

Az ETI és a KLKF Műszaki Tanszéke által
tervezett és épített hidak felsorolása
1961-1992.

A műszaki csapatok és a tisztképző tanintézet (Táncsics, ETI, KLKF) egyik igen szép és hasznos hagyománya, hogy a gyakorlati szakki-képzési foglalkozások egy részében - ha a kivitelezés szellemi és anya-gi feltételei biztosítják a kiképzési cél elérését - tartós műtárgya-kat is építünk a Honvédség saját céljaira és polgári szervek részé-re is. Parancsra persze akkor is építünk - és ez inkább a csapatokat terheli - ha nem feltétlenül és pontosan egyeztethetők össze a feltéte-lek és követelmények. Ezt a tevékenységet - nevezzük bár népgazdasági munkának, vállalkozásnak vagy alaprendeltetést támogató tevékenységnek - kiemelten kell kezelnünk, mert több okból is hasznos ez számunkra. Tekintsük át felsorolásszerűen a tartós műtárgyak építésének hasznossá-gát:

- a/ Anyagi-technikai vonatkozásban, tehát "materiális" oldalról nézve:
- Tartós műtárgyak építése során általában a "megbízó" által bizto-sított anyagból építkezünk, tehát kíméljük az alakulatnál lévő ki-képzési fogyóanyagokat;
 - A műszaki- és gépjárműtechnikai eszközök szokványos gyakorlótéri kiképzés során "díjtalanul" üzemelnek, külső (polgári) szervek ré-szére végzendő munka után pedig díjazás jár érte;
 - A Honvédség saját céljaira történő építés során gépjármű-kilomé-tert és műszaki gép-üzemórát "szabadítanak" fel vagy más "rugal-mas" módon oldják meg a feladatot;
 - A szerződéses külső munkák során a végrehajtó állomány után díja-zás jár, amelynek egy része az alakulatnál marad és ennek egy ré-sze jutalmazásra fordítható. Csapatépítkezés esetén a végeredményt tekintve hasonló a helyzet.

Az alakulatnál maradó pénzösszeg jutalmazáson kívüli része az élet-és munkakörülmények javítására, beszerzésre és fejlesztésre fordít-ható, tehát hasznos bevételhez jutunk a külső munkák egy részénél.

b/ Szakmai és erkölcsi vonatkozásban, azaz "szellemi" oldalát tekintve:

- Külső munkák esetén tapasztalatom szerint lényegesen jobb a parancsnoki és a végrehajtó állomány hozzáállása, mint a gyakorló-téri gyakorlás során. Távol álljon tőlem, hogy emiatt indokolatlanul előtérbe helyezzem a külső munkákat, hiszen a napi fárasztó kiképzés adja az alapját a vállalkozásnak is.
A jobb hozzáállás pusztán a dolog természetéből adódik. Ez pedig a bizonyítás kényszere, ami szerencsére megvan bennünk - honvédtől-ezredesig. Minden vérbeli műszaki szeret időnként "kitörni" a szokványos keretek közül és bizonyítani szakmai rátermettségét önmaga, előljárói és a polgári társadalom előtt is. A "bizonyításra" a gyakorlatokon és szemléken kívül a legjobb alkalmakat a külső munkák adják.
- A tartós műtárgyak építése általában igényesebb és alaposabb tervezést, előkészítést, szervezést és végrehajtást követel, tehát ha jó a hozzáállás, akkor a kivitelezés szakmai színvonala is magasabb, mint a szokványos gyakorlás esetén. Mivel a külső munkák határidősek és az átadás-átvételi eljárásnak van "tétje", a szervezési kényszer" erősebb, mint az egyszerű kivonulás során.
- Tartós műtárgyak építésekor a maradandóság és az egyértelmű hasznosság miatt előtérbe kerül a műszaki munkák "alkotó" jellege, ami bizony az év nagy részében háttérbe szorul. Az alkotó jelleg erős erkölcsi motivációt jelent.
- A bizonyításon és az alkotáson túl esetenként jelenkezik a "külső megmérettetés" igénye is részünkről. Az utóbbi években romló körülmények és nehezedő feltételek miatt hajlamosak vagyunk a borulátásra, sőt a nehézségek eltúlzására is. A sikeres külső munkák növelik önbizalmunkat és időnként valóban rá kell jönnünk, hogy nem is vagyunk olyan rosszak, mint ahogy hétköznap gondoljuk. Az utóbbi években előfordult olyan év is, amikor egy-egy műszaki csapatnak csak a külső munkák jelentettek kiképzési lehetőséget, mert az alulszervezettség (létszám, stb.) miatt "normál" kiképzést nem is folytatott, vagy ha igen, akkor csak "szőrmentén" és papíron.

Mindezek alapján hasznosnak látszik ez a dolog, de nem lennének igazságosak, ha a nehézségeket és gondokat nem említjük meg.

Tekintsük át ezeket is:

- Sokszor gondot okoz a polgári szervek viszonylagos lassúsága, kényelmessége és bürokratikus körülményessége. Kevés polgári szerv fogja fel, hogy a katonák ideje kötött, a kivitelezés ideje többszörösen "be van sakkozva", a munka egyszeri és megismételhetetlen, vagy "legközelebb csak egy év múlva lehetséges". Tapasztalatom szerint általában a civilek miatt csúszik az anyagbeszerzés, szállítás vagy egyéb közreműködés. Amíg egy műszaki ügyintéző vagy előadó megír egy levelet, addig mi "át érünk a túlsó partra". Nem hiszik el (és ez baj) hogy mi egyfajta "azonnali és direkt" végrehajtók vagyunk és meglepődnek (és ez jó) ha már a második napon érdemi munkát látnak.
- A jelenlegi technikai állapot igen rossz hatású. Nem várható el attól az alegységparancsnoktól - akinek napi alkatrészt, akkumulátor és millió egyéb gondja van - hogy lelkesen keresse a vállalkozásokat.
- Ha külső munkák során nem teremtjük meg a kellő fegyelmet, akkor az óhatatlanul fellazul és a "retorziók" után nehéz megteremteni a jó munka hangulatát.
- A külső munkáktól való idegenkedésnek adminisztratív-bürokratikus okai is vannak. Véleményem szerint még mindig nincs igazán jól, egyértelműen és átfogóan szabályozva a szerződéskötés, az elszámolás, stb. A mi esetünkben nem arról a hagyományos "népgazdasági munkáról" van szó amikor "kikölcsönöztük" a katonákat és az eszközöket, hanem egyértelműen vállalkozásról. Esetünkben ez azért jó, mert mi az alaprendelésből adódó kiképzési feladatok "legszakmaibb" részére vállalkozunk és a gyorsaságot tekintve igencsak versenyképesek vagyunk.

Összefoglalva az eddig leírtakat, véleményem szerint a külső munkák - minden nyilvánvaló nehézség ellenére - igen jó terepét adják a szakkiképzésnek. Csak az utolsó néhány évet alapul véve, jogosan lehetünk büszkék a pontonos ezred Dunai csőfektetési munkáira, a Hévízi-munkára, a Szentendrei Pap-szigeti hídra, a nagy rakfelületű PMP hídra, stb.

Az út-hídépítő ezred Ipolydamásdon rekord-hosszúságú acélhidat épített, a győriek részalat robbantottak, a csongrádiak közúti hidat a Zagyván és tovább lehetne sorolni a színvonalas és nagy műszaki munkákat.

A hosszúra sikerült bevezető után néhány szót a tisztiiskola ezirányú tevékenységéről. A műszaki csapatoknál kötöttebb tanrendi szabályozottság és az időszűke (max. 2 hét jut egy-egy feladatra) és a még szűkebb műszaki-technikai állapot miatt mi kisműtárgyakat - ezen belül elsősorban hidakat - vagyunk képesek építeni gyakorlati foglalkozásokon. A főiskolai képzés jellegéből adódik, hogy "módszerességi követelmény" köt bennünket, hiszen a hallgató ekkor csinálja először ezt a munkát. Mindent el kell magyarázni, bemutatni és bizonyos mértékig gyakoroltatni (részlegváltással), hogy lehetőleg minden részfeladatban (kitűzés, aljzat- és fedélzetépítés, anyagelőkészítés, kiscgépek használata, stb.) vegyen részt, sőt némelyiket "vezesse is". Ezek a foglalkozások nagyon intenzívek, munkajegyek "tömkelege" készül, több oktató vesz részt rajtuk, és nem 6 órák, hanem "sötétedésesek".

A tevékenység maga régi keletű, visszanyúl messze a "hőskorba", azaz a Táncsics Műszaki Tisztiiskola idejére. Erről az időszakról csak töredékes adataink, elsárgult fényképeink és néhány nyugdíjas kollégánk emlékei vannak meg. A "jegyzett" hídépítések 1961-ben kezdődtek az ETI idején. A külső hídépítések a mindannyiunk által tisztelt és szeretett, néhai Tóth Ferenc alezredes nevéhez, illetve akkori közvetlen munkatársaihoz fűződnek. A felsorolásban szereplő első 14 hidat ő tervezte és vezette építésüket a maga óriási szaktudásával, türelmével és humorával. Mi - a jelenlegi oktatói generáció tagjai - az általa teremtett hagyományt igyekszünk folytatni. Élvezzük a Műszaki Szemléltetés, a műszaki csapatok, a főiskolaparancsnokság és a tanszékvezetés támogatását.

A hidak tételes felsorolása előtt érdemesnek tartjuk megjegyezni, hogy az utóbbi 15 évben a hidak tervezésében és szerkezeti megoldásaiban elődeinkhez képest előrelépés is történt. Törekszünk arra, hogy a szerkezetek kialakításukban, kapcsolataikban és anyagukban nagyobb

változatosságot mutassanak. A "csak" faanyagú hidak mellett előszeretettel alkalmazzuk fa- acél, és fa- acél-vasbeton konstrukciókat is. Hídjaink egy része - a mindenkori megbízó kívánása szerint - megfelel a Közúti Hídszabályzat előírásainak, azaz részletesebb és alaposabb erőtanai számítással kerül tervezésre. A frekventált helyeken épülő hidak (pl. Szentendre belvárosa) esetében törekszünk az esztétikai szempontok érvényesítésére, a műtárgy környezetbe illesztésére, a korlát igényes kialakítására.

Szakcsoportunk minden tagja rendelkezik tervezési engedéllyel, ketten pedig közlekedési szakértői jogosultsággal. A terveket közösen dolgozzuk ki, a tervrészeket megosztjuk egymás között, lehetővé téve a változatosságot. A kivitelezést is együtt irányítjuk, a feladatokat (kitűzés, anyagbeszerzés, alapozás, anyagelőkészítés, hídépítés) funkcionálisan osztjuk el.

Legutóbbi munkánk egy rétegelt - ragasztott ("RR") főtartós gyalogos közúti híd építése volt Szentendrén. A városi önkormányzat képviselői ragaszkodtak a Bükkös - patak egy nyílással való áthidalásához. Ez 16,0 m-es fesztávolságot jelentett, amit ezzel a korszerű és még ritkán alkalmazott tartótípussal oldottuk meg. Érdekes szakmai feladatot jelent számunkra a tartó "viselkedésének" megfigyelése. Végül bemutatjuk magunkat a Műszaki Szekció nyilvánossága előtt:

- Hubina István mk. őrnagy	tanszékvezetőhelyettes
- Deák Ferenc őrnagy	szakcsoportvezető
- Havasi Zoltán mk. őrnagy	oktató
- Czakó György mk. százados	oktató
- Türk István mk. főhadnagy	oktató
- Reinhardt János kpa.	oktató

Deák Ferenc őrnagy
KLKF Műszaki tanszék

Fsz.	Építés éve	Helye		Hossza /m/	Teherbírása /t/	Tipusa			Tervező	Építő	Kinek készült	Megjegyzés
		Község	Vizfolyás			Anyaga	Aljazata	Pedézete				
1.	1961	Sárszentmihály	Sárviz	20,0	10,0	Fa	5 db colopjárom	Elemenként épített	ETI	ETI	Helyi Tanács	1978-ban elbontva
2.	1962	Egyházashollós	Rába	60,0	7,5	Fa-acél	7 db colopjárom	Elemenként épített	ETI	ETI	Helyi TSZ	1978-ban elvitte a jég
3.	1964	Darvas	Berettyó	30,0	10,0	Fa	7 db colopjárom	Elemenként épített	ETI	ETI	Helyi Tanács	elbontva
4.	1964	Esztár	Berettyó	40,0	10,0	Fa	9 db cölöpjárom	Elemenként épített	ETI	ETI	Helyi Tanács	elbontva
5.	1964	?	Kisherpenyő-patak	8,6	3,0	Fa	3 db cölöpjárom	Elemenként épített	ETI	ETI	Helyi TSZ	elbontva
6.	1965	Pilis hg.	Sztaravoda-patak	20,0	20,0	Fa	2 partfa 2 talpfástak+szóritómű	Elemenként épített	ETI	ETI	Szentendrei Erdészet	megvan, teljesen korhadt
7.	1969	Királyrét	Királyréti-patak	10,0	10,0	Fa	2 partfa+feszítómű	Elemenként épített	KLKF	KLKF	KISZ-tábor	elbontva
8.	1971	Nagykovácsi	Kovácsi-patak	10,0	10,0	Fa	2 partfa+feszítómű	Elemenként épített	KLKF	KLKF	Helyi Tanács	elbontva
9.	1972	Nagykovácsi	Kovácsi-patak	10,0	10,0	Fa	2 partfa+feszítómű	Elemenként épített	KLKF	KLKF	Helyi Tanács	elbontva
10.	1973	Szentendre		30,0	15	Fa	2 partfa + 3 talpfástak + feszítómű	Elemenként épített	KLKF	KLKF	Helyi Tanács	megvan, teherbírási 0,5 t-ra korlátozva
11.	1974	Csobánka	Felderítő hc. ösvény	22,0	gyalogos	Fa-acél-vt.	2 db pilon + kihorgonyzás	Függesztett	KLKF	KLKF	KLKF	megvan
12.	1974	Csobánka	Háziréti-patak	10,0	40,0	Fa	2 db partfa + feszítómű	Elemenként épített	KLKF	KLKF	KLKF	1984-ben elbontva és újjáépítve
13.	1975	Pomáz	Dera-patak	12,0	20,0	Fa	2 db partfa + 2 db talpfástak	Elemenként épített	KLKF	KLKF	Helyi Tanács	elbontva
14.	1976	Izbég-lőtér	Száraz-patak	54,0	gyalogos	Fa-acél-vt.	2 db kihorgonyzás + 2 db pilon	Függesztett	KLKF	KLKF	KLKF	1984-ben és 1992-ben felújítva
15.	1978	Csobánka	Robb.gyak.tér	25,0	10,0	Fa-acél	partfa, máglya, talpfástak, col.járom	Vegyes	KLKF	KLKF	KLKF	1984-ben elbontva

Fsz.	Építés éve	Helye		Hossza /m/	Teherbírása /t/	Tipusa			Tervező	Építő	Kinek készült	Megjegyzés
		Község	Vizfolyás			Anyaga	Aljazata	Fedélzete				
16.	1978	Visegrád	Szakadék	30,0	gyalogos	Fa-acél-vb.	2 db pilon + kihorgonyzás	Függesztett	KLKF	KLKF	Visegrádi Erdészet	1990-ben felújítva
17.	1979	Csobánka	gyakorlótér	20,0	25,0	Fa	2 db partfa, 2 db talpfástak+ feszítőmű	Elemenként épített	KLKF	KLKF	KLKF	1985-ben felrobbantva
18.	1982	Csotánka	Dera-patak	12,0	25,0	Fa	2 db partfa, 2 db talpfásbak	Elemenként épített	KLKF	KLKF	Helyi Tanács	1990-ben elbontva és újjáépítve
19.	1983	Nagybaracska	Ferenc-főcsatorna	28,0	25,0	Fa	2 db partfa +5 db cölöpjárom	Elemenként épített	Baja, Mű.z.	KLKF-mű.z.	Helyi TSZ	megvan, elkellene tontani
20.	1983	Csotánka	gyakorlótér	7,5	60,0	Fa-acél	2 db kétsoros talpfásbak	Elemenként épített	KLKF	KLKF	KLKF	megvan el kellene tontani
21.	1984	Szentendre	Pap-szigeti dunaág	38,4	20 /80/	Fa-acél-vb.	2 db vb. hidfő + 2 db kétsoros col.járom	Vegyes, kereszt-tartós	KLKF	Ercsi	Helyi Tanács	megvan
22.	1984	Szentendre	KLKF csatorna	10,5	10,0	Fa	2 db partfa + feszítőmű	Elemenként épített	KLKF	KLKF	KLKF	1987-ben elbontva
23.	1985	Csotánka	gyakorlótér	12,0	60,0	Fa-acél-vb.	2 db vb. hidfő	Vegyes	KLKF	KLKF	KLKF	megvan
24.	1988	Izbég, Annavölgy	Cseresznyés-árok	10,3	25,0	Fa-acél-kő	2 db kő hidfő + kétsoros talpfásbak	Vegyes, kereszt-tartó	KLKF	KLKF	KLKF	megvan, 1992-ben felújítva
25.	1989	Ipolytamásd	Ipoly-folyó	80,0	40,0	acél	2 db hidfő + 11 kétsoros cöl.jár.	NPO tartóktól	KLKF	Szeged, uhé.e.	OVIBER	megvan el kell tontani
26.	1990	Csotánka	Dera-patak	12,0	20,0	Fa-acél-vb.	2 db vb. hidfő	Vegyes, kereszt-tartós	KLKF	KLKF	Helyi Önkormányzat	megvan
27.	1990	Visegrád	Szakadék	30,0	gyalogos	Fa-acél-vb.	2 db pilon + kihorgonyzás	Függesztett	KLKF	KLKF	Visegrádi Erdészet	megvan /felújítás
28.	1991	Szentendre	Bükkös-p.	16,7	gyalogos	Fa-kő	2 db kő hidfő + 2 db kőpillér	Elemenként épített	KLKF	KLKF	Helyi Önkormányzat	megvan
29.	1992.	Szentendre Annavölgy	Bükkös-p.	12,0	5,0	Fa-acél	2 db beton hidfő	NPO tartós	KLKF	KLKF	Honvéd Üdülő	megvan
30.	1992	Szentendre	Bükkös-p.	16,0	gyalogos	Fa-vb.	2 db vb. hidfő	Rétegelt ragasztott /RR/ tartós	KLKF	KLKF	Helyi Önkormányzat	megvan