

BOMBAKIEMELÉS AZ ÚJPESTI VASÚTI HÍD PILLÉREINÉL

Daruka Norbert mk. hadnagy¹

Bevezetés

A világháború borzalmi manapság már csak történelemnek tekinthető eseménysorok, melyekre emlékként már csak nagyszüleink esetleg szüleink emlékeznek. A háború borzalmairól sok ember már csak a történelmi irodalmakból illetve dokumentumfilmekből tájékozódhat. Tehát érdekességet gyanítva emeljük fel fejünket, amikor azt haljuk, hogy újabb áldozata van a háborúnak.

Sajnos az elmúlt időszakban sok fiatal férfit illettek ezzel a megnevezéssel, hogy a háború áldozata. Aki nem tájékozott honvédségi körökben talán csak a média túlzásának tekintené az ilyen eseteket. A tűzszerészek még a mai napig is kockáztatják életüket, a háború sajnos még hat évtized után is szedi áldozatait.

Az elmúlt események tekintetében még fontosabb a biztonságra illetve a biztonságos környezetre való törekvés. Fontos tehát az összefogás, egymás segítése és nagyon jól megszervezni minden olyan tevékenységet, amely valamilyen módon embereket veszélyeztethet.

Az elmúlt években rengeteg olyan feladatot hajtottunk végre, amely rendkívüli összefogást és szervezést valamint egyeztetést igényelt. Ilyen feladatnak számított az a tevékenység is melyet az Újpesti vasúti híd pillérei mellett végeztünk.

A végzett feladat nem más, mint egy pillér melletti bomba kiemelése és a szükséges tevékenységek bemutatása a sikeres feladatvégrehajtás elérése érdekében. Az eseményt a média is közvetítette, de az elhangzottak nem minden esetben felelnek meg a valóságnak. A leírtak értelmezéséhez tudni kell, hogy ez

¹ PhD hallgató, ZMNE BJKMK Katonai Műszaki Doktori Iskola

a tevékenység már más helyszíneken is lezajlott, csak nem kapott megfelelő nyilvánosságot.

A bomba kiemelése 2007. november 20-án került végrehajtásra, ezt megelőzte egy előzetes egyeztetési és tárgyalási procedúra és egy felderítés.

A híd elhelyezkedése

Az Újpesti vasúti híd (a köznyelvben sokszor Északi összekötő vasúti híd) Budapest jelenlegi legészakibb hídja, amely a Népsziget fölött megy keresztül, és vasúti, valamint kerékpáros és gyalogos közlekedésre szolgál. A Budapest–Esztergom-vasútvonal halad át rajta. Budán a III. kerületbe, Aquincumba érkezik, Pesten pedig a IV. és a XIII. kerület határához, a 3-as metró Újpest-Városkapu megállójához. Tőle északra épül a Megyeri híd, délre pedig a legészakibb közúti híd, az Árpád híd található.



1. ábra: Újpesti vasúti híd²



2. ábra: A köznyelvben sokszor Északi összekötő vasúti híd³

A híd története

Ötlete elsőként az esztergomi vasútvonal tervezése során merült fel, 1892-ben, hogy a főváros bal parti részével is összeköttetést alkossanak. A forgalomnak 1896. november 3-án adták át. A forgalom gyorsan nőtt, az egyre nagyobb terhelés miatt a szerkezetet többször meg kellett erősíteni, ezután viszont a híd egészen 1944 augusztusáig teljesítette hivatását.

² Forrás: Bakó Ádám 2008.01.11.

³ Forrás: http://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Aujpesti_vas%C3%BAti_h%C3%ADd 2006.09.06.

A második világháború során több súlyos légitámadás érte. A többszörös támadás után a végső csapást 1944 karácsonyán a visszavonuló német haderő mérte rá, ami után a szerkezet egyetlen nyílása maradt csak meg. 1945-ben a szovjet hadsereg ideiglenes pontonhidat épített.

Az első személyvonat – több mint tíz év szünet után – 1955. május 21-én haladt át a hídon, amely a Roth-Waagner-féle szerkezet továbbfejlesztése, azaz úgynevezett csavarozott, kettős „K”-híd. 2007-2009 között a hídszerkezet teljes felújítására sorkerült, amely érintette a hídszerkezetet, a tartópilléreket valamint a pillérek közötti meder állagának javítását is.

Fontos tudnivalók a hídról

Az első világháború befejezése óta minden hidat úgy kezdtek el építeni, hogy kis járatokat kamrákat hagytak meg melyek egy robbantási folyamat előkészítését tették lehetővé. A történelem sok olyan hidat jelöl melyben tölteteket helyeztek el a megfelelően kialakított súlyponti területeken és így semmisítették meg egy támadás alkalmával. Az Északi vasúti hídon nem volt ilyen megoldás és az első bombázás után már nem is foglalkoztak a kialakításukkal.

Kisebb kutatómunka után előtalálhatóak azok a jegyzetek melyeken jelölve van a robbantáshoz előkészített híd. Ez csak úgy lehetséges, ha egy állványszerkezetet építünk és arra helyezük el a robbanószerkezeteinket. Ilyen módon kerülhetett romboló bomba a híd közelébe és maradhatott meg rendkívül jó állapotban napjainkig. Ez a megoldás adhat magyarázatot arra is, hogy az előtalált bombák némelyikében miért nincs gyújtószerkezet.

Számítások szerint a teljes lerombolásához körülbelül 50db 500kg-os bombára lehetett szükség, de a híd járhatatlanná tételéhez elég lehetett 5-10db is.

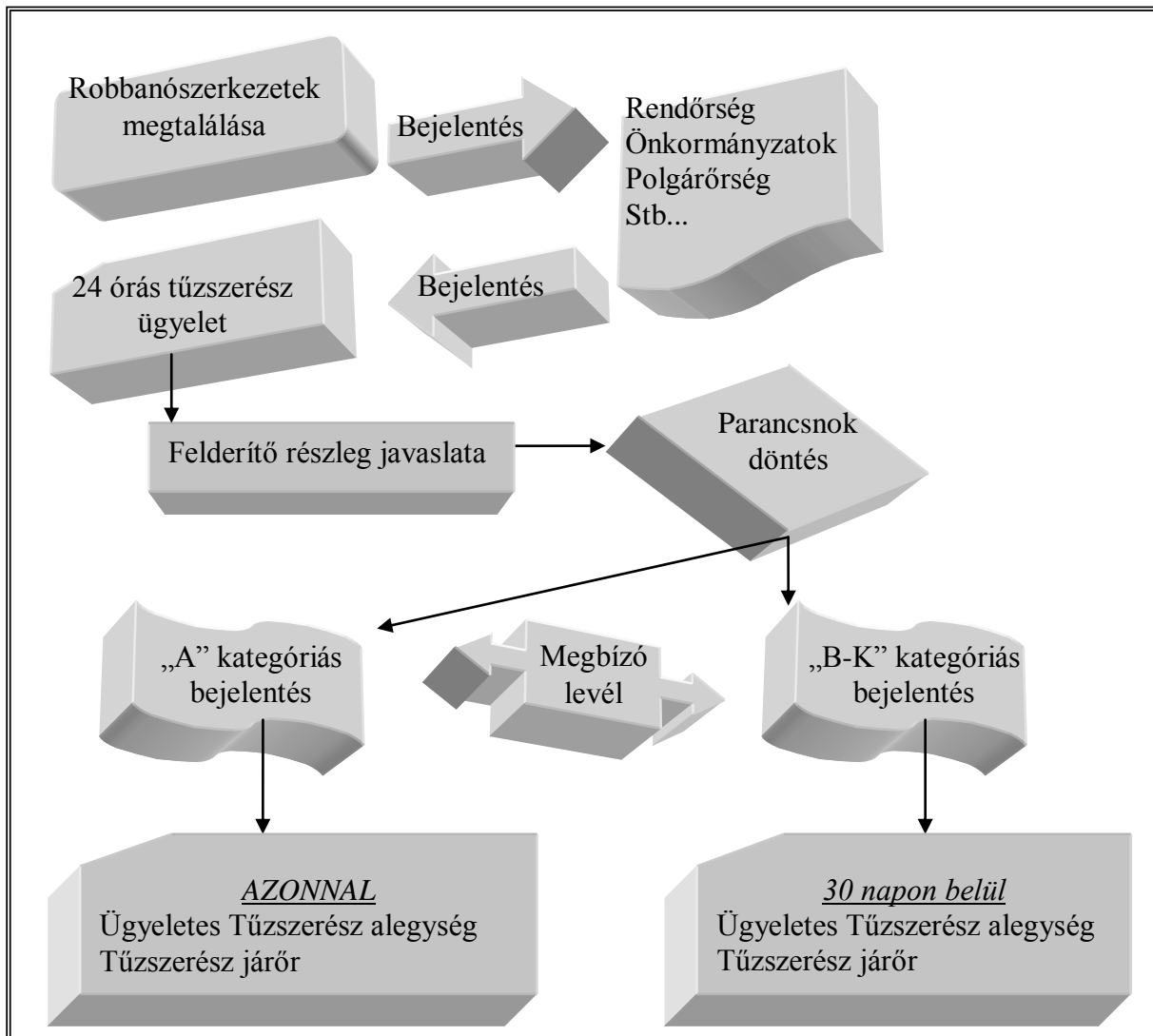


3. ábra: A roncskiemeléssel együtt fel nem robbant bombák⁴



4. ábra: Az Újpesti vasúti híd roncsai 1945-ben⁵

A bejelentések elintézésének rendje



5. ábra: A bejelentések elintézésének folyamatábrája⁶

⁴ Forrás: http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/Tudomanyos_ismeretterjeszto_kiadvanyok 2009.02.09.

⁵ Forrás: http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/Tudomanyos_ismeretterjeszto_kiadvanyok 2009.02.09.

A feladat végrehajtása

A 2007-es évben civil búvárok merülési gyakorlatot hajtottak végre az Újpesti vasúti híd pillérei közelében. A búvárok több álltaluk nem azonosító, feltehetően fém eszközöket találtak a pillérek közelében. A merülés után ezt jelezték a helyi búvár egyesületnél, de érdemi lépés nem történt. Néhány héttel később egy kedvezőbb vízállásnál újabb merülés következett és az előzőekben említett eszközöket ismét megtalálták. A helyzet annyiban változott, hogy a szabálytalan vízmozgásnak köszönhetően az egyik test jelentős része kilátszott az iszapból. A búvárok egy nagyobb gázpalackhoz hasonlították és ismét bejelentést tettek, de már nem csak az egyesület felé, hanem a rendőrség felé is. A rendőrség intézkedése abban merült ki, hogy értesítette a Magyar Honvédség 1. Honvéd Tűzszerész és Hadihajós Zászlóalj Tűzszerész Ügyeletes szolgálatát. A szolgálat felhívta a bejelentő búvárt és kérdések formájában értékelte a helyzet súlyosságát. A felderítő részleg és a parancsnok úgy ítélte meg a helyzetet, hogy mivel éles vízi feladat nincs érvényben, ezért kiemelt fontossággal kezelik az eseményeket. A hadihajós alosztály egy aknamentesítő hajó és egy parancsnoki motoros bevonásával érkezett a helyszínre és megkezdte a felderítést.

Mit kell felderíteni.

- ✓ meg kell határozni a szerkezetek pontos helyét;
- ✓ a víz mélységét és sebességét;
- ✓ az aktuális közművek elhelyezkedését;
- ✓ a víz sodrását és hordalék szállítását;
- ✓ a híd közelében lévő manőverezés lehetőségeit;
- ✓ a kikötési lehetőségeket;
- ✓ a búvárok merülési lehetőségeit (partról vagy hajóról).

⁶ A táblázatot készítette: Daruka Norbert hadnagy 2008.04.21.

Speciális tűzszerész bűváraink, a felderítés keretében tehát merülést hajtottak végre a bejelentés területén. A bűvárok érdekes dolgokat tapasztaltak, a megjelölt helyszínen jelen esetben nem lehet semmit látni, mivel 50m-re a megadott terület fölött egy csatornanyílás van és ebből a nyílásból ömlik a

A pillér közvetlen közelében pedig egy nagyobb fémtestet jelzett a kollégák műszere és méretei alapján ez megfelelt egy 500kg-os bomba méreteinek. A helyzet értékelése után a parancsnok úgy döntött, hogy egy kedvezőbb vízállásnál ismét végrehajtjuk a feladatot és ekkor talán a sodrás is kisebb lesz, valamint a kiáramló szennyeződés is megszűnhet.

A feladatot 2 nap múlva megismételtük és sikeres volt a végrehajtás, bűváraink hat pontot jelöltek meg a pillérek közelében. Az egyik pontról időközben kiderült, hogy egy bevásárló kocsí így ezzel nem kellett foglalkoznunk. A többi pontra folyamatosan merültek a tűzszerész bűvárok és próbálták megtisztítani a területet a szennyeződésektől és az iszaptól. A nap végére három pontról már pontosan lehetett tudni, hogy robbanószerkezet (USA rombolóbomba) kivető fülecsei épek, valamint gyújtószerkezetet tartalmaznak. A következő napon ismét folytattuk a feladatot és a másik két pontról is sikerült mindent megtudnunk. Szerencsére a vízállás is folyamatosan nekünk kedvezett és kiderült, hogy az egyik bombában nincs gyújtószerkezet. Ez aggodalomra adhatott volna okot, hiszen ennek semmi értelme nem volt. A történelmi kutatómunka ekkor adott magyarázatot az eseményekre, de ezt már az előzőekben ismertettem. A veszélyes pontokat természetesen megjelölésre kerültek és a vízügy illetékes szakemberei is tájékoztatást kaptak, majd korlátozták a vízi közlekedést az adott szakaszon. Mivel gyújtószerkezetet tartalmaznak és a pillérek közelében vannak, így a terület teljes lezárása elrendelésre került.

A három darab GP típusú 500kg-os rombolóbombát MS-25 típusú aknamentesítő hajók segítségével sikerült kiemelni a Dunából, majd ezek a hajók szállították a már hatástalanított bombákat a Magyar Honvédség

Hadikikötőjébe. A feladatot követően a tűzszerész bűvárok tapasztalatai és a történelmi kutatások arra engedtek következtetni, hogy a területen még felbukkanhatnak robbanó eszközök, ha egy nagyobb iszapréteg eltávolításra kerül a mederfenékről.

Egy egész évet sem kellett várni az újabb robbanó eszköz felbukkanásáig. Az Újpesti vasúti híd felújítása során mederkotrási feladatokat is végeztek. A kotrógépek több alkalommal emeltek fel nagyobb fém tárgyakat, melyeket egy pillér közelében halmoztak fel.

A megfelelő körülmények és a hatóságok valamint érintett felek a 2007. november 20.-ai kiemelés mellett döntöttek. A döntésüket befolyásolta a kis vízállás és a teherforgalom is kevés volt a folyón éppen a vízállásból következően. A terület zárása tehát nem befolyásolta jelentősen a vízi közlekedést és a vasúti közlekedésben sem okozott fennakadásokat a 3 órás kiesés. A rendőrség kiérkezett a megjelölt partszakaszra és ott a kijelölt távolságon kívül tudták tartani a bámészkodókat valamint a sajtó munkatársait. Tehát 8 órára elértük a terület teljes lezárását és megérkezett az első aknamentesítő hajó a helyszínre.

A hajó elfoglalta a helyét és a közelben dolgozó kotrógép is megérkezett a kiemelés helyszínére. 9 órakor a merülést vezető bűvár már elrendelte a merülést és azonnal jelentett a parancsnoknak. A víz sodrása olyan nagy volt, hogy a bűvárnak nagy segítséget jelentett a kotrógép marókanala, melyre rá állt és így nem sodorta el a víz, amíg leért a fenékre.

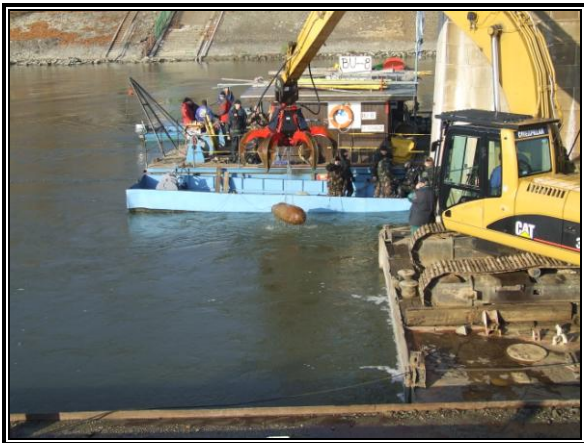


6. ábra: Kotrógép a hídpillér mellett⁷



7. ábra: A sodrás miatt a gémhez rögzített tűzszerész bűvár⁸

A bűvárnak nagyon nehéz volt a dolga mivel nem csak a sodrással kellett megküzdenie, hanem a hideggel is. A víz hőfoka 6C° volt, így melegedő helyet kellett biztosítani és folyamatosan váltásra volt szükség. Az első bombát körülbelül 10^{30} -kor láttuk meg. A markoló kiemelte a vízből és megpróbálta beemelni az aknamentesítő hajóra.



8. ábra: Az első GP 500-as bomba kiemelése⁹



9. ábra: A kotrógép a mellette álló uszályra helyezi a robbanó eszközt¹⁰

⁷ Forrás: Daruka Norbert hadnagy 2007.11.20.

⁸ Forrás: Daruka Norbert hadnagy 2007.11.20.

⁹ Forrás: Daruka Norbert hadnagy 2007.11.20.

¹⁰ Forrás: Daruka Norbert hadnagy 2007.11.20.

A művelet nem sikerült, mert a markoló nem tudta a gémet olyan messzire kinyújtani amekkorára szükség lett volna. A megoldás az volt, hogy a bombát egy közeli sóderrakodó felületére rakták, melyről az aknamentesítő hajó saját darujával már fel tudta emelni. Az első GP 500-as már a fedélzeten volt és az előljárók úgy döntöttek, hogy ki kell venni még egy bombát, csak aztán oldják fel a zárat egy órára. Ez nem egy személy döntése volt, itt ismét mindenkivel egyeztetni kellett. Néhány perccel 11óra előtt a második bombáért indultak bűváraink. A feladat ismét nehezebb lett, hiszen ebben a bombában már benne volt a gyújtószerkezet.



10. ábra: Az AM-31 Dunaújtárs hadihajó fedélzetére emeli a bombát¹¹



11. ábra: A második bomba a hajó jobb oldali fedélzetére kerül¹²

Pontosan délben megpillantottuk a második bombát, ez még jobb állapotban volt, mint az előző. A mozzanatok teljesen ismertek voltak egészen addig, amíg a markoló le nem rakta a sóderrakodó felületére az újabb GP 500-as rombolóbombát. A sóderrakodón rögzítették az eszközt és mindenkit biztonságos helyre küldtek, amíg kiszereleik a gyújtószerkezetet. A helyszínen csak a két tüzserész, az aknamentesítő hajó alaplegénysége és a vezető

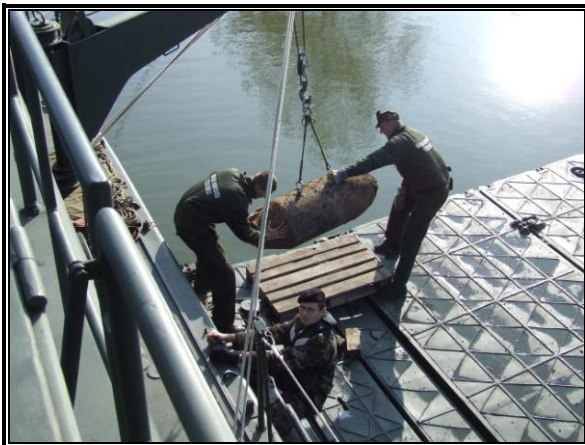
¹¹ Forrás: Daruka Norbert hadnagy 2007.11.20.

¹² Forrás: Daruka Norbert hadnagy 2007.11.20.

tűzszerész maradt. Mindenki visszafogta a lélegzetét és csak várt, „mentesítve” mondták a kollégák, s már emelhették is a hajóra az ártalmatlanított szerkezetet.

Az aknamentesítő hajón két 500 kg-os USA romboló bomba és már indultunk is a Magyar Honvédség Hadikikötőjébe. Az úton a másik hadihajó biztosító feladatot látott el, amire szükség is volt, mert a média képviselői elsőkézből szerettek volna információt szerezni, s egy motorcsónakkal próbálták megközelíteni, a bombákat szállító hadihajót.

A kikötőben már elő volt készítve a terület a robbanó eszközök leemeléséhez és elszállításához. A feladat itt is érdekes volt, mert a hajó nem tudta egyenesen a partra rakni a GP 500-as bombákat, így hadihídkomp segítségével kellett a feladatot megoldani. A hajóról a pontonra emeltük a testeket, a pontont a parthoz toltuk és onnan egy targonca emelte le és tette fel a szállítást végző teherautóra. Ha belegondolunk, hogy hányszor kellett a robbanó testeket megmozdítani, hány olyan lehetőség adódik, amikor az ember hibázhat, akkor jövünk rá, hogy ez egy eléggé megerőltető nap lehetett és még csak két bomba volt a kikötőben.



12. ábra: A PMP hadihíd folyami tagja a hajó és a part között nyújt segítséget¹³



13. ábra: A pontonról targonca emeli le a rögzített bombát¹⁴

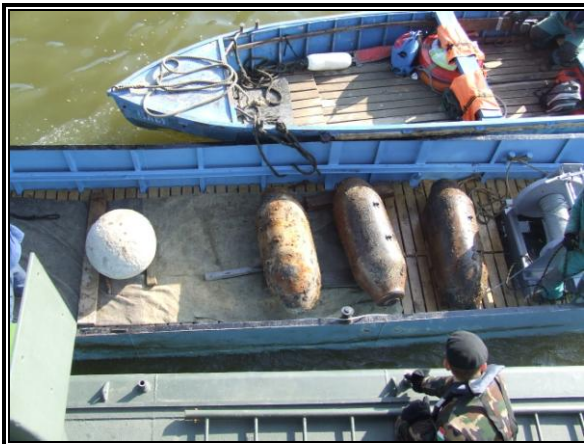
¹³ Forrás: Daruka Norbert hadnagy 2007.11.20.

¹⁴ Forrás: Daruka Norbert hadnagy 2007.11.20.

A hajó visszaindul a kiemelés helyszínére és nagy meglepetés ér mindannyiunkat. A három maradék bombából már kettő a kotró felszínén van. A bűvárok nem tétlenkedtek, s már hatástalanították is az eszközöket. Mivel nem volt a vízben bűvár óvatosan megközelítettük a kotrót és azt a parancsot kaptuk, hogy várjunk.

A harmadik bomba délután fél ötkor bukkant a felszínre. A mozzanatok már ismerősek voltak és lassan rutinszerűen működtek. Amikor kicsavarták az utolsó gyújtószerkezetet mindenki fellelegzett. A járőrök azonnal a hadikikötőbe indultak a gyújtókkal és ott robbantással megsemmisítették azokat.

A három újabb bomba már ott volt a hadihajó mellett és ezeket is fel kellett rakni, majd elszállítani.



14. ábra: Három GP 500-as hajóra emelés előtt¹⁵



15. ábra: A robbanó eszközök szállításánál biztosító feladatot ellátó hajó¹⁶

A felpakolás és a kikötőbe szállítás már nem jelentett gondot. A kikötőbe érkezés után teljesen feloldották a közlekedési zárlatot a folyón és a vasúton is. A közlekedés megindult, a vezetők és a közreműködők megköszönték egymás tevékenységét és mindenki az esti híradót várta. A mi tevékenységünk még nem ért véget. A bombák elszállítása után még végre kellett hajtani a napi karbantartási feladatokat és meg kellett várni a parancsnokot, aki értékelte a napi

¹⁵ Forrás: Daruka Norbert hadnagy 2007.11.20.

¹⁶ Forrás: Daruka Norbert hadnagy 2007.11.20.

tevékenységet. Az előjáró elégedett volt a feladat végrehajtásával, az emberek hozzáállásával és megköszönte a tevékenységünket.

Összegzés

Az Újpesti vasúti híd karbantartási munkálatai során eddig összesen négy alkalommal 10 darab GP 500-as rombolóbomba került a felszínre és lett hatástalanítva. Előtérbe került annak a lehetősége, hogy a többi híd és fontosabb folyó menti műtárgy közelében is felbukkanhatnak hasonló szerkezetek. A 2007-as év végén több robbanó szerkezet is felszínre került a dudai alsó rakpart szélesítése közben. Tehát a háborúk után több mint hat évtizeddel sem mondhatjuk el, hogy folyóink, partközeli műtárgyaink mentesek az ilye szerkezetektől.

A talált robbanó szerkezetek állapotát tekintve megállapítható, hogy még legalább harminc évig lesz dolguk a tűzszerészeknek.

Az említett hídnál lassan befejezik a munkálatokat, a hadihajós katonák azonban folytatják a kutatást. Modern szonárokkal keresik a szörnyű pusztításra képes eszközöket.

A kotrógép pedig tovább folytatta a munkát a környező hidaknál és szinte biztos, hogy a jövőben lesz még hasonló feladat végrehajtás.

Felhasznált irodalom

- 1.) http://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Aujpesti_vas%C3%BAti_h%C3%ADd
2007.11.22.
- 2.) http://www.honvedelem.hu/cikk/0/9354/bombak_a_hidnal.html 2007.11.22.
- 3.) <http://index.hu/bulvar/vash071009/> 2007.10.09.
- 4.) <http://www.netlabor.hu/roncskutatas/modules/news/article.php?storyid=248>
2007.11.19.
- 5.) http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/Tudomanyos_ismeretterjeszto_kiadva_nyok/A_budapesti_duna_hidak/pages/008_az_ujpesti_vasuti_hid.htm
2009.02.07.