

Padányi József vezérőrnagy – Balla Tibor ezredes:

KATONAI MŰSZAKI KIVÁLÓSÁGOK (2.)

DOI: 10.35926/HSZ.2024.3.11

ÖSSZEFOGLALÓ: A *Padányi József vezérőrnagy – Balla Tibor ezredes szerzőpáros Katonai műszaki kiválóságok* című új kötete¹ tizenhárom 19–20. századi kiváló műszaki tiszt és tábornok életrajzát adja közre. A munkát megjelentető Zrínyi Kiadó e kötettel köszönti Padányi József mérnök vezérőrnagyot, az MTA doktorát 65. születésnapja alkalmából. A kötet hősei főleg hidépítő (Karl Freiherr von Birago ezredes, dr. Feimer László ezredes, Herbert Ferenc vezérőrnagy, Molnár Pál altábornagy), utász (Hárosy Teofil vezérőrnagy, Jacobi Ágost ezredes, dr. Oskar Regele ezredes, Schindler Szilárd vezérezredes, Schmoll Endre altábornagy, Vidos Géza vezérőrnagy, Zelenka Zoltán altábornagy), illetve erődítési (Hollán Ernő altábornagy, Murahidy Gusztáv vezérőrnagy) műszaki szakemberek, bár mindnyájukat a sokoldalúság, a műszaki újítások és a szakma széles körű művelése jellemezte. Tevékenységük a műszaki harcbiztosítás napjainkban is igen aktuális témájára irányítja figyelmünket, láthatjuk e terület fejlődését és fontosságát. A könyv egyszerre tiszteleg a magyar műszaki katonai terület múltbéli jeles képviselői és az ő munkásságukat kutató műszaki szaktekinetly előtt, miközben tanulságos és érdekes olvasmányt ad az érdeklődők kezébe. E folyóiratszámunkban a kötet tanulmányai közül Feimer László, Hárosy (Haszala) Teofil és Herbert Ferenc életrajzát közöljük.

KULCSSZAVAK: műszaki kiválóságok, életrajzok, Feimer László, Hárosy (Haszala) Teofil, Herbert Ferenc, Padányi József

A SZERZŐKRŐL:

- ▶ Dr. Padányi József mérnök vezérőrnagy (DSc), egyetemi tanár, a Nemzeti Közszerzőpáros Katonai Műszaki Iskola vezetője (ORCID: 0000-0001-6665-8444; MTMT: 10000035)
- ▶ Dr. Balla Tibor ezredes (DSc), hadtörténész, a Nemzeti Közszerzőpáros Katonai Műszaki Iskola kutatóprofesszora (ORCID: 0000-0003-2476-8981; MTMT: 10010858)

FEIMER LÁSZLÓ

Katonatiszti pályafutása

Feimer László 1896. december 24-én született Budapesten, Fontaine Emil és Feleki Adél fiaként, római katolikus vallású családban. 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. Ahogy írja: „*Szüleim elhaltak. Anyám [Feimer Anna] apámtól különváltan, szűkös viszonyok között élt, és főleg*

¹ Padányi József – Balla Tibor: *Katonai műszaki kiválóságok*. Zrínyi Kiadó, 2024. Az életrajzok hivatkozásait a kötetben szereplő formában adjuk közre. A bemutatott személyek portréi a könyvből valók. A szöveget a szerzők kiegészítették néhány új, a könyv kéziratának leadása óta napvilágra került adattal, információval.



ezért 10 éves koromban katonai alreáliskolába /Marosvásárhely/ adott nevelésbe.”²

1946. szeptember 3-án Budapesten vette feleségül Hottinger Olgát (özvegy Rápolthy Endréné), akitől két gyermeke született: 1941. november 7-én Luca, 1947. június 4-én pedig László.

1902-től 1906-ig végezte el a négy elemi Budapestén. Tanulmányait 1906 és 1914 között a kismartoni és marosvásárhelyi katonai alreáliskolában, majd a kismartoni katonai főreáliskolában folytatta, s végül az utóbbi intézményben reáliskolai érettségit tett.

A katonatiszti hivatás szakmai alapjait az Osztrák–Magyar Monarchia egyik nagy hírű tisztképző intézményében sajátította el, nevezetesen a Bécs melletti Mödlingben működő császári és királyi Műszaki Katonai Akadémiát végezte el az 1914 és 1917 közötti háborús években. Az első világháború követően tanulmányait kiegészítette: a budapesti József Nádor Műszaki Egyetem mérnöki tagozatának 1921 és 1923 között történt elvégzése után, 1923 novemberében mérnöki oklevelet szerzett.

A műszaki tudományok művelésében ezután jelentős mértékben továbbhaladt. 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. 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, továbbá az angol, a francia és az olasz nyelvet is jó szinten elsajátította.

Katonatiszti pályafutását a Nagy Háború idején kezdte meg. 1917. augusztus 18-án avatták hadnaggyá a műszaki fegyvernemnél, és beosztották a Korneuburgban hátsországi állomáshellyel bíró császári és királyi Vasúti Ezredbe. Az első világháború idején, 1917. december 17-től szakaszparancsnokként először a 14. vasútépítő századnál teljesített szolgálatot Albániában. *„Ebben az időszakban a század Fjeri-től a Gerspan helységen át Buzmari-ig vezető tábori vasút építését végezte. Ez a vonal az ellenséges tüzérség hatáskörletében feküdt és az építő csoportok gyakran kaptak ellenséges gránáttűzet. Ezenkívül Paprijali-tól kiindulva – Skumbin át tábori vasúti-hídon – motoros tábori vasutat építettek Susica-n át a Devoli völgyben fekvő Drizá-ig. A 14. vasútépítő század a Hadzi bekjár drótkötélpálya után Berat-tól délnek, Trpani felé könnyű tábori drótkötélpályát épített, kereken 8 km hosszúságban.”*³

Ezt követően a 25. vasútépítő századnál szolgált szintén szakaszparancsnoki beosztásban az olasz hadszíntéren. 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 hazatérve, 1919. november 20-án vették hivatásos állományba a magyar Nemzeti Hadseregben. 1921. február 13-ig csapatszolgálatot

² Rapali Vivien: „Csak a monokli és a lakkcipő hiányzik róla” – Avagy egy rendkívüli elme tündöklése és bukása. [https://www.academia.edu/37275606/Rapali_Vivien_Csak_a_monokli_%C3%A9s_a_lakkcip%C5%91_hi%C3%A9lyzik_r%C3%B3la_Avagy_egy_rendk%C3%ADv%C3%BCli_elme_t%C3%BCnd%C3%B6kl%C3%A9se_%C3%A9s_buk%C3%A9sa_2018_\(Letöltve: 2021. szeptember 29.\)](https://www.academia.edu/37275606/Rapali_Vivien_Csak_a_monokli_%C3%A9s_a_lakkcip%C5%91_hi%C3%A9lyzik_r%C3%B3la_Avagy_egy_rendk%C3%ADv%C3%BCli_elme_t%C3%BCnd%C3%B6kl%C3%A9se_%C3%A9s_buk%C3%A9sa_2018_(Letöltve: 2021. szeptember 29.))

³ Jacobi Ágost (szerk.): Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban. Közlekedési Nyomda K. F. T., Budapest, 1938. 406.

látott el a honvéd vasútépítő zászlóaljnl Budapestben mint szakaszparancsnok. 1924. január 1-jén a budapesti Magyar Királyi Honvéd Haditechnikai Intézetbe került, ahol először szakelőadóként, majd 1940-tól mint műszaki szakosztályvezető dolgozott egészen nyugállományba helyezéséig. 1926. május 1-jén hadiműszaki törzskari századossá, 1935. május 1-jén őrnaggyá, 1940. november 1-jén pedig alezredessé léptették elő beosztásában. Alapvetően hadihidak tervezésével foglalkozott, és munkájának 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, a pályamagasság, az árvízveszély vagy az állványozást roncsok akadályozzák.

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 azt be – nem véglegesnek szánt – újjáépítésként, olyan szerkezettel, hogy 1955 és 2008 között, 53 éven át szolgálta az Esztergom felé menő vasútvonal forgalmát.

1955–57 között épült a 105 méter hosszú, hajógyári-szigeti „K” híd. A második világháború után iparvágányra és közúti megközelítést biztosító hidra volt szükség, amelyet a Feimer-féle, K-rácsoszású hadihídkészletből épült híd teljeskörűen kielégített.⁴

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

Civil mérnöki pályafutása

Nyugállományba helyezését követően 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 munkálatain és helyreállításán. 1943. november 2-től 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–belgrádi elsőrendű fővasútvonalon fekvő, többtámaszú 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, és így az egyik hídrész egyik fele a mederpillére támaszkodott, míg a híd többi része eltűnt a Duna vizében. A híd teljes hossza 432 méter, súlya kereken 1900 tonna volt. Mindkét hídrész félig magyar, félig horvát területre esett.

Katonai, majd civil mérnöki tevékenysége idején külföldön is felfigyeltek 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 a kor műszaki újdonságaival, a Jeremias

⁴ Dr. Tóth Ernő (szerk.): Duna-hídjaink. Közlekedésfejlesztési Koordináció Központ, 2009. 102.

Smith-ösztöndíj révén.⁵ 1927 és 1939 között több alkalommal járt hivatalos tanulmányúton Franciaországban, Olaszországban, Svájcban, Németországban, Hollandiában, Belgiumban és Angliában különféle műszaki kérdések tanulmányozása céljából. Tapasztalatait – benne az adott országok hadihídfejlesztéseit – több publikációban is feldolgozta.

1945 tavaszától részt vett a második 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 roncsolási munkáit szervezte meg és vezette 1946 tavaszáig. Megbízását elsősorban az indokolta, hogy az újvidéki Duna-híd roncsolásokor már értékes tapasztalatokat szerzett.

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 bizottsága tanúsította, 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 hivatásos állományába.

Ahhoz, hogy értékeljük az elvégzett munkák nagyságát, érdemes idéznünk az egyik írásából, melyben a tiszauzi hidnál végzett tevékenységéről ír: *„A hidemelési 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.”*⁶ 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-tól 1947. években.”*

⁵ Feimer László (1930/1931) ösztöndíjas a megpályázott időszaknál rövidebb ideig tartózkodott az Egyesült Államokban. Miután a Vallás- és Közoktatásügyi Minisztérium értesült a korábbi hazatéréséről, 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. Forrás: Rapali Vivien: „A tudományos versenyben megállás nincs”. A Smith Jeremiás-ösztöndíj mérlege. Veritas Évkönyv 2019. 224.

⁶ 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 tisztaugyi hidépítés-vezetőségtől 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, és 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. Előjárói tisztában voltak szakmai képességeivel, hiszen évről évre kiemelték jellemzésében, hogy a hídszerkesztés, hidépítés 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 kevésse ellenőrzi. Nincs a szakember számára oly fontos perspektívája, és ezért munkája, mint vezetőnek 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. alatt lakott. 1954. április 25-én hunyt el Budapesten. Sírjának felkutatására tett erőfeszítéseink nem vezettek eredményre. Hosszas utánjárást követően derült ki, hogy a feleségével közös sírját 2021-ben számolták fel a Farkasréti temetőben.

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 első világháború idején megkapta a Károly Csapatkeresztet (amelyet a fronton legalább 12 heti folyamatos frontszolgálatot teljesített tisztek és katonák számára adományoztak). 1934-ben a Honvédség felszerelésének fejlesztéséért, nevezetesen a „K” hídért – szétszedhető vasúti rácsos tartós híd – a Magyar Érdemkereszt lovagkeresztjével 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, az ország újjáépítése terén kifejtett eredményes munkásságáért. Külföldi kitüntetéssel nem rendelkezett.

Fontosabb művei

Tudományos téren igen termékeny szerzőnek bizonyult, több műszaki témájú tankönyv, számos tanulmány és cikk szerzője volt.

- A Flettner rendszerű forgóvitorla. *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 hid. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* 1932. június 19.
- A tűzálló fa alkalmazása az Északamerikai Egyesült Államokban. Különlenyomat az *Anyagvizsgálók Közlönye* 1932. évi X. évfolyam 1–2. számából. 3–8.
- Az Egyesült Államokban használt alumínium ötvözetek tulajdonságai és alkalmazásuk. Különlenyomat az *Anyagvizsgálók Közlönye* 1932. évi X. évfolyam 1–2. számából. 9–13.
- Angol közúti szétszedhető hidak. *Magyar Katonai Szemle* 1932/10. 135–149.
- Angol szabványos közúti hidak és hídprovizóriumok. *Magyar Katonai Szemle* 1932/11. 126–139.
- A hollandi utász hadianyagok és azok korszerűsítése. *Magyar Katonai Szemle* 1933/3. 126–134.
- Az Egyesült Államok új utászhadihídjai. *Magyar Katonai Szemle* 1933/6. 148–153.
- A K-alakú szélráccstartók rüderőinek grafikus meghatározása. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* 1933. június 11.
- *Mechanika a m. kir. Honvéd Ludovika Akadémia számára.* Tankönyv. (Társszerző: Anderlik Előd) Pallas, Budapest, 1934.
- A francia utászhadihidak. *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 folyamatkelési eszközök. *Magyar Katonai Szemle* 1939/1. 149–158.
- Közeli 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 méretezéseihez. *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 folyamatkelés. *Honvéd* 1948/11–12.
- A K-rendszerű szétszedhető vasúti híd keletkezése. *Általános Mérnök* 1948/9. 211–215.
- *Hadiépítéstan.* Tankönyv. Haditechnikai Intézet, Budapest, 1950.
- A ferde szakadás kérdése könnyűfém ötvözeteknél. *Az MTA Műszaki Tudományok Osztályának Közleményei* 1952/2–4. 347–365.

Hagyatéka

Feimer László hagyatéka a Közlekedési Múzeumban várja, hogy részletesen feldolgozzák.⁷ Ennek főbb dokumentumcsoportjai a következők:

- Egyedi (nem albumba ragasztott), szakmai tevékenységet dokumentáló fényképek, I. világháborús események, helyszínek fotói (közel 1000 darab).
- Publikációk anyagtani, mechanikai kísérletekről (József Nádor Műegyetem Mechanikai Technológiai Intézete, azaz Haditechnikai Intézet).
- Tábori drótkötélpályák szerkezete és üzeme (saját és gyűjtött kutatás).
- Nem rendszeresített hadihidak, elvi szerkezetek, szabadalmak (gyűjtött kutatás és forrásfeldolgozás).
- Rendszeresített utász hadihíd-anyagok szerkezete (saját kutatások, gyűjtött források).
- Könnyűfémkutatások (saját kutatások, hazai és külföldi publikációk feldolgozása, fordítások).
- Közlekedéstörténeti és haditechnikai-kultúrtörténeti előadások vázlatai (saját munka).
- Hídtervezések, számítások, szerelési utasítások, rajzok (saját munkák).
- Hidak újjáépítése (saját összeállítások).
- Későbbi anyagtani, szerkezettani 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, újságválogások, előadásvázlat, cikkek.
- Részben magánjellegű iratok, feljegyzések (családi fotóalbumok és szórványemlékfotók, vasút- és vízépítéstani, mechanikai jegyzetek, olasz és francia nyelvi jegyzetek), személyes iratok (44 darab).
- Nyugállományával kapcsolatos vegyes iratok.
- Hadifogsága.
- Kitelepítés, 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. Feimer László annyiban különbözik legtöbb sorstársától, hogy nevét örökre megőrzik a „K” hidak.

Felhasznált irodalom

- Feimer László: A felrobbantott tiszauagi Tisza-híd helyreállítása. *Honvéd* 1947. szeptember 15.
- HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár, Budapest, Tiszti anyakönyvi lapok 19636. HL HM 4. osztály 1940.
- Jacobi Ágost (szerk.): *Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban*. Közlekedési Nyomda K. F. T., Budapest, 1938.

⁷ Szabó László: Feimer László hadmérnök-ezredes hagyatéka. *Hídépítők* 2010/4–5. 26–29.

- Rapali Vivien: „A tudományos versenyben megállás nincs.” *A Smith Jeremiás-ösztöndíj mérlege*. Veritas Évkönyv 2019.
- Rapali Vivien: „Csak a monokli és a lakkcipő hiányzik róla” – *Avagy egy rendkívüli elme tündöklése és bukása*. [https://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_\(Letöltve: 2021. szeptember 29.\)](https://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_(Letöltve: 2021. szeptember 29.))
- Szabó László: Feimer László hadmérnök-ezredes hagyatéka. *Hidépítők* 2010/4–5.
- Dr. Tóth Ernő (szerk.): *Duna-hídjaink*. Közlekedésfejlesztési Koordináció Központ, 2009.

HÁROSY (HASZALA) TEOFIL



Haszala Teofil 1893. december 8-án született az akkori Pozsony vármegyében található Cajla településen,⁸ Haszala Alajos községi jegyző (1922-ben hunyt el Bazin településen) és Dobesch Anna (1942-ben hunyt el Pozsonyban) gyermekeként. Római katolikus vallású családjában egy lánytestvére is volt, az 1896-ban született Haszala Ilona. Eredeti családnevét 1934-ben magyarosította Hárosyra, mivel az akkoriban egyfajta elvárás volt a magyar királyi Honvédségben szolgáló törzstisztekkel szemben.⁹

1919. szeptember 27-én vette feleségül Kopriva Hedviget (1892–1981). Hedvig lánya 1920-ban született, aki a tanítónői pályát választotta élethivatásként.

1902–1908 között öt gimnáziumi osztályt végzett Nagyszombaton,¹⁰ majd 1908–1911 között a soproni magyar királyi Honvéd Főreáliskolát jó, végül 1911–1914 között a császári és királyi Katonai Műszaki Akadémiát Mödlingben szintén jó összeredménnyel.

Az iskolapadból rögtön az éppen kitört I. világháború orosz hadszínterére került. 1914. augusztus 1-jén frissen felavatott hadnagyként a komáromi kiegészítésű császári és királyi 5. árkászszázalaj kötelékébe osztották be, ahol az 1/5. árkászszázad szakaszparancsnoka lett, s alakulatával az Osztrák–Magyar Monarchia legjelentősebb erődrendszerében, Przemyslben alkalmazhatta korábban megszerzett szakmai tudását. Az erődrendszerben 1914 októberétől két orosz ostromot is átélt, és részt vett a különféle erődítési munkálatokban.

Hárosy egyik írásában részletekbe menően mutatja be a védelmi rendszer lényegét adó műszaki erődítési munkákat. Kiemeli az aktív védelem fontosságát, a műszaki akadályok egymást kiegészítő rendszerét, az akadályok folyamatos tűz alatt tartásának fontosságát. A kegyetlen ostrom leírása mellett azt is megtudjuk, hogy a katonáival sorsközösséget vállaló fiatal hadnagy a tisztí étkezdebeli helyett az utászok menázsiját fogyasztotta, de arra is volt példa, hogy saját fizetésével csendesítette le a helyi parasztokat, akik panaszkodtak az élelmiszer-tartalékok elvétele miatt.¹¹ Katonáival olyan feladatokban vett részt, mint

⁸ 1947-ben Bazin településhez csatolták, ma annak városrésze. <https://www.c3.hu/~magyarnyelv/06-4/kissl.pdf>

⁹ Pesti Hírlap 1934. december 8. 56. évfolyam, 277. szám. 22.

¹⁰ Érdekeséggént megemlítjük, hogy a későbbi kiváló hadmérnök a gimnáziumban nem jeleskedett sem a matematika (mennyiségtan), sem a rajzoló geometria területén. Osztályzatai azt mutatják, hogy nem tartozott a gimnázium legjobb tanulói közé.

¹¹ Jacobi (szerk.): i. m. 252.

robbantás, aknatelepítés, erdőirtás, drótakadályok telepítése, hidépítés, erődrézsűk gyeptéglázása, álcázás.

A körülzárt várat a védők (az élelmiszerkészletek elfogyta és az utolsó sikertelen kitörési kísérlet kudarca után) végül 1915. március 22-én adták át az ostromló orosz csapatoknak. A 120 000 főnyi védősereg többi tisztjével és katonájával együtt Haszala Teofil hadnagy is orosz hadifogságba esett, majd Turkesztánban sínylődött egészen 1918. március 25-ig, amikor a központi hatalmak és Szovjet-Oroszország között Breszt-Litovszkban megkötött békeszerződés eredményeként hazatérhetett Magyarországra. Időközben, 1915. május 1-jén főhadnaggyá nevezték ki.¹²

A viláégés utolsó évében, 1918. június 15-től 1918. október 17-ig az olasz hadszíntéren harcolt a császári és királyi 3/39. árkászszázad szakaszparancsnokaként a Hétközség-fennsíkon és a Brenta völgyében.

1918. október 19-től a komáromi árkáspótkeretnél szolgált tovább a Károlyi Mihály nevével fémjelzett köztársaság időszakában is. 1919. május 1-jétől augusztus 1-jéig a tanácsköztársaság Vörös Hadseregében teljesített szolgálatot. Megszervezte a komáromi 8. árkászszázadot, majd annak parancsnokaként harcolt a cseh és a román csapatok ellen. Részt vett a felvidéki harcokban Érsekújvár környékén, valamint a Tokajnál végrehajtott Tisza-átkelésben. 1919. augusztusában és szeptemberében a komáromi árkáspótkeretnél tevékenykedett. 1919. október 21-től a Nemzeti Hadsereg kaposvári árkászszázalójában szolgált zászlóalj-segéd-tisztként. 1921. márciusa és júniusa között a hajmáskéri alantós tiszti tanfolyamot végezte. 1921. júniusától a felsőgallai kőfúró tanfolyam parancsnoka volt.

1921. szeptember 1-jén léptették elő századossá. 1921. szeptembere és 1923. szeptembere között a Budapesti Műszaki Egyetem hallgatója volt, ott általános mérnöki diplomát szerzett. 1923. szeptember 1-jétől 11. éven át a Ludovika Akadémián a mennyiségtan és a felsőbb mennyiségtan, majd az épület-szerkezettan tanáraként vett részt a jövő honvédtisztjeinek oktatásában és nevelésében. Tanári munkája mellett 1928–29-ben még segédtisztként is dolgozott a műszaki csoportparancsnokságnál.¹³ Alkotó energiájára jellemző, hogy a Ludovika szabályzatainak (mennyiségtan, mechanika, fizika, kémia, kémiai technológia, tüzelőlévétel, honvédségi közigazgatási szolgálat, jogismeretek, valamint katonai egészségügyi ismeretek) megalkotására kiírt pályázaton is elindult, ahol pályázatát elfogadták és díjazták. Ahogy az eredményhirdetésben fogalmaztak: „Az elfogadott mű tiszteletdíjának 20 százalékában részesítem Haszala Teofil m. kir. főelőadónak, a bizottság által kiválónak minősített 365. számú pályaművét.”¹⁴

1929-es előljárói jellemzésében az alábbiak olvashatók: „Csendes alaptermészetű, de víg kedélyű. Nagyon szerény, nyugodt vérmérséklettel. Igen jó szellemi képességgel és gyors felfogással. Nagy általános tudás mellett, mint tanár igen nagy munkakedvet tanúsít, szakmájában ismereteit állandóan bővíti. Tanítványai állandóan igen szép eredményeket mutatnak fel. A harcszabályzatokat és harcászati elveket jól ismeri, azokat helyesen alkalmazza. Elhatározásai a helyzetnek megfelelőek. Mint előljáró következetes, alárendeltjeit jóindulattal párosult szigorral kezeli, róluk gondoskodik. Mint alárendelt, kötelességtudó,

¹² HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár, Budapest, Tiszti anyakönyvi lapok (a továbbiakban: HL AKVI) 1893/601.

¹³ Uo.

¹⁴ Pécsi Napló 1932. december 15. 283. szám. 6.

*szolgálatkész, fegyelmezett. Igen jó modorú, kedvelt bajtárs, ki jó társaságban forog. Mint tanár kiválóan megfelelt. Mint segédtsízt megfelelő. Katonai értéke: igen jó.”*¹⁵

1934-ben honvéd törzstiszti tanfolyamot végzett a budapesti Albert laktanyában, igen jó eredménnyel. 1934 szeptemberétől a budapesti Magyar Királyi Honvéd Haditechnikai Intézet utász szakelőadójaként kamatoztatta addig megszerzett tudását, műszaki zárással, majd erődítéssel foglalkozott, s közben őrnaggyá nevezték ki. 1936-ban hadiműszaki törzskari tanfolyamot végzett a budapesti Haditechnikai Intézetben, kiváló eredménnyel.¹⁶

1937. november 1-jén hadiműszaki törzskari alezredessé nevezték ki beosztásában. 1939. november 1-jétől kezdődően az újonnan létrehozott Erődítési Parancsnokságon a tervezési osztály vezetőjeként tevékenykedett. 1937 és 1940 között öt alkalommal látogatott Németországba erődítések tanulmányozása céljából. 1941. október 27-én a Budapesti Mérnöki Kamara tagjai közé fogadta.¹⁷

1941. november 1-jén hadiműszaki törzskari ezredessé, egyúttal pedig az Erődítési Parancsnokság parancsnokává nevezték ki. A második világháború idején frontszolgálatot csak 1943 őszétől és csupán akkor teljesített, amikor az általa vezetett parancsnokság működése éppen hadművelleti területre esett. Példának okáért a Keleti-Kárpátokban kiépült Árpád-vonal építésének egyik irányítója volt. A védelmi rendszer létrehozását a német vezérkar szorgalmazta. A Honvéd Vezérkar a tárgyalások után szinte azonnal hozzáfogott a védelmi feladatok megszervezéséhez. Ahhoz, hogy minél alaposabb munkát végezhesse, egy katonai szemlebizottság 1940 őszén, a helyszínen tanulmányozta a németek által elfoglalt Maginot-vonalat és a belga erődrendszert. Itt szembesültek azzal, hogy – noha a bevehetetlennek tartott Maginot-vonalat a németek gyorsan áttörték – a betonerődök közötti kisebb térközállások hosszabb ideig ellenálltak a túlerővel szemben. Erre a felismerésre alapozva alakították aztán ki az Árpád-vonalban a völgyzárakban a körkörös védelemre alkalmas rajállásokat.¹⁸ Hárosy tisztában volt azzal, hogy csak védekezéssel, bármely erősen kiépített védelemmel nem lehet győzni.

Ahogy egy írásában fogalmazott: „...*Vitán felül áll, hogy a védelem a döntést legfeljebb csak elodázza. Győzelmet – vagyis akaratumunknak az ellenségre való rákényszerítését – csakis támadással lehet kicsikarni. Ősi tapasztalat mégis, hogy a védő majd minden esetben erődít. De nem azért lesz vesztes, mert erődít, hanem azért véd, mert gyengének érzi magát. Ha a védő nem erődít, a támadónak csak annál könnyebb dolga van vele. Eldöntött küzdelem után már csak a győztesnek hallani a szavát, és ilyenkor elsikkad annak a fessegetése, hogy a győzelem minő erőfeszítésbe került.*”¹⁹

A második világhégés idején a budapesti XI. kerület, Zámori út 17. alatt lakott. 1944 októberétől az Erődítési Parancsnokság előadójaként folytatta katonatiszti szolgálatát egészen 1945. május 4-ig, amikor amerikai hadifogságba esett a bajorországi Ant településen. 1944. november 1-jén kivételesen és kegyelemből vezérőrnaggyá nevezték ki.²⁰

1946. március végén tért haza Magyarországra a bajorországi amerikai hadifogságból. 1946. március 28-án a 13. honvéd kiegészítő parancsnokság vette nyilvántartásba. 1946.

¹⁵ HL AKVI 1893/601.

¹⁶ Uo.

¹⁷ Budapesti Közlöny 1941. október 31. 247. szám. 11.

¹⁸ Kacsó Lajos: Az Árpád-vonal titkai. Honvédségi Szemle 2003/1. 111.

¹⁹ Hárosy Teofil: Állandó erődítés a jelen háborúban. Magyar Katonai Szemle 1943/4. 282.

²⁰ Szakály Sándor: A magyar katonai felső vezetés, 1938–1945. Lexikon és adattár. Ister Kiadó, Budapest, 2001. 127.

szeptember 24-én a Honvédelmi Minisztérium igazoló bizottsága megfosztotta vezérőrnagyi rendfokozatától. 1946. november 14-én elbocsátották a tényleges szolgálatból. 1947. április 28-án, az 1946-os népbírószági határozat alapján elrendelték nyugállományba helyezését.

1946 és 1948 között Kaposváron dolgozott önálló mérnökként. Az 1946. június 7. és 1948. október 28. közötti időszakban hivatalosan Százhalombattán, majd azt követően a Budapest XI. kerületében található Zámori út 11/B alatt lakott.

1948. május 1-jén ezredesi rendfokozatban visszahelyezték aktív állományba, és egyúttal a budapesti Honvédelmi Minisztérium Haditechnikai Intézet műszaki szakelőadójává nevezték ki. 1949. október 1-jétől a Haditechnikai Intézet IV. szakosztályához osztották be, tudományos előadói helyre. Akkoriban tagja volt a Magyar Fizikusok Egyesületének. 1950. június 27-én megbízták a Budapesti Műszaki Egyetem Utásztechnikai Tagozatának vezetői teendőivel. 1951. október 20-tól a Budapesti Műszaki Egyetem Hadmérnöki Karának tanszékvezetőjeként folytatta pályafutását. 1953. november 7-től a Budapesti Műszaki Egyetem Hadmérnöki Kar Műszaki Tagozatának parancsnoka volt.

Az 1950-es évek elején róla készült előljárói és politikai tisztí jellemzésekben többször is kiemelték, hogy kiváló tanár, hatalmas és rendkívül mély elméleti tudással bír, azonban túlzott szerénysége, a szervezőképesség hiánya, idősebb kora miatt parancsnoki feladatokra és általában vezetésre alkalmatlannak tartották.

A műszaki tagozatot 1954 végével megszüntették, létszámfelettivé vált volna, ezért idős korára és egészségügyi állapotára tekintettel már október 20-án kérték nyugállományba helyezését. 1954. november 15-én helyezték nyugállományba Budapesten, nyugdíjának összege akkor 1776 forintot tett ki.²¹

1955-ben megvédte kandidátusi értekezését. Dolgozatának címe: Alagutak méretezése. Alagutak mért feszültségeinek kiértékelése.²²

Anyanyelvén kívül németül, oroszul és szlovákul beszélt és írt. A szlovákok felvidéki származása miatt, valószínűleg még gyermekkorában, a németet a katonaiskolákban folytatott tanulmányai során, az orosz nyelvet pedig az első világháborús hadifogsága idején sajátította el.

Szakmai érdemeit több kitüntetés adományozásával is elismerték, így 1918-ban megkapta a Károly Csapatkeresztet, 1927-ben a kormányzói elismerés látható jelét képező Magyar Koronás Bronzérmet (tanári érdemeiért), 1937-ben a Magyar Érdemrend lovagkeresztjét (egy akna találmányáért), 1942. december 3-án pedig a Magyar Érdemrend tisztikeresztjét (eredményes erődítési munkájáért, az ország erődítési munkálatainak továbbfejlesztése terén elért sikereiért).

Kiemelkedő szakmai ismereteit később is elismerték. 1951. december 21-én személyre szóló emléktárgyat kapott a Hadmérnöki Kar parancsnokától kiváló oktatómunkájáért. 1953. november 7-én 2200 Ft pénzjutalomban részesítette a Hadmérnöki Kar parancsnoka kiváló pedagógiai munkájáért.²³

1966. június 27-én hunyt el Budapesten. A Farkasréti temető 15. parcellájának 1. sorában, a 42. sírhelyen nyugszik.

²¹ HL AKVI 1893/601.

²² Csapodi Csaba: Kandidátusi és doktori disszertációk katalógusa, 1952–1961. Magyar Tudományos Akadémia Könyvtára, Budapest, 1962. 122.

²³ HL AKVI 1893/601.

Fontosabb művei

Elmélyült műszaki és matematikai ismereteit számos publikációban is megosztotta a szakmai és az érdeklődő olvasóközönséggel.

- Többtámaszú tartók úszó aljzatokon I. *Műszaki Szemle* 1926/9. szám. 515–525.
- Többtámaszú tartók úszó aljzatokon II. *Műszaki Szemle* 1926/10. szám. 582–587.
- Többtámaszú tartók úszó aljzatokon III. *Műszaki Szemle* 1926/11. szám. 515–525.
- Többtámaszú tartók úszó aljzatokon IV. *Műszaki Szemle* 1926/12. szám. 680–690.
- *Fejezetek a függvénytanból*. Ludovika Akadémia, Budapest, 1931. 120.
- Tüzérségi lövedékek és repülőbombák lökő és törőhatása. *Magyar Katonai Szemle* 1937/8. 140–146.
- A behatolás számításának klasszikus elméletei. *Magyar Katonai Szemle* 1937/10. 160–167.
- A behatolás és a robbantóhatás számításának újabb elméletei. *Magyar Katonai Szemle* 1937/12. 151–159.
- Üreges védőfalak ellenállóképessége lövedékhatással szemben. *Magyar Katonai Szemle* 1938/10. 172–177.
- Magyar árkászok Przemyslben. In: Jacobi Ágost (szerk.): *Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban*. Közlekedési Nyomda K. F. T., Budapest, 1938. 246–255.
- Az állandó erődítések jelentősége. *Magyar Katonai Szemle* 1939/4. 164–169.
- Korszerű erődítések műszaki méltatása és szerepük a korszerű harcban. *Magyar Katonai Szemle* 1940/5. 441–454.
- Állandó erődítés a jelen háborúban. *Magyar Katonai Szemle* 1943/4. 281–289.
- *Erődítéstan*. Haditechnikai Intézet, Budapest, 1950.
- Betonlagutak tervezése. *Az MTA Műszaki Tudományok Osztályának közleményei* 23. kötet (1958) 39–62.
- Hézagokra ható és azokban kialakuló földnyomás. *Az MTA Műszaki Tudományok Osztályának közleményei* 28. kötet (1961) 13–33.
- Kamrás aknák. *Az MTA Műszaki Tudományok Osztályának közleményei* 31. kötet (1962) 331–348.

Hárosy soha nem felejtette el azt, amit a világháborúban tapasztalt és megtanult. Az erődítésekről írott cikkeiben mindig visszautalt ezekre az évekre. Mérnökként és katonaként egész életében azon dolgozott, hogy minél hatékonyabb építmények tervezésével, méretezésével segítse és óvja hazájának függetlenségét, a rábízott katonák életét.

Az erődítés szerepéről így ír egy díjnyertes dolgozatában: „A korszerű állandó erődítések említett előnyei és hátrányai szabják meg a támadó harceljárását. Hogy ez konkrét esetben miként alakul, annak részletezése nem e tanulmányba való, nagy vonásokban pedig esetenként változik. Mindenképpen bizonyos, hogy az állandó erődítmények egymagukban nem mentik meg egy állam létét, de az is, hogy a támadónak a leg gondosabb tervszerűséggel, nagy anyagtöbbséggel és a legmerészebb elszántsággal kell eljárnia. Az ehhez szükséges erkölcsi, szellemi és anyagi túlsúlyt még nagyhatalmak is csak a legnagyobb erőfeszítések árán és csak egyes, aránylag igen szűk támadási sávokban érhetik el. A geográfiai hosszúságú országhatárok többi részén a támadónak biztosítania kell magát, adott esetben tehát itt és ott is védekeznie kell. A kölcsönös védelemben annak lesz kezdeti előnye, akinek védelmi rendszere tökéletesebb és egy esetleges támadásnál a már meglévő tételonyét, legalább is egykönnyen, nem kell feladnia. Az állandó erődítés mit sem változtat azon a régi igazságon, amely régi Harcászati Szabályzatunkban így hangzik: »Csak a támadás töri meg az ellenség

erkölcsi és anyagi erejét. Csak a támadás hozza meg a döntést.« Az állandó erődítésnek mégis nagy a jelentősége, mert birtokosa támadó hadműveleteit biztosabb és gazdaságosabb alapokra építheti fel. Ezért áldoztak súlyos milliárdokat a Maginot és Siegfried vonalakra.»²⁴

Sokat írt az állandó erődítés fontosságáról és szerepéről a korszerű harcban. Amikor a második nagy világégés már kézzelfogható közelségbe került, újra fellángolt a vita az erődítés szükségességéről vagy felesleges voltáról. Sokan – így Hárosy is – Pétain francia marsall nézetét osztotta, aki szerint „minél nagyobb védettség, minél több kényelem”, ami pedig a pénzt illeti: „a békében kiadott milliók háborúban milliárdokat takarítanak meg”.²⁵

Hárosy Teofil életében az elmélet és a gyakorlat egyensúlya végig jelen volt. Magas színvonalú tudományos munkássága, az Árpád-vonal építésében betöltött szerepe az alkotó mérnök portréját rajzolja elénk.

Felhasznált irodalom

- *Budapesti Közlöny* 1941. október 31. 247. szám.
- Csapodi Csaba: *Kandidátusi és doktori disszertációk katalógusa, 1952–1961*. Magyar Tudományos Akadémia Könyvtára, Budapest, 1962.
- Hárosy Teofil: Állandó erődítés a jelen háborúban. *Magyar Katonai Szemle* 1943/4.
- Hárosy Teofil: Az állandó erődítések jelentősége. *Magyar Katonai Szemle* 1939/4.
- Hárosy Teofil: Korszerű erődítések műszaki méltatása és szerepük a korszerű harcban. *Magyar Katonai Szemle* 1940/5.
- HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár, Budapest, Tiszti anyakönyvi lapok 1893/601.
- Jacobi Ágost (szerk.): *Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban*. Közlekedési Nyomda K. F. T., Budapest, 1938.
- Kacsó Lajos: Az Árpád-vonal titkai. *Honvédségi Szemle* 2003/1.
- *Pécsi Napló* 1932. december 15. 283. szám.
- *Pesti Hírlap* 1934. december 8. 56. évfolyam, 277. szám.
- Szakály Sándor: *A magyar katonai felső vezetés, 1938–1945*. Lexikon és adattár. Ister Kiadó, Budapest, 2001.

HERBERT FERENC



Herbert Ferenc 1858. február 23-án született Pécsen, római katolikus vallású családban. Dédszülei még sváb bevándorló telepesként érkeztek az országba. Édesapja malomtulajdonos volt. Szülővárosában öt reáliskolai osztályt végzett jó eredménnyel.²⁶ 1874 és 1877 között a császári és királyi utász hadapródiskola növendéke volt Hainburgban, amelyet a 25 végzős növendék közül évfolyamelsőként, a legjobb eredménnyel végzett el.²⁷

²⁴ Hárosy Teofil: Az állandó erődítések jelentősége. *Magyar Katonai Szemle* 1939/4. 169.

²⁵ Hárosy Teofil: Korszerű erődítések műszaki méltatása és szerepük a korszerű harcban. *Magyar Katonai Szemle* 1940/5. 443. A tanulmány első díjat és így 400 pengőt nyert a Magyar Katonai Szemle 1931. évi irodalmi pályázatán.

²⁶ HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár, Budapest, Tiszti anyakönyvi lapok (a továbbiakban: HL AKVI) 3369, 45648.

²⁷ Kriegersarchiv Wien (KA) Nachlass (NL) B/108. Nr. 1., Nr. 6.

Felesége Fuhr Ágota volt, akitől négy gyermeke született: 1892-ben Ágota, 1894-ben Ferenc (később százados), 1896-ban Aladár, 1897-ben pedig Hildegarde.

Magyar és német nyelven tökéletesen beszélt és írt, korabeli előjárói jellemzése szerint jó tornász, vívó és úszó volt.

Katonai pályafutása

Katonatiszti pályafutását a hadapródiskolai tanulmányai idejére a császári és királyi utászezredbe beosztott alutászként kezdte 1875. február 23-án. 1876. április 11-én címzetes őrzvezetővé, 1876. szeptember 1-jén címzetes tizedessé, 1876. október 16-án főutásszá, 1877. április 16-án címzetes szakaszvezetővé, 1877. augusztus 9-én címzetes őrmesterré, 1877. szeptember 15-én hadapróddá, 1877. november 1-jén hadnaggyá, 1882. május 1-jén pedig főhadnaggyá nevezték ki alakulatánál. 1877. szeptember 15-től már tényleges századszolgálatot látott el a császári és királyi utászezredben, Pozsonyban, majd 1877. november 1-jétől alakulatánál Linzben. 1878 májusától útépítésen, illetve erődépítésen dolgozott Przemyslben, 1878 decemberében pedig visszatért alakulatához Linzbe.

1879. május 12. és június 15. között megbízott századparancsnok volt alakulatánál Przemyslben. 1880. szeptember 6-tól a császári és királyi utászszeretár műszaki vezető tisztjeként tevékenykedett Klosterneuburgban. 1882. augusztus 23-tól megbízott századparancsnokként szolgált a császári és királyi utászezredben Pettauban és Klosterneuburgban. 1882. december 5. és 19. között az ausztriai Kötschach és Dellach településeken árvízvédekezési munkálatokban vett részt egy különítménybe beosztva.

1883. július 13. és augusztus 2. között ismét megbízott századparancsnok volt alakulatánál Pettauban. 1884 májusától a Szarajevóból az ottani Trebović-hegyre vezető lovaglóút építésvezetőjeként, valamint a környékbeli erődök építésén dolgozott. 1884 decemberétől alakulatánál szolgált Pettauban.

1885. május 1-jétől a császári és királyi utászezred törzsében végzett különleges munkákat Pettauban és Klosterneuburgban. 1885. december 1-jén beosztották a bécsi Katonai Műszaki Bizottsághoz, ahol a II. csoport utászügyekkel foglalkozó 3. osztályának referense lett. 1889. január 1-jén II. osztályú századossá léptették elő beosztásában. 1889. augusztus 1-jén beosztották a Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztériumhoz, majd közel tíz éven keresztül a Vaskapu szabályozási munkálataiban vett részt Orsován és annak környékén. Közben 1891. november 1-jén I. osztályú századossá nevezték ki alakulatánál.

1894-ben építésvezető volt a Juc-zuhaton átvezető hajózási útvonal elkészítésénél. A zuhatagon keresztül egy 1300 méter hosszú, 60 méter széles és a folyó nulla vízállása alatt is 2 méter mély hajózási csatornát építetett, amelynek létrehozásához 32 000 köbméternyi sziklát kellett a víz alatt szétrobbantani. A következő években a Juc-zuhaton alatti folyószakaszon egy 3,5 km hosszú töltés megépítését vezette (ahhoz 120 000 köbméter követ használtak fel).

1897 és 1899 között az orsovai kikötő berendezéseinek, valamint a Koronázási-kápolna alatti részen készült rakpart, továbbá az Orsova–Vaskapu nyílt csatorna felső részének építési munkálatait irányította. Munkájával a dunai hajózásnak tett igen nagy szolgálatot, szakmai eredményeinek elismeréseként az uralkodó 1899 júniusában Bronz Katonai Érdeméremmel tüntette ki.

1899. június 16-tól a császári és királyi 7. utászzászlóaljban teljesített szolgálatot Budapesten. 1899. július 6. és szeptember 13. között próbaszolgálatra rendelték a budapesti bosznia-hercegovinai 3. gyalogezredbe, majd visszatért alakulatához. 1900. január 14-től

századparancsnokként tevékenykedett a császári és királyi 7. utászzászlóaljban Budapesten.²⁸ 1901. május 1-jén őrnaggyá, továbbá a császári és királyi 7. utászzászlóalj parancsnokává nevezték ki a magyar fővárosban.

A csapatszolgálat után, 1903. április 30-án áthelyezték a Katonai Műszaki Bizottsághoz, ahol a II. csoport 3. osztályának főnökhelyettese lett a császárvárosban. 1903. november 16-án kinevezték a Katonai Műszaki Bizottság II. csoport 3. osztályának főnökévé, amely beosztást egészen 1914 júniusáig töltötte be. Közben 1906. május 1-jén alezredessé, 1909. november 1-jén ezredessé, 1914. május 1-jén pedig vezérőrnaggyá léptették elő bécsi beosztásában.

1907 márciusában az uralkodó újabb találmányaiért, vagyis a kevéssel azelőtt rendszerezett lovassági hadihídoszlopért és a fémszerkezetű közúti híd megtervezéséért az Osztrák Császári Vaskorona Rend III. osztályával tüntette ki. Az érdemrendet alezredesként kapta, amit az ilyen rendfokozatot viselő tisztek számára Ferenc József rendkívül ritkán adományozott. A kitüntetést a Katonai Műszaki Bizottság főnöke, báró Nikolaus Wuich altábornagy egy ünnepség keretében adta át Herbertnek 1907. március 21-én.

A Katonai Műszaki Bizottság osztályfőnöki beosztásában részese volt az első aknavetők megalkotásának, továbbá jelentős szerepet játszott az osztrák–magyar műszaki csapatok által az első világháború harcai során előszeretettel használt különböző méretű drótvágó ollók feltalálásában is, amelyek közül az egyik 1908-ból származó rajza bécsi irathagyatékában található.

1914. június 16-án felmentették a Katonai Műszaki Bizottságban betöltött osztályfőnöki beosztásából. Az első világegés kitörésekor, 1914. augusztus 1-jén egészségügyi okok miatt egy évre várakozási illetékel szabadságot állományba helyezték, először Pécsen, majd 1915-től haláláig Bécsben, a XIII. kerület Fichtnergasse 10/a alatt élt.²⁹

1916. február 1-jén nyugállományba helyezték. Az első világháború idején is szükség volt szaktudására, ugyanis 1915-től 1918 őszéig az osztrák Munkaügyi Minisztériumban a császári és királyi Hadügyminisztérium képviselője volt, főként hidépítési és különböző műszaki munkák terén segítve a fogadó minisztérium munkáját.

1916 októberének első napjaiban az osztrák–magyar utászok Sistovnál, egy 30 tagból álló Herbert-féle közúti hidat vertek a Dunán a központi hatalmak csapatainak Bulgáriából Romániába történő átkelésének biztosítására. Franz Conrad von Hötzendorf, osztrák–magyar vezérkari főnök ajánlotta fel a Herbert-féle nehéz hadihidat, illetve utászcsapatokat a Románia elleni háborúhoz. 1916. augusztus 3–9. között a Központi Szállításvezetőség hajói 1749 embert, 1856 lovat, 447 szekeret, 59 komplett Herbert-hadihídelemet, 80 pontonelemet és 26 km lóvasúti sínt kocsikkal, valamint 360 tonna egyéb hadianyagot szállítottak a Belencsatornába. A rövid szállítási időt úgy sikerült elérni, hogy a szállítmányokat Budapesten, Újvidéken, Ómoldován és Turnu-Severinben megfelelő számú gőzkész vontató várta, és azonnal továbbította. Ebből az anyagból állították fel 1916. november 23-ra a sistovi hidat, melyen a Mackensen-hadsereg átkelt a Dunán.³⁰ Ebből az alkalomból az uralkodó 1916-ban az Osztrák Császári Lipót Rend lovagkeresztje hadidíszítménnyel kitüntetésben részesítette.

²⁸ HL AKVI 3369, 45648 i. m.

²⁹ HL HM 4. osztály 1939.

³⁰ Döbrentei Gábor: A dunai kereskedelmi hajóraj a világháborúban. In: Wulff Olaf: Az osztrák–magyar dunai flottilla a világháborúban. Budapest, 1934.

1929. október 24-én hunyt el Bécsben. Négy nappal később, 1929. október 28-án helyezték örök nyugalomra a Bécs Hietzing negyedének temetőjében található családi sírboltban.³¹

Pályafutása során a következő osztrák–magyar kitüntetések kaptak: 1888. április 30-án a Katonai Érdemkeresztet, 1896. szeptember 19-én az Osztrák Császári Ferenc József Rend lovagkeresztjét, 1898. december 2-án a Jubileumi Emlékérmeket a fegyveres erő számára, 1899. június 3-án a Bronz Katonai Érdemérmeket piros szalagon, 1900. február 23-án a Katonai Tiszti Szolgálati Jel III. osztályát, 1907. március 7-én az Osztrák Császári Vaskorona Rend III. osztályát, 1908. december 2-án a Katonai Jubileumi Keresztet, 1910. február 23-án a Katonai Tiszti Szolgálati Jel II. osztályát, 1913. október 2-án az Osztrák Császári Ferenc József Rend tiszti keresztjét, 1916-ban az Osztrák Császári Lipót Rend lovagkeresztjét hadidíszítménnyel. A külföldi kitüntetések közül 1898. július 11-én a Szerb Takovo Rend IV. osztályának viselését engedélyezte számára az uralkodó.³²

Mérnöki munkássága

Számos találmány köthető a nevéhez. Kiemelkedő feltalálói képességeit előjárói is rendre hangsúlyozták a róla készített éves jellemzésekben.³³ Már főhadnagy korában, 1886-ban megtervezett egy egységes, hadihídanyag szállítására alkalmas, vasból készült hadihídkocsit, amelyet később pontonkocsiként rendszeresítettek az osztrák–magyar hadseregben. Annak leírását 1886-ban vetette papírra egy tanulmány formájában, amely bécsi levéltári hagyatékában található meg.³⁴

Korán elkezdett foglalkozni az utászok műszaki eszközeinek és felszerelésének tökéletesítésével is. Számos találmánya a gyakorlatban is értékesnek és hatásosnak bizonyult. Ilyen az 1887–88-ban, a hadihídanyagnál felhasználható tologatható gerendakamó, továbbá a vasból készült tölthető cölöpverő. Találmányainak jutalmaként az uralkodó 1888 áprilisában a Katonai Érdemkeresztet tüntette ki.

Budapesti zászlóaljparancsnoksága idején, 1901-ben fejezte be a róla elnevezett lovassági hadihídoszlop és egy szétszedhető, szállítható, fémszerkezetű közúti híd megszerkesztését.

A Herbert-féle lovassági hadihídanyag – amelyet 1906-ban rendszeresítettek a császári és királyi hadseregben – a korábban már kiválóan bevált Birago-rendszerű hadihíd mintájára készült. Herbert azt célszerűen módosította és javította. A hadihíd szerkezetének éveken át tartó megalkotásakor az egyszerűséget és a könnyű kezelhetőséget tartotta szem előtt. A művét úgy készítette el, hogy a Birago-féle szerkezet biztonságát és sokféle alkalmazhatóságát megtartotta. A Herbert-hídanyagból egy 76 méter hosszú hidat, vagy egy 24 méteres lovasbürüt, vagy egy 48 méter hosszúságú gyalogbürüt lehetett gyorsan és egyszerűen összeállítani, amelyhez erős és nagy hordképességgel bíró kis acélsajkák tartoztak.

A hídanyag fő alkotórészeit a hídelemek (könnyű gerendákból és keresztdeszkákból álló, 0,75 méter széles, 4 méter hosszú táblák, melyek a tartóművet és a hídlást alkották), továbbá a híd és a Bürük álló aljzatait képező összeállítható ablakok, valamint a híd és a Bürük úszó aljzatait alkotó, egyenként vagy párosával összekapcsolva áthajózásra is használható, fél- és egész sajkákat képezték.

³¹ KA Parten (Gyászjelentések) 9. doboz.

³² HL AKVI 3369, 45648 i. m.

³³ Uo.

³⁴ KA NL B/108 Nr. 3. Corps- und Divisions-Brückentrains im Zusammenhang mit einem Projekt eines eisernen Universal-Brückenwagens. 1886.

A három hídelem-szélességű hadihídon a gyalogság kettős rendben, a lovak kettesével száron vezetve, a lövegek és egyéb járművek egyenként mehettek át. A két hídelem-szélességű lovasbürün a gyalogság rendekben, a lovak egyenként haladhattak át. Az egy hídelem-szélességű gyalogbürü úszóaljzatát a felsajkák alkották, a Bürün csak egyes gyalogosok mehettek át. A gyalogbürün a legénység vitte át a lószervevényt, a lovakat szabadon vagy kötéllel hosszabbított száron vezetve, a híd alsó oldala mentén úsztatták át.³⁵

Párosával egymás mellé kapcsolt egész sajkákat használtak a gyalogság vagy a lószervevények áthajózására. Az áthajózási tagokat vagy evezővel irányítva szabadon, vagy komphoz hasonlóan kompkötélen áthúzva, esetleg repülőkompként az ár erejének felhasználásával alkalmazták a legénység, a lovak vagy a lövegek és egyéb járművek áthajózására. A hadihídanyag lehetővé tette a fentiekén kívül még kikötőhidak és kikötőbürük összeállítását is.

A Herbert-hídanyagot vasból készült ún. sajkakocsikra rakták. Minden kocsi 4 hídelemet, egy álló és egy teljes (két felsajkából álló) úszóaljzatot, továbbá köteleket, horgonyokat és kisebb alkatrészeket szállított. Két sajkakocsin található hadihídanyag már önállóan is alkalmazható volt, az képezte a hídanyag legkisebb egységét. Mindegyik lovasezredet 2, a lovashadosztályt pedig 8 sajkakocsival szerelték fel. A teljes rakománnyal megrakott sajkakocsi 1536 kg-ot nyomott, 4 lóval vontatták, s a terepen (legalábbis elviekben) a legrosszabb minőségű utakon is közlekedhetett.

A osztrák–magyar lovasezred hídanyagából 8 méter hosszú hidat, 16 méter hosszú lovas-, illetve 32 méter hosszú gyalogbürüt lehetett összeállítani. A lovasezred két sajkakocsin szállított egy egész sajkával egyszerre 36 felszerelt lovas tudott áthajózni, opcióként 46 lovas felszerelés nélkül vagy 80 lószervevényt. Egy párosával kapcsolt sajkával lovasból, szervevényből kétszer annyi tudott átjutni a túlpartra alkalmanként. Az áthajózási tag lehetővé tette egyszerre 40 felszerelt vagy 50 felszerelés nélküli lovas vagy 80 lószervevény vagy 6 lován ülő lovas vagy 1 löveg mozdonyal vagy 2 vonatjármű és 5 katona áthajózását.³⁶

A lovashadosztály 8 egész sajkával rendelkezett, azokon egyszerre 144 felszerelt vagy 184 felszerelés nélküli lovas vagy 320 lószervevényt, a párosával összekapcsolt 4 darab sajkán pedig a fentiekből kétszer annyit lehetett áthajózni. A hadosztály anyagából 4 áthajózási tagot lehetett összeállítani, amelyeken 160 felszerelt vagy 200 felszerelés nélküli lovas, 320 lószervevény vagy 24 lovas lovasával együtt vagy 4 löveget mozdonyal vagy 8 vonatjárművet és 20 embert lehetett egyszerre átszállítani. A hadosztály esetében a hadihídanyag 40 méter hosszú híd, 64 méter hosszú lovas- vagy 128 méter hosszú gyalogbürü építéséhez volt elég. A Herbert-féle lovassági hadihídanyag kezelését a lovas utászszakasz legénysége néhány gyakorlat után teljes mértékben el tudta sajátítani. A munkálatokat rövid idő alatt el lehetett végezni, az anyagnak a sajkakocsikról való lerakásához 5 perc, az áthajózási tag összeállításához 10 perc, a három kocsiából álló hídanyag összeállításához – attól függően, hogy hidat, bürüt vagy áthajózási tagot építettek belőle – 15, 20, illetve 30 percre volt szükség.³⁷

Érdeemes néhány gondolatot idézni a Herbert-féle közúti híd 1907-ben beadott szabadalmi leírásából.³⁸ A GRIDL cég által jegyzett leírás aprólékos részletességgel adja meg a fejlesztés

³⁵ KA NL B/108 Nr. 6. i. m.

³⁶ Uo.

³⁷ Uo.

³⁸ Szabadalmi Leírás 43294. szám VIII/j. osztály. Szétszedhető szállítható rácsos híd. A bejelentés napja 1907. december hó 24-ike, elsőbbsége 1907. január 14-ével kezdődik.

eredményeit, a korábbi hasonló fejlesztések hátrányaira adott válaszokat, mindezt ábrákkal szemléltetve. A Szabadalmi igények fejezetben a következőket fogalmazzák meg:

1. Szétszedhető, szállítható rácsos híd, melynek főtartói két alsó, egymással összekötött hosszövből és egy, e hosszövek között középen lévő felső hosszövből állnak, mely utóbbi a két alsó hosszövvvel a felső övek csomópontjaiban csoportonként egyesített átlós támaszok által van összekötve, jellemezve azáltal, hogy a felső övcsomópontokban függő tagok vannak megerősítve, melyeken a hídpálya tetszés szerinti magasságban lehet elrendezve, és melyek a forgalom súlyából származó nyomásokat fölveszik, valamint a főtartókra mindenkor központosan átviszik.
2. Az 1. igénypont szerinti szétszedhető hídnál a függő tagok oly elrendezése, hogy a függő tagok alsó végeikkel az illető fő tartófal vízszintes kötésébe vannak bekapcsolva, és így az egész híd pályatestet a forgalom súlyából származó oldal- és hosszmozgások ellen biztosítják.
3. Az 1. és 2. igénypontok szerinti szétszedhető hídnál a függőtagokba bekapcsolt haránttartóknak a hídpálya tartórostély hossztartóival oly módon való összekötése, hogy a haránttartókon megerősített betétdarabokra nyugvó hossztartóvégek szárainak hosszhasítékain kampós csavarok hatolnak át, melyek a haránttartón vannak biztosítva úgy, hogy a hossztartók a függő tagokba bekapcsolt haránttartókon gyorsan és könnyen megerősíthetők és leszerelhetők.
4. Az 1–3. igénypontok szerinti szétszedhető hídnál a két főtartónak egymással merev, célszerűen zegzugszerűen elrendezett vízszintes csőrudak által való összekötése, melyek könnyű beillesztés céljából a szükséges határokon belül meghosszabbíthatók és megrövidíthetők, valamint a két főtartót tökéletesen kölcsönösen megtámasztják, minthogy úgy nyomásra, mint húzásra is működnek.

Az első világháborúban számos esetben bizonyította használhatóságát a Herbert Ferenc által feltalált hadihíd és annak elemei. A teljesség igénye nélkül néhány példa:³⁹

- A már említett átkelés támogatása Sistovnál, ahol az utászok csaknem 1000 méter hosszon építették be a Herbert-hidat.
- Röviddel a sistovi híd beépítése után, 2 hídépítő század a fennmaradt 1 Herbert-rendszerű hadihídanyaggal indult Ruscukba, hogy ott is hidat építsen. A 890 méter hosszú híd megépítésére a Sistovnál megmaradt anyag csak úgy volt elegendő, hogy 6 Herbert-hídtagot dunai uszályhajókra építettek, így a hídtag és a betétmezők hosszához, minden egyes tagnál 1-1 uszályhajó szélessége járult. A Ruscuk–Giurgievo közötti híd építését 1916. december 1-jén reggel kezdték meg, és december 4-én reggel 8 órára fejezték be.
- Fejérdomb (Báziás) és Veliki Gradiste között 66 darab 45 tonnás hajón 34 Herbert-rendszerű hídmezővel, 980 méter hosszban 2 hídépítő század 4 nap alatt, 1915. október 19-től 22-ig építette be a Duna-hidat.
- Az olasz hadszíntéren, a Vallarsa-völgyben a sziklaoldalra erkélyszerűen épített úttest két helyen volt 40 méternél hosszabb szakaszon lerobbantva, Ponte San Columbanónál és a Valmorbia-erődnél. Mindkét helyen 2–2 mező Herbert-rendszerű vas közúti híddal pótolták a lerobbantott útrészeket.
- Szintén az olasz hadszíntéren, az Astico völgyében, Laste-Basse mellett, a Lungo-patak lerobbantott kőhídjának teherbírását meg kellett növelni, hogy a 30,5 cm-es mozsarat is

³⁹ Jacobi (szerk.): i. m.

elbírja. Mivel két hadtest egész ellátása ezen az egy útvonalon bonyolódott le, az átépítéssel a forgalmat csak éjjel lehetett néhány órára megszakítani. A híd hossza 25 méter, így a feladatot egy Herbert-rendszerű hídmezővel meg lehetett oldani. Éjszakai műszakban, mindössze 2 óra alatt az utászok beépítették a szükséges hídmezőt.

- Egyik legnehezebb műszaki feladat a Tagliamento-híd építése volt Pinzanónál, ahol egy 50 méter fesztávolságú csuklós vasbeton ív volt lerobbantva. A magasság 30 méteren felül volt, és a híd a jobb parton közvetlenül egy kanyarodó alagútba torkolt. A magasság miatt állványon való szerelés nem volt lehetséges, tehát a főtartókat kitolással építették be. Két 11–11 méter magas cölöpözött alapjáromra építették fel a 20–20 méter magas Herbert-rendszerű vasjármokat.
- Albániában is szerepet kapott a készlet, hiszen 1917-ben egy mocsaras területen épített vasútvonalnak a Semen folyón átvezető szakaszát ezzel hidalták át.
- Galíciában a Prut folyón átívelő hídnál használták fel a Herbert-hídkészlet elemeit.

A Herbert-rendszerű hadihíd kiválóságát a 20. század folyamán később is, több alkalommal bizonyította. Így az 1938. november 2-án aláírt első bécsi döntés eredményeként Magyarországnak ítélt szlovák területek magyar megszállásának kezdetén, 1938. november 6-án a vitéz Temessy Milán altábornagy vezette székesfehérvári 2. vegyesdandár csapatai Győrtől 12 km-re északra Herbert-rendszerű hadihídon keltek át a Dunán, amelyet a túlsáron található Medve településsel szemben építettek meg.⁴⁰

A hírendszer igazából soha nem ment nyugdíjba. A második világháborút követő években a rombolt hidakat több helyen is ilyen típusú elemekkel váltották fel, amelyek még sokáig szolgálták az utazókat. Ilyenek voltak a következők:

- Túrkeve Hortobágy–Berettyó hídja (1947–1996). Az 1929-ben itt épült, háromnyílású híd 1944-ben felrobbantották úgy, hogy karcsú pillérei is elpusztultak. A hadseregben 1908-ban rendszeresített Herbert-hídat – vélhetően rövid időre tervezve – egynyílású hídként 1947-ben adták át a forgalomnak, ám majdnem 50 évig szolgált ezen a nem nagy forgalmú helyen.⁴¹ A híd szélessége 3 méter, teherbírása 6 tonna volt. Ma a híd egyik eleme Kiskörösön van kiállítva, az Úttörténeti Múzeumban.
- 1981-ben készültek el a hortobágyi Kilenclyükü híd felújítási tervei. Ennek egyik sarkalatos pontja volt a 250 méter hosszú terelőút és a 2×15 méter hosszú Herbert-híd-provizórium megépítése.⁴²
- A Rábán Árpásnál, az 1924-ben épült híd 1945. március 28-án a visszavonuló német csapatok felrobbantották. Pontonhíd, majd egy fahíd vette át a szerepét. Később e híd helyett ideiglenesen egy Herbert-típusú híd építettek, amely egészen 1971-ig szolgált ezen a helyen.⁴³
- A Csökmő–Sarkadkeresztúr közötti úton, a Sebes-Körös hídjának helyreállítása során is szerepet kapott a szerkezet. A második világháborúban felrobbantott hídnyílásban 1949-ben építették be az új Herbert hídelemeket 30 méter hosszban.⁴⁴ A szerkezet 1966-ig szolgált.

⁴⁰ KA NL B/108 Nr. 6. i. m.

⁴¹ Dr. Tóth Ernő: Hazánk, Magyarország ismert és rejtett hídjai. Yuki Studio, Budapest, 2015. 30.

⁴² Nagy Anett et al.: Hídjaink a római örökségtől a mai óriásokig. Budapest, 2007.

⁴³ Uo. 164.

⁴⁴ Forrás: Az irázi járat és a mezőtúri vándorhíd. 2020. február 3.

- A Budapestről Pécsre vezető 6. számú út Mecseken átvezető szakasza teljesen új nyomvonalon épült meg. A Budapest felől számítva második völgyhíd 140 méter hosszú, 27 méterrel a völgy legmélyebb pontja felett. A nyílásbeosztás $25 + 3 \times 30 + 25$ méter, a három középső nyílás esetében kínálkozott az előregyártás, hogy el lehessen kerülni a jelentős állványozást. A nyílásonként 2, derékszögű négyszög keresztmetszetű (40×185 cm) vasbeton gerenda gyártása a völgy alján, illetve a rézsűkben történt, így csak minimális állványozásra volt szükség. A pillérekben Herbert-hadihidalkatrészekből készült emelő berendezéseket helyeztek el, melyekkel az egy nyílásba kerülő 2 főtartót egyszerre kellett volna felemelni.⁴⁵

Összegzés

A hidak mindig többet jelentettek, mint két part összekötését: összekapcsolt népeket, kultúrákat, időt és teret. Herbert Ferenc élete is hasonló jelkép. Szolgált a császári és királyi utászoknál, a Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztériumban, részt vett a Vaskapu építési munkálataiban, az osztrák Munkaügyi Minisztériumban a császári és királyi Hadügyminisztérium képviselője volt. Pécsen született és Bécsben halt meg, osztrák temetőben nyugszik, és mindkét hadsereg büszke rá, őrzi emlékét. Ausztriában, Kremsben laktanya adózik tisztelettel személyének, mi is büszkén idézzük fel kiemelkedő műszaki teljesítményét.

Felhasznált irodalom

- Az irázi járat és a mezőtúri vándorhíd. 2020. február 3. https://aradcsanad.blog.hu/2020/02/03/az_irazi_jarat_es_a_mezoturi_vandorhid. (Letöltve: 2022. február 6.)
- Döbrentei Gábor: A dunai kereskedelmi hajóraj a világháborúban. In: Wulff Olaf: *Az osztrák–magyar dunai flottilla a világháborúban*. Budapest, 1934.
- HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár, Budapest, Tiszti anyakönyvi lapok 3369, 45648.
- HL HM 4. osztály 1939.
- Jacobi Ágost (szerk.): *Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban*. Közlekedési Nyomda K. F. T., Budapest, 1938.
- Kriegsarchiv, Wien, Nachlass B/108. Nr. 1., Nr. 3., Nr. 4., Nr. 6.
- KA Parten (Gyászjelentések) 9. doboz.
- Nagy Anett et al.: *Hidjaink a római örökségtől a mai óriásokig*. Budapest, 2007. https://www.academia.edu/30111406/Hidjaink_teljes. (Letöltve: 2022. február 6.)
- Szabadalmi Leírás 43294. szám VIII/j. osztály. Szétszedhető szállítható rácsos híd. 1907. https://library.hungaricana.hu/hu/view/SZTNH_SzabadalmiLeirasok_043294/?pg=0&layout=s. (Letöltve: 2022. február 6.)
- Dr. Tóth Ernő: *Hazánk, Magyarország ismert és rejtett hidjai*. Yuki Studio, Budapest, 2015.

⁴⁵ Uo. 88.