát a szétszedhető, vasúti rácsos, tartós híder – a Magyar Érdemkereszt lovagi fokozatával tüntették ki, valamint honvédelmi miniszteri dicsérő elismerésben is részesült. 1937-ben a Tiszti Katonai Szolgálati Jel III. osztályát kapta meg. Az 1930-as években birtokába jutott a Magyar Háborús Emlékérem kardokkal és sisakkal kitüntetésnek is. 1948. január 13-án a Magyar Köztársasági Érdemérem arany fokozatával gazdagodott elismeréseinek gyűjteménye: az indoklás szerint az ország újjáépítése terén kifejtett eredményes munkásságáért. Külföldi kitüntetéssel nem rendelkezett.

Tudományos téren igen termékeny szerzőnek bizonyult. Több műszaki témájú tankönyv, számos tanulmány és cikk szerzője volt. Fontosabb művei listáját jelen írásunk egyik bibliográfiájaként közöljük.

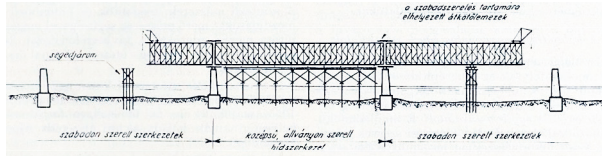
5. Hagyatéka

Feimer László hagyatéka a Közlekedési Múzeumban várja, hogy részletesen feldolgozzák.⁸ Főbb dokumentumcsoportjai a következők:

- szakmai tevékenységét dokumentáló egyedi fényképek (mintegy 1000 db);
- I. világháborús események, helyszínek fotói;
- publikációk anyagtani, mechanikai kísérletekről (József Nádor Műegyetem Mechanikai Technológiai Intézete, azaz Haditechnikai Intézet);
- tábori drótkötélpályák szerkezete és üzeme (saját és gyűjtött kutatás);
- nem rendszeresített hadi hidak, elvi szerkezetek, szabadalmak (gyűjtött kutatás és forrásfeldolgozás);
- rendszeresített utász hadihíd-anyagok szerkezete (saját kutatások, gyűjtött források);
- könnyűfém-kutatások (saját kutatások, hazai és külföldi publikációk feldolgozása, fordítások);
- közlekedéstörténeti és haditechnikai-kultúrtörténeti előadások vázlatai (saját munkák);
- hídtervezések, számítások, szerelési utasítások, rajzok (saját munkák);
- hidak újjáépítése (saját összeállítások);
- későbbi anyagtani, szerkezzetani kutatások adatállománya, kézi, pausz és fénymásolt ábrái;
- beszámolók, ismertetések külföldi tanulmányutak anyagtani, technológiai, katonai-műszaki tapasztalatairól (saját publikációk, gyűjtött anyagok);
- szakkönyvek, tankönyvek, kiadványok Feimer László korából;
- vegyes feljegyzések, újságkivágások, előadásvázlatok, cikkek;
- részben magánjellegű iratok, feljegyzések (családi fotóalbumok és szórványos emlékfotók, vasút- és vízépítéstani, mechanikai jegyzetek, olasz és francia nyelvi jegyzetek);
- személyes iratok (44 db);
- nyugállományával kapcsolatos vegyes iratok;
- hadifogságával kapcsolatos feljegyzések;
- a kitelepítésre vonatkozó feljegyzések (lakás- és lakberendezés-problémák);
- idegen anyag (technikumi rajzok).

Érdekes és figyelemre méltó vállalkozás lenne feldolgozni, kiegészíteni és megjelentetni mindezek lényegét, bemutatva a kiemelkedő tudású mérnököt, a műszaki katonát. Sorsa, pályafutása jellegzetes 20. századi katonasors: van benne jó és kevésbé jó, siker és kudarc egyaránt. Feimer László annyiban különbözik a legtöbb, hasonló sorsú bajtársától, hogy nevét örökre megőrzik a „K”-hidak.

⁸ Szabó László: Feimer László hadmérnök-ezredes hagyatéka. *Hídépítők*, (2010), 4–5. 26–29.



5. ábra. Az Újpesti vasúti híd helyreállítása a háromsoros „K”-híd szerkezettel

Forrás: Nemeskéri-Kiss (1955): i. m. 365.

Feimer László fontosabb művei

- A Flettner rendszerű forgóvitortla. *Magyar Katonai Közlöny*, (1925), 5–6. 511–514.
- Egy magyar mérnök nagyszerű találmánya. *Magyar Katonai Közlöny*, (1925), 5–6. 514–515.
- A rádiótechnika múltja és jelene. *Magyar Katonai Közlöny*, (1925), 5–6. 516–524.
- A hellespontusi hajóhidak szerepe a perzsa–görög háborúban. *Magyar Katonai Közlöny*, (1925), 7–9. 719–722.
- Utász hadihidak teherbírásának elméleti meghatározása a tartóelemek rugalmas együttműködésének figyelembevételével.* Budapest, 1928.
- A Kill van Kull híd. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1932. június 19.
- Angol közúti szétszedhető hidak. *Magyar Katonai Szemle*, (1932), 10. 135–149.
- Angol szabványos közúti hidak és hidprovizóriumok. *Magyar Katonai Szemle*, (1932), 11. 126–139.
- A hollandi utász hadianyagok és azok korszerűsítése. *Magyar Katonai Szemle*, (1933), 3. 126–134.
- A tűzálló fa alkalmazása az Észak-amerikai Egyesült Államokban. *Anyagvizsgálók Közlönye*, 10. (1932), 1–2. 3–8.
- Az Egyesült Államokban használt alumínium-ötvözetek tulajdonságai és alkalmazásuk. *Anyagvizsgálók Közlönye*, 10. (1932), 1–2. 9–13.
- Az Egyesült Államok új utász hadihídjai. *Magyar Katonai Szemle*, (1933), 6. 148–153.
- A K-alakú szélráccstartók ruderőinek grafikus meghatározása. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1933. június 11.
- Mechanika a m. kir. Honvéd Ludovika Akadémia számára.* [Társszerző: Anderlik Előd] Budapest, Pallas, 1934.
- A francia utász hadihidak. *Magyar Katonai Szemle*, (1936), 2. 134–144.
- Az új angol hadihidak. *Magyar Katonai Szemle*, (1936), 12. 148–160.
- Csavarkötések szilárdsága tekintettel a lemezek palástnyomására. *Anyagvizsgálók Közlönye*, (1936), 4.
- Az angol közúti hadihidak. *Magyar Katonai Szemle*, (1937), 10. 168–171.
- A szovjetorosz folyamatkezelési eszközök. *Magyar Katonai Szemle*, (1939), 1. 149–158.
- Közelítő képletek közúti hidak teherbírásának meghatározására. *Magyar Katonai Szemle*, (1939), 12. 166–176.
- Egyszerű eljárás keretszerkezetek teherbírásának meghatározására. *Magyar Katonai Szemle*, (1941), 8. 393–401.
- Alapelvek és adatok könnyű fémszerkezetek méretezéséhez. *Anyagvizsgálók Közlönye*, (1941), 4–5. 175–231.
- A felrobbantott újvidéki vasúti híd kiemelése. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1943. október 3.
- Tapasztalatok vasszerkezetű hidak vízalatti bontásával kapcsolatban. *Magyar Katonai Szemle*, (1944), 3. 604–621.
- A felrobbantott újvidéki közúti híd magyar oldalon lévő részeinek kiemelése. *Technika*, (1944), 7. 307–314.

A felrobbantott tiszauji Tisza-híd helyreállítása. *Honvéd*, (1947), 9.

Műszaki csapatok szerepe a tiszauji híd újjáépítésében. *Honvéd*, (1948), 6.

Korszerű folyamatkezelés. *Honvéd*, (1948), 11–12.

A K-rendszerű szétszedhető vasúti híd keletkezése. *Általános Mérnök*, (1948), 9. 211–215.

Hadiépítéstan. Budapest, Haditechnikai Intézet, 1950.

A ferde szakadás kérdése könnyűfém-ötvözeteknél. *Az MTA Műszaki Tudományok Osztályának Közleményei*, (1952), 2–4. 347–365.

Felhasznált irodalom

Feimer László: A felrobbantott tiszauji Tisza-híd helyreállítása. *Honvéd*, 1947. szeptember 15.

Feimer László: Az új angol hadihidak. *Magyar Katonai Szemle*, (1936), 12. 148–160.

Hadtörténelmi Levéltár Budapest (HL), Tiszti anyakönyvi lapok 19636. HL HM 4. osztály 1940.

Jacobi Ágost (szerk.): *Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban*. Budapest, Közlekedési Nyomda K. F. T., 1938.

Nemeskéri-Kiss Géza: Az Újpesti Vasúti Dunahíd újjáépítése. *Közlekedéstudományi Szemle*, (1955), 10.

Szabó László: Feimer László hadmérnök-ezredes hagyatéka. *Hídépítők*, 39. (2010), 4–5.

Rapali Vivien: „A tudományos versenyben megállás nincs”. A Smith Jeremiás-ösztöndíj mérlege. In *Veritas Évkönyv 2019*. Budapest, Magyar Napló, 2020. 214–231.

Rapali Vivien: „Csak a monokli és a lakkcipő hiányzik róla” – avagy egy rendkívüli elme tündöklése és bukása. In György Sándor – Hajnáczy Tamás – Kanyó Ferenc (szerk.): *Történelmi útvesztők. Válogatás a Napi Történelmi Forrás szerzőinek írásaiból II*: Budapest, Gondolat, 2018. 245–254. Online: www.academia.edu/37275606/Rapali_Vivien_Csak_a_monokli_%C3%A9s_a_lakkcip%C5%91_hi%C3%A1nyzik_r%C3%B3la_Avagy_egy_rendk%C3%ADv%C3%BCli_elme_t%C3%BCnd%C3%B6kl%C3%A9s_%C3%A9s_buk%C3%A1sa_2018

Tóth Ernő (szerk.): *Duna-hídjaink*. Budapest, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ 2009.

<https://hu.wikipedia.org/wiki/K-h%C3%ADd>

https://hu.wikipedia.org/wiki/Tiszauji_vas%C3%BAti_Tisza-h%C3%ADd#/media/F%C3%A1jl:Tiszauji_vas%C3%BAti_h%C3%ADd2.jpg