



Tóth Ferenc<sup>1</sup>  – Kovács Zoltán<sup>2</sup> 

# Hidak a magyar–jugoszláv határon

## Bridges on the Hungarian–Yugoslavian Border

*A Dráva és a Mura folyókon átívelő vasúti és közúti hidak évszázadokon keresztül a kapocs szerepét töltötték be, országokat, népeket, családokat, kultúrákat kötöttek össze. Lerombolásuk gyászt és szomorúságot, az (újja)építésük pedig reményt és örömet hozott. A szerzők a déli határhidak történetével kapcsolatos jelentősebb eseményeket villantják fel az alábbi írásukban.*

**Kulcsszavak:** vasúti híd, közúti híd, világháború, hídrombolás, hídépítés

*The railway and road bridges crossing the Drava and Mura rivers have served as a link for centuries, connecting countries, peoples, families and cultures. Their demolition brought grief and sorrow, and their (re)construction brought hope and gladness. In this article the authors highlight major events related to the history of the southern border bridges.*

**Keywords:** railway bridge, road bridge, world war, bridge demolition, bridge construction

### 1. Bevezetés

A Magyarországgal határos három kisantant<sup>3</sup> állam közül Jugoszlávia rokonszenvezett leginkább a magyarsággal. A magyar–jugoszláv örök barátsági szerződés a magyar politika számára minden nézőpontból jónak látszott. A szerződés eleget tett a német kívánságoknak, elősegítette a németek balkáni terveit. Egy esetleges magyar–jugoszláv–olasz összetartás szükséghelyzetben még fékezőleg is hathatott volna a németekre. Azonban nem így történt. Jugoszláviát körülvette a német érdekszféra.

<sup>1</sup> Főtanácsos, Országos Vízügyi Főigazgatóság, e-mail: [toth.ferenc@ovf.hu](mailto:toth.ferenc@ovf.hu)

<sup>2</sup> Egyetemi docens, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Műveleti Támogató Tanszék, e-mail: [kovacs.zoltan@uni-nke.hu](mailto:kovacs.zoltan@uni-nke.hu)

<sup>3</sup> A kisantant 1921–1938 között Csehszlovákia, Jugoszlávia és Románia között fennálló katonai és politikai szövetség volt.

A jugoszláv kormány szorult helyzetét felismerve, 1941. március 25-én csatlakozott a háromhatalmi egyezményhez. Az egyezményt aláíró kormányt azonban a németellenes lakosság elkergette. A német fél kemény kézzel lecsapott, a háború megkezdődött Jugoszlávia ellen. A visszavonuló szerb csapatok nemcsak a Dunán, a Tiszán és a Ferenc-csatornán, hanem a Murán és a Dráván átívelő hidakat is felrobbantották.

A határ menti hidak történetét az I. világháború óta belepi az ismeretlenség, mert a lát-szólagos kiegyensúlyozottság napjainkig sem tette lehetővé a történetek teljes kiismerését.

## 2. Hidak a Dráván

Annyira iparkodik a Dráva a Dunához, hogy semmibe veszi évmilliósi igyekezettel kivájt medrének találkozását Drávafoknál, és hamarabb kicsap a sekélyes fekvésű földekre, és szétterül mocsarakká. Emiatt a folyó mentén nem is volt könnyű átkelőhelyeket találni. Ha nincs híd, megszakad az út, megbénul a közlekedés.

A római időkben is állt híd Eszéken. Mohács felé jártukban a törökök is itt keltek át a Dráván. Visszafelé haladva Zrínyi Miklós gróf főtisztje, ama nevezetes hadjáratban feleségéhez írott leveleiben, illetve a *Mars Hungaricus*ban így örökítette meg a híd égetését:

„A kegyes istenség [...] nagy mennyiségű nádat adott a rendelkezésünkre [...] Két teljes napon és két teljes éjen át folyton szítottuk a tüzet, és végre sikerült a hidat elhamvasztanunk. Irtózatos látvány volt, főképp éjjel a sok ezer láb hosszú alkotmány égése.”<sup>4</sup>

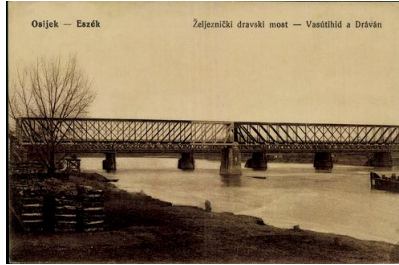
A hajózás megindulásával hajóépítésekbe kezdtek a Dráva mentén. Sellye közelében Bernhard Antal építette meg 1817-ben az ország legelső gőzhajóját, a Carolinát.<sup>5</sup> Eszék közeléből fát szállított Mohácsra, majd onnan kénsavat Pestre. Később Eszéken maradt, módot mutatva a hajók további fejlesztéséhez.

Épültek a kikötők a folyón és az Adriai-tenger partján is. Állami dotációval a helyi – főként olasz és kisebb mértékben horvát – tőke a világkereskedelem fellendítése érdekében gőzhajózási társaságok sorát hozta létre. Az áruforgalomnak útját állták a folyók, így Bécs, Buda és a tengeri kijáratok útvonalában megkezdődtek a hídépítések. 1860. április 24-én átadták Murakeresztúrnál a Murán átívelő ötnyílású, 154 m hosszú kőlabazatú vashidat. A magyar–horvát kiegyezést követően, 1868-ban Fiumét visszacsatolták Magyarországhoz. Államjogi szempontból a Dalmát tengerpart, kiemelten Fiume, sokáig a magyar korona egyik tartománya volt. Csakhogy a 17–18. században, de még a 19. század elején is a terület sokkal szervezettebb részét képezte az adriai régióknak, mint a felette szuverenitást gyakorló Magyarországnak. Az állam is mind több figyelmet fordított a tengeri kapcsolataira, épültek a vasúthálózatok

<sup>4</sup> Beke György: Felégetett eszéki hidak. *Tiszatáj Irodalmi Folyóirat*, 49. (1995), 5. 69–83.

<sup>5</sup> Erdősi Ferenc: Adatok az egykori Dráva-hajózásról és annak Barcs fejlődésében betöltött szerepéről. In *Somogy megye múltjából – Levéltári Évkönyv* 2. Kaposvár, 1971. 182.

az ország belseje felé.<sup>6</sup> Az első Dráva felett átvezető állandó jellegű vasúti hidat 1882-ben Eszéknél építették fel (1. ábra).



1. ábra: Az eszéki vasúti híd

Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/SzerencsKepeslap/1382420/?img=0>

Ugyan volt itt egy híd a közelben, de az fából készült még 1870-ben. A 412 m hosszú, sűrű lábazatú híd a Dráva szeszélyes vízmozgását és a növekvő terhelést már nem bírta el. Mindössze három hónapig kellett volna állva maradnia, de nem sikerült: egy vasúti szerelvény alatt 1882. szeptember 23-án leszakadt. A balesetben 26 katona és két, a hídon tartózkodó munkás életét veszíti. A fahidat 12 év vesződés után elbontották.

Három évvel később Barcsnál és a következő évben Varasdnál is felépítettek egy vasúti hidat. Pár év múlva Zákány–Gyékényes között 502 m hosszúságú vasúti híd épült, amelyen már 1892-től gőzösök húzták szerelvényeiket. Ezen a helyen 1870. január 5. óta állt egy Howe-rendszerű, fából készült híd, de ez a híd 20 év alatt tönkrement. Az új híd öt hullámtéri<sup>7</sup> és három mederhídnyílásból álló 2527 t súlyú híd a Ganz Acélszerkezeti Vállalat elődje, a Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára építette fel. A híd méretei szokatlan kiosztásban – a hullámtéri 42 m + 42 m + 41,7 m + 42,2 m + 43,2 m és a mederhídnyílás 96 m + 97 m + 96,8 m hosszúságban – készültek el (2. ábra).



2. ábra: A gyékényesi vasúti híd

Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/SzerencsKepeslap/1382420/?img=03664>

<sup>6</sup> Horváth József: *A Nautica. A flumei Tengerészeti Akadémia története*. Budapest, HA-JÓS Szolgáltató Bt., 1999.

<sup>7</sup> Polgári életben a hídépítőket ezt ártérnek nevezik. Az ártér az árvizek ellen mentesített terület, a hullámtér, a gátak és a folyó közötti területek.

Drávasztára és Noskovci között négy medernylásból álló vasúti híd és a hídra felvezető 102 m hosszú völgyhíd épült fel. A Dél-Dunántúl leghosszabb vasúti völgyhídját a zaláta Dráva-híddal együtt még Draskovics gróf építette az 1800-as évek végén.

Az I. világháború előtt már állt Eszéken egy közúti ívhíd, Barcsnál (1902) egy közúti és Drávaszabolcsnál (1908) egy közös vasúti-közúti híd.<sup>8</sup> 1912-re kiépült Kiskőszeg(Batina)–Baranyavár–Siklós–Harkány–Középrigóc–Barcs érintésével a Dráva-völgyi vasút. Ehhez kapcsolódott a Pécs–Harkányfürdő–Drávaszabolcs – Donji Miholjac vonal, amely 1913-ban készült el. A Budapest–Pécs–Magyarbóly–Eszék vasútvonalat a hat kilométerre lévő vokányi állomáson lehetett elérni. A háború alatt a hidakat a szerb hadsereg használta, később az ideiglenesnek vélt békeszerződés tudatában a hidak rongálódás nélkül kerültek horvát és szerb fennhatóság alá.

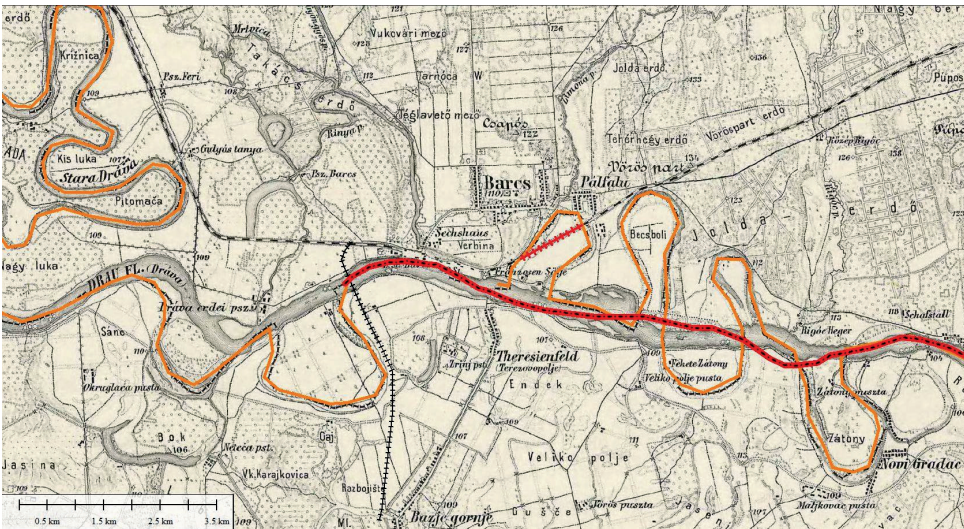
A helyzet nem lett kedvezőbb az I. világháború befejezésével sem, mert Baranya megye túlnyomó részének katonai megszállása még három évig elhúzódott. Három évvel később, 1921. augusztus 22-én – annyi bizonytalanság után – végre megszűnt a szerb katonai megszállás. Az önállóvá vált országok (így a szerb, horvát, szlovén állam is) saját nemzetgazdaságot építettek ki önálló nemzeti bankkal, valutával, pénzrendszerrel és vámterülettel.

A közép-európai országok nacionalizmusa a gazdaságpolitikájukra is kihatott. Az új nemzetgazdaságok kiépítését az autarkiára (önellátásra, elzárkózásra) törekvés árnyékolta be, ezért a két világháború között mindvégig korlátozott maradt a gazdasági együttműködés. Az új határokkal a Magyarország és Jugoszlávia közötti nyomott politikai viszony miatt addig virágzó és jómódú helységek kerültek a perifériára és váltak határszéli településekké, mint például a Dél-Dunántúlon Csurgó, Barcs, Mohács és Siklós.

Az új határ meghúzása a gazdasági kapcsolatokat nagyrészt felszámolta, elsősorban a kölcsönös megértést akadályozó politikai érdekellentétek miatt. A hidak megmaradtak ugyan, de a trianoni határ ezeket a vasúti vonalakat kettészelte (3. ábra).

A Dráva-völgyi vasút csak Barcs–Beremend között közlekedett, mert a Kiskőszeg (Batina)–Baranyavár–Petárda szakasz a Szerb–Horvát–Szlovén Királysághoz tartozott, amely 1929-ben a Jugoszlávia nevet vette fel. A Pécs – Donji Miholjac vonal Drávaszabolcsnál, a Budapest–Pécs–Eszék vonal pedig Magyarbólynál végződött. A határ túloldalára a Jugoszláviával való mindenkorai politikai kapcsolatok függvényében közlekedtek tovább a vonatok. A drávaszabolcsi eredetileg közúti hídnak épült, majd a trianoni döntés előtt közös vasúti-közúti hídként használt híd a két világháború között ismét csak közúti hídként üzemelt, a Rédics–Csáktornya vonalon még a vasúti pályákat is felszedték.

<sup>8</sup> Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára építette fel a Dráván a 6. sorszámú eszéki vasúti (1882), a 23. sorszámú zánkányi vasúti (1892) és a 41. sorszámú barcsi közúti (1902) hidat.



3. ábra: A trianoni határ Barcs környékén

Forrás: Timár Gábor – Kondor Attila Csaba: A drávai határ megállapítása Trianon után. *Trianon100.hu*, 2020. április 29.

A drávai hajózásban a legnagyobb visszaesést a gazdasági világválság okozta. 1928-ban még 23 gőzhajó 36 uszályal hajózott a folyón, 1929-ben már csak 9 gőzös és 12 uszály járt rajta. A szállítmányok a világháború előtti állapotok huszadára estek vissza, a forgalom iránya is megváltozott, legtöbbször román kikötőkbe szállítottak feldolgozott terményeket és fát. Az Adriára és az Alpok országaiba a hajók már csak ritkán vittek árukat.<sup>9</sup>

### 3. Elmérgesedő helyzet a Dráva mentén

A keleti és nyugati kereszténység, keleti és nyugati viselkedésmód határvonala – akárcsak a római limes 2000 évvel korábban – a Dráva mentén húzódott, e területeken életre-halálra megütköznek a hagyományok és életfelfogások. A jugoszláv államcsíny következtében gyökeres politikai változásokra került sor. 1941. március 27-én Hitler aláírta a Jugoszlávia elleni hadjárat Weisung Nr. 25 sz. utasítását. Kijelentette: „Jugoszláviát ellenségnek kell tekinteni, és ezért amilyen gyorsan csak lehet, szét kell verni.”<sup>10</sup> A magyar kormányfő reflektált Hitlernek:

<sup>9</sup> Gonda Béla: *A magyar hajózás*. Budapest, Műszaki Irodalmi és Nyomdai Vállalat, 1899.

<sup>10</sup> Hans-Adolf Jakobsen: *1939–1945 Der zweite Weltkrieg in Chronik und Dokumenten*. [A II. világháború történeti és dokumentumai.] Darmstadt, Wehr und Wissen Verlagsgesellschaft, 1959.

„Március 28-i levelem értelmében már megtettük a katonai intézkedéseket. De a lelkiismereti konfliktus, amelyben vagyunk, s amelynek mélységére mi sem jellemzőbb, mint a miniszterelnök öngyilkossága, arra a kérésre kényszerít bennünket, hogy a német hadseregvezetés lehetőleg úgy szabja meg csapatainak feladatait, hogy azok mindig összeegyeztethetők maradjanak lelkiismeretünkkel. Nem kell külön ismételnem, hogy változatlan híve maradok excellenciádnak.”<sup>11</sup>

A magyar kormány nézete szerint az volna a leghelyesebb, ha bebizonyosodnék, hogy Szerbia támadta meg Magyarországot, vagy legalább a magyar lakosságot atrocitások érnék. A belgrádi és zágrábi magyar külképviseletek – hiába ostromolta őket kihívó kérdésekkel a budapesti külügyminisztérium – nem tudtak a magyarság elleni délvidéki „szerb kilengésekről” jelenteni, mert ilyenek nem voltak. Április 6-án kora reggel a határszakaszra felvonult német hadosztályok megindították támadásukat Jugoszlávia ellen. Annak ellenére, hogy a német politikai nyomás megerősödött, a magyar kormány még április 9-én sem volt hajlandó a németekkel ekkor már három napja harcban álló Jugoszláviával megszakítani a diplomáciai kapcsolatot. Németország elvárta, hogy Magyarország is elkötelezze magát. Ribbentrop türelme 10-ére végképp elfogyott és figyelmeztette a magyar államvezetést. „Német részről üdvözlőnk, ha a Bár dossy-kormány megszakítaná a diplomáciai kapcsolatot Belgráddal. Az ügy sürgős. Azonnali beleegyező választ kérünk.”<sup>12</sup> Az ajánlat elfogadásával Magyarország elindult a végzete felé.

#### 4. Felkészülés a hidak elfoglalására

A német támadás előtt pár héttel a IV. hadtest parancsnokságához megérkezett Werth Henrik bizalmas parancsa, amely szerint a hadtest területén esetleg megjelenő német csapatok kívánságát teljesíteni kell, egyben elrendelte, hogy a hadtestparancsnok személyesen szemrevételezze a barcsi közúti híd meglepetésszerű kézbevételeének lehetőségét, és erre vonatkozó javaslatait terjessze fel.<sup>13</sup>

Az „esetleg megjelenő német csapatok” már Sopron Déli pályaudvaron és Szentgotthárdon keresztül Nagykanizsa állomására érkeztek. Az állomáson és a további, Jugoszlávia irányába levő állomásokon a támadás biztosítása érdekében nagy mennyiségű szén rakodtak ki.<sup>14</sup>

A magyar csapatok leendő tevékenységének alapját is a 25. számú német direktíva képezte. A 3. hadseregparancsnok szűk törzsével április 9-én 23:00-kor érkezett meg Kiskunhalasra. Ekkor már ott tartózkodott a vezérkar futára, aki átadta a VKF (Vezérkari Főnökség) 28/Föv. hdm. 41.IV.10. sz. hadműveleti intézkedését: „*A német XLVI. páncélos hadtest Barcsról Vinkovci, a XII. páncélos hadtest Temesvártól Belgrád irányába támad.*”

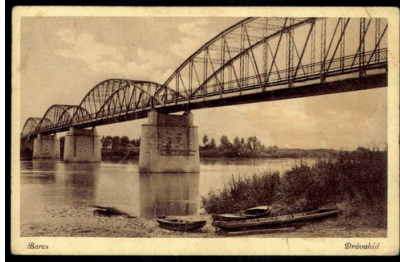
<sup>11</sup> Horváth Csaba – Lengyel Ferenc: *A délvidéki hadművelet 1941. április*. Debrecen, Püedlo, 2003.

<sup>12</sup> Ullein-Reviczky Antal: *Guerre allemande – paix russe: Le Drame Hongrois*. [Német háború – orosz béke: Magyar dráma.] Neuchâtel, Baconnière, 1947. 89.

<sup>13</sup> Kádár Gyula: *A Ludovikától Sopronköhidáig*. Budapest, Magvető, 1978.

<sup>14</sup> Lovas Gyula: *A magyar vasutak a II. világháború éveiben*. Budapest, Magyar Államvasutak Rt., 1996.

Horváth László altábornagy<sup>15</sup> Kádár Gyula ezredessel a magyar oldalról nézegette a barcsi közúti hidat (4. ábra). Latolgatták, hogyan oldanák meg a feladatot, milyen erőre, milyen tüztámogatásra lenne szükség.



4. ábra: A barcsi közúti híd

Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/SzerencsKepeslap/1162882/?img=0>

A jelentés elkészült, mégsem vették hasznát. Egy német SS-századot beszállásoltak a faluba. A század parancsnoka kérte a magyar határvédelem-alakulat parancsnokát, egy emberének engedje meg, hogy honvédruhába öltözve hídőrséget lásson el, mert így könnyebben megfigyelheti a túlsó oldalt. Korábban, még március 4-én Jugoszlávia elrendelte a határzárát, ettől fogva a híd közepén elválasztó korlát volt felállítva. A magyar oldalon egy magyar határőr, a jugoszláv oldalon egy szerb határőr teljesített szolgálatot. Most felvezették a németet, magyar egyenruhában. Egy darabig nem történt semmi.

Ebben az időben a kanizsai állomásra beállt egy száztengelyes vonatszerelvény, harckocsikkal megrakva. Délután 5 óra körül sípszóra megkezdődött a kirakodásuk. Már előre kijelölték, melyik alakulatrész megy Gyékényesre, melyik Barcsra, és kik mennek Murakeresztúrra. A magyar ruhába öltöztetett német katona adott jelzés vétele után integetni kezdett a szerb őrnök, aki gyanútlanul odalépett a korláthoz. Megtette, mert máskor is szoktak az örök egymás között beszélgetni. A német cigarettával kínálta, majd hirtelen előrántotta eldugott rohamkését és leszúrta a mit sem sejtő katonát, majd átugrott a határt jelző korláton, és áldozatát bedobta a Drávába. A következő pillanatban a híd közelében megbújt SS-század átfutott a hídon, és lefegyverezte a túlsó parton tartózkodó gyanútlan jugoszláv őrséget, majd átdübörögtek a német gépesített alakulatok, és kialakították a barcsi hídfőt.

## 5. A hidak lerombolása

Mindez egyszerre történt a német hadsereg Ausztria területéről történő támadásával. A jugoszláv légiereő magyar városok bombázásával, a flottilla pedig Mohácsig felhajózva próbálta akadályozni a német csapatok felvonulását. A németek a Murával és Drávával párhuzamosan

<sup>15</sup> Horváth László altábornagy a pécsi IV. hadtest parancsnoka volt. Közismerten keményvonalas, és a Délvidék elfoglalása idején tanúsított magatartása miatt pár héten belül leváltották.

haladva napok alatt elérték Belgrádot. A magyar honvédség a német támadás ötödik napján, április 11-én a délutáni órákban a Duna–Tisza közén és a Pécs–Villány körzetéből kiindulva is átlépte Magyarország trianoni határait.

A szerb visszavonuló csapatok az utolsó pillanatokban használhatatlanná tették a hidakat, így Csáktornya megközelíthetetlenné vált. Varasd irányába a Dráván átívelő vasúti híd, mivel mindkét hídfője jugoszláv területen feküdt, felrobbantották. Magyarország felől pedig a felrobbantott Mura-hidak miatt szakadt meg a várossal a kapcsolat. A letenyei Mura-híd jobb part felőli nyílását 1941. április 6-án robbantották fel, ez azonban nem volt egészen sikeres, a szerkezet állva maradt, a megerősítésre tett intézkedések idején azonban a megsérült nyílása mégis leszakadt. A háború után, 1952. augusztus 5-én az amúgy is súlyos károkat szenvedett és csak ideiglenesen kijavított, később pedig forgalom elől elzárt híd felrobbantották a jugoszláv katonák (5. ábra).

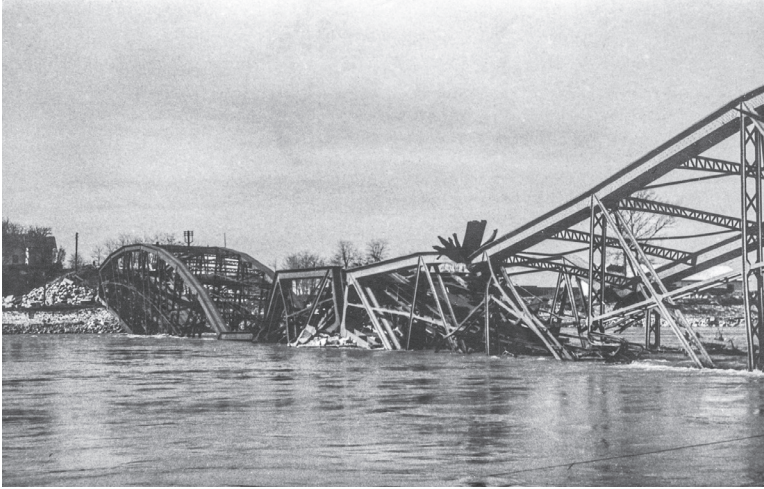


5. ábra: Az 1952-ben lerobbolt letenyei Mura-híd

*Forrás: Domján Dániel Ferenc: Egy hídrobbantás képei – Letenye, 1952. Napi Történelmi Forrás, 2019. május 15.*

A murakeresztúri Mura-híd jugoszláv oldali pillérét és két nyílását felrobbantották (6. ábra). Másnap hajnalban a Zákány és Gyékényes között épült Dráva-híd jugoszláv oldalon álló három hídmezője került a víz alá. Szinte ugyanabban az időben a Barcs–Bonigogerje között a 154,8 folyamkilométernél (fkm) épült vasúti híd szerb oldalon álló parti áthidalásának part felőli vége zuhant a vízbe, és a mellette lévő nyílás roppant meg, de az állva maradt.





6. ábra: A felrobbantott gyékényesi–zákányi vasúti híd

Forrás: Babucs Zoltán: Láthatatlan darazsak. Magyar Nemzet, 2021. április 10.

Barcs és Tercsinopolje között épült közúti rácsos szerkezetű híd épségben maradt, mivel azt hadicsellel elfoglalták. A Zaláta–Noskovci vasúti híd (107 fkm) szerb oldalon ismeretlen mértékű sérülést szenvedett. A Drávaszabolcs – Donji Miholjac-i közúti híd (68 fkm) szerb oldalon álló két nyílása sérülést szenvedett (7. ábra).



7. ábra: A félig rombolt drávaszabolcsi közúti híd

Forrás: <http://dravasabolcs.hu/hirek/latnivalok/a-drava-hid/>

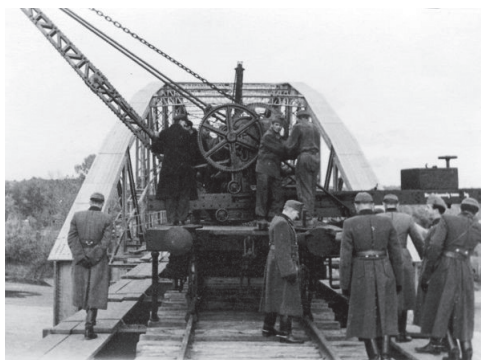
Az észéki vasúti hídról nincs adatunk, valószínűleg kisebb sérülést szenvedett, mert a megszálló hadsereg menetből nem tudott rajta átkelni. Az észéki közúti híd viszont épségben került a német hadsereg kezébe, majd átadták a magyar hídőrségnek.

A megszálló hadseregnek a balkáni vasúti összeköttetéseire óriási szüksége volt. Délkeletről a jelentős mértékű gyümölcs és később – a Duna aknásítása miatt – Belgrádnál és Újvidéknél uszályból vasúti vagonokba átszivattyúzott Ploiești olaj szállítása tette ki a forgalom nagy részét.

## 6. A hidak gyors helyreállítása provizóriumokkal

A lerobbantott gyékényesi Dráva-híd helyreállítására a 101. vasútépítő ezred 1. zászlóalja kapott parancsot,<sup>16</sup> amely helyreállításban Horvátország is közreműködött.<sup>17</sup> Ez a híd a trianoni határ kijelölése következtében teljes hosszában jugoszláv, illetve akkor már horvát területen feküdt. A felderítés során megállapították, hogy az április 6-i rombolás nyomán a jobb parti támpillér és a két mederpillér, valamint a két jobb parti medernyílást áthidaló mező egy-egy keresztmetszetében le lett robbantva. A bal oldali körülbelül 100 m-es hídszerkezet vége a robbantott mederpilléren 5 m-t zuhant, de nem deformálódott. A víz mélysége elérte a 8-9 m-t, sebessége pedig 2,5-3 m/s volt. A munkálatokra vonatkozó horvát–magyar megegyezés szerint a hidat ideiglenesen csak egyvágányúra építették ki (8. ábra).

A támpillér helyreállítását és mederpillérek újjáépítését a horvát fél vállalta, míg a MÁV és a honvédelmi minisztérium közötti megállapodás szerint a 101/1. vasútépítő zászlóalj felemeli a lezuhant mezőket, a nem használható részeket levágja, a roncsokat eltávolítja, elkészíti az ideiglenes alátámasztásokat, a mezők hiányzó szakaszait vasúti hidanyaggal pótolja, és jégtörőket épít a cölöpök elé. A munka 1941. június 28-án kezdődött.



8. ábra: A gyékényesi híd helyreállítás közben

Forrás: Horváth–Lengyel (2003): i. m.

Az építkezéshez szükség volt egy kompra, amely a katonákat és az anyagokat szállítja. Ezt a kompot közforgalmú személyszállításra is igénybe vették úgy, hogy Gyékényes vasútállomásról az utasokat egy vágánygépkocsival vontatott személykocsival szállították a partra, majd a Dráván keresztül a horvát oldalra vitték őket. A helyreállítási terv szerint a horvátok először helyreállítják a támpillért és mederpilléreket, közben a vasútépítő zászlóalj felemeli a rombolt mezőket, a roncsolt végek levágása után a használható részek végeit cölöpözött aljzatokkal támasztják alá, majd a hiányzó szakaszokat egymeletes „Kohn”-rendszerű vasúti hadihidanyaggal pótolják.

<sup>16</sup> A 112. vasútépítő század Nagy Iván Géza főhadnagy parancsnoksága alatt Horvátország Száva-hídjain és kisebb vízfolyásokon végzett hídépítéseket.

<sup>17</sup> Zakariás Zoltán: *Honvédvasútépítők*. Gyál, Szekér Információs Bt., 1990. és Doskar Ferenc: A Gyékényesi vasúti Dráva-híd ideiglenes helyreállítása. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 76. (1942), 35–36. 138–143.

A rendkívül nehéz emelési munka után – a vízben levő roncs erősen beiszapolódott – nyilvánvalóvá vált, hogy a jobb parti mezőből csak 60 m hosszú szakaszt lehet felhasználni, és így oda egy kétemeletes, 39 m-es „Kohn”-hidmezőre van szükség. A középső hídszerkezet emelése után kiderült, hogy annak egyáltalán nincs újra felhasználható része, így a teljes hosszát hadihídanyaggal pótolni kell. Ez három 30 m-es hidmező beépítését és egy további alátámasztás készítését tette szükségessé. Az emelés 18 napig tartott, a hídszerkezet iszapból való kiszabadítására helyenként 1200 tonnát meghaladó emelőerőt kellett a hidraulikus emelőkkel kifejteni. A helyreállítás terve a munka közben készült el. A vasútépítő zászlóalj ennek megfelelően készítette el a provizóriumot, a pilléreket a horvátok is időre megépítették. A hidat december 18-án adták át a forgalomnak (9. ábra).



9. ábra: Szalagátvágás a helyreállított híd ünnepélyes átadásakor  
Forrás: Horváth–Lengyel (2003): i. m.

A jégtörőket – amelyeket más-más kialakításban kellett elkészíteni – csak az utómunkálatok során fejezték be, ehhez a tevékenységhez a zászlóalj egy része még 1942 elejéig a helyszínen maradt. A barcsi vasúti hidat (10. ábra) a német műszaki alakulatok májusban állították helyre. A négy hídnyílásból álló, párhuzamos övű hid szerb oldalon lévő nyílását közepén, a mellette levő nyílást pedig a pillér melletti első és második keret között kellett cölöpökre állítani. A pillérek nem sérültek meg.



10. ábra: A barcsi vasúti híd  
Forrás: [www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=barc](http://www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=barc)

A drávaszabolcsi híd ideiglenes pótlásához két 106 m hosszú hídelemet építettek be. A mura-keresztúri Mura-hídát négy 16 t tengelyteherre méretezett áthidaló szerkezettel építették meg, amelyet a forgalom növekedése miatt 1943-ban öt 17 t tengelyterhelésre erősítettek meg. Ezt a megerősített hidat december 2-án adták át a forgalomnak.

## 7. Az ideiglenes hidak újra frontvonalba kerülnek

Magyarország megszállása idején, 1944. március 19-én hajnali négy órakor az 1941. évi mozgással ellentétesen, délről északi irányba haladtak át a német csapatok a Dráván. A német alakulatok több csoportban lépték át a magyar határt Szerbia és Horvátország felől. A XXII. hegyi hadtest parancsnokságának alárendeltségében Eszékről indulva a Streckenbach-csoport, a LXIX. hadtest törzsének alárendeltségében Horvátországból a Valpó–Szentgotthárd sávban kelt át a Dráva folyón. A Zwade-csoport Zwade vezérőrnagy, a 367. gyaloghadosztály parancsnoksága alatt Varasd térségében lépte át a magyar határt, majd a Dráván és Murán épített ideiglenes hidakon keresztül indult Budapest felé. A Dráván és Murán történő átkelés semmilyen akadályt nem okozott.

Még ugyanebben az évben, november közepén, a 3. ukrán front súlyos veszteségek árán átkel Apatinnál és Kisköszegnél a Dunán. A német „F” hadseregcsoportnak alárendelt LXVIII. hadtest folyamatosan vonta hátrább csapatait. November 28-án az 57. szovjet hadsereg déli szárnyán támadó 12. jugoszláv hadtest 51. és 36. jugoszláv hadosztályai Apatin irányából Dárda község irányába támadtak. A Dráva jobb partját Eszék városával a német „F” hadseregcsoport XCI. német hadtestének német és horvát, valamint a németek oldalán álló orosz–kozák csapatok tartották megszállva. A eszéki hidakat felrobbantották.

Másnap éjjel a német „Brannenburg” páncélos, az 1. német hegyi és 118. német vadászadosztályok, valamint a 92. német gépesített csapatok Drávaszabolcs és Harkány között húzódó 64. számú makadámút vonalába húzódtak vissza. A védelmi vonal feladása miatt 1944. november 24-én a Dráván átívelő ideiglenesen helyreállított híd felrobbantották. A korábbi rombolás még jobban kiteljesedett, a 3. sz. parti pillér és a 4. sz. mederpillér teljesen romba dőlt.

December 1-jén a 750. német vadászrezred két zászlóalja, a 44. gránátos hadosztály négy zászlóalja, valamint a 98/I. hegyi zászlóalj a Zaláta–Drávasztára között húzódó vasútvonal mögé vonult vissza. Az 1941-ben lerombolt Dráva-hídra felvezető 102 m hosszú völgyhíd sértetlenül vészelte át a front átvonulását. December 5-én a LXVII. német hadtest Barcs vasútvonalon igyekezett a védelmi vonalat megszilárdítani. Barcs-kelet és Balaton között kiépített „Richard” védelmi állás vonalában a 2. német páncélos hadseregnek alárendelt LXVIII. német hadtest makacsul tartotta magát tavaszig.

A védelmi vonal Drávára támaszkodó szárnyát a védők mégsem tartották áttörhetetlennek, mert december 7-én Barcsnál a Dráván átívelő vasúti híd felrobbantották. A pillérek közül különösen a 2. pillér rongálódott, a 3. pillér épségben maradt. A vasszerkezet mind a vízbe zuhant. A barcsi közúti híd jugoszláv oldalán levő áthidalása egy légitámadásnál súlyosan megrongálódott és a vízbe zuhant. A parti hídfő is teljesen elpusztult, a híd többi részében is

károk keletkeztek, de a híd három, Magyarország felé eső áthidalása a pillérekre állva maradt (11. ábra). Így, torzóként maradt hátra mintegy 20 évig.<sup>18</sup>



11. ábra: A megrongált közúti híd Barcsnál

Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1121736/?list=eyJxdWVyeSI6ICISNzI4OCJ9&img=0>

A védelmi vonalon az 57. szovjet hadsereg és a később beérkezett bolgár csapatok március végéig álltak egymással szemben. Március 6-án a „Tavaszi ébredés” nevű hadművelet részeként Dolni Mihojlactól északra a 297. német hegyi hadosztály 523. hegyi ezredének csapatai motorcsónakokon átkeltek a Dráván. Az itt védekező 11. bolgár gyaloghadosztály, 41/III. bolgár zászlóalj 7. és 9. századai feladták Tésenfa és Drávpalkonya községeket. Ugyanakkor az átkeléstől 8 km-re a felrobbantott drávaszabolcsi híd két oldalán az 524. gyaloghadosztály kelt át a Dráva folyón. A két átkelési hely összekapcsolásával 14 km széles, 5 km mély hídfő alakult ki. Március 9-re a hídfőt 20 km-esre szélesítették ki. A bolgár csapatok ellentámadásai képtelenek voltak a hídfőben kialakított védelmi állásokat áttörni. A beérkezett túlerőben lévő szovjet alakulatok miatt a Dráván átkelt német és magyar katonák 14-én feladták Drávaszabolcsot. A hídfőben lévő öt német ezred március 18-án megkezdte a visszatérést a Dráva déli partjára, amit másnapra befejezett. Az átkelés helyszínein, főleg a híd két oldalán, csónak- és pontonrészecskék maradványai, továbbá telepített aknák ezrei maradtak a vízben, illetve a parton.

Míg Drávaszabolcs környékén a német, a bolgár és a szovjet csapatok küzdöttek egymással, az amerikai légi erők tovább bombázták a fronttól távolabb lévő Dráva-hidakat. Az Olaszországból felszálló bombázó-repülőgépek miatt Varasd környékén szinte állandóan zúgtak a szirénák. A 15. amerikai légi hadsereg március 18-án lerombolta a 13 áthidalással épült ideiglenes varasdi vasúti híd folyó közepén álló hídlábát, így a középső áthidalás két nyílása a pillér összedőlése után a vízbe zuhant. A híd mellé települt csapatlégvédelem az 50 m magasságban repülő 14. vadászpilóta-csoporthoz tartozó vadászpilóta-repülőgépek közül egyet lelőtt. A 37. század Lockheed P-38L-1-LO repülőgépet John C. Meidinger százados vezette, aki a repülőgéppel együtt zuhant le.<sup>19</sup> A lerombolt hídról még a támadás alatt több légi felvételt készítettek.

<sup>18</sup> Knebel Jenő: Az új barcsi közúti Dráva-híd. *Mélyépítéstudományi Szemle*, 19. (1969), 11–12. 521–528.

<sup>19</sup> Meidinger százados posztumusz megkapta a Kiváló Repülő Érdemkereszt kitüntetését.

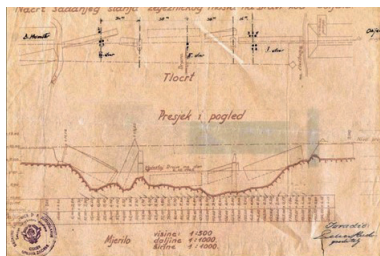
Március végén a front teljes szakaszán fellángoltak a harcok. A visszavonuló csapatok április 1-jén hajnalban felrobbantották a gyékényesi és május 3-án a varasdi Dráva- és Mura-hidakat.

A háború véget ért. A békeesség beköszöntével a Dráva vize már a hidak fölött folyt át.

## 8. A háború utáni időszak

A murakeresztúri lerombolt híd helyett az eredeti hídtól folyásirányba felfelé 10 m-re a jugoszláv katonai építő brigád  $5 \times 18$  t tengelyterhelésnek megfelelő ideiglenes jellegű hidat épített, amelynek két, meder feletti nyílását Roth–Waagner-rendszerű, csavarozott rácsos, alsópályás hídstruktúrával, a hullámtéri nyílásokat pedig hengerelt tartós kiváltásokkal hidalták át.<sup>20</sup> Úgy nézett ki, rendeződnek a kapcsolatok. A háborús károk helyreállításához magyar ifjúság önkéntes csapatok érkeztek Jugoszláviába, és jóvátétel keretében jugoszláv textilmunkások négy hónapos továbbképzésre érkeztek Magyarországra.

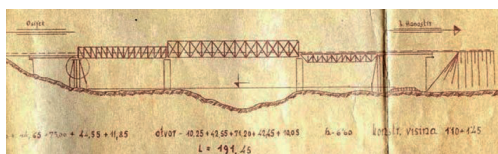
Az új jugoszláv államnak az észéki lerombolt vasúti hidra (12. ábra) nagy szüksége volt. Az ép alépitmények ellenére a háromnyílású híd helyett ötnyílású híd épült fel.



12. ábra: A lerombolt észéki vasúti híd felmérési vázlata 1945-ben

Forrás: Tóth Ernő (szerk.): *Hidak Baranya megyében*. Budapest, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, 2016. 213.

A korábbi híd 71,2 m-es középső nyílását Roth-Waagner rácsos szerkezettel pótolták. Mindkét 56 m-es nyílást kettéosztották. A szélső nyílásokra P80 provizóriumot helyeztek. A Roth-Waagner és P80 hidak közé két különböző hídrészt építettek fel (13. ábra). Ez így maradt 1976-ig. Alig telt el pár év, a Szovjetunió és Jugoszlávia viszonya megromlott. Ennek következményeként elmérgeedett a magyar kapcsolat is.



13. ábra: Az ideiglenes észéki vasúti híd vázlatrajza 1945-ben

Forrás: Tóth (2016): i. m. 213.

<sup>20</sup> Forgó Sándor – Nemeskéri Kiss Géza: A murakeresztúri Mura-híd újjáépítése. *Mélyépítéstudományi Szemle*, 25. (1975), 6. 241–249.

A hidak helyett magyar területen is erődök épültek. A Dráva menti háborús rombolások „hősi-es” újjáépítéséről nem lehetett sokat megtudni, mert csak rombolás volt, a panaszkodástól is tartózkodtak.<sup>21</sup> A murakeresztúri ideiglenes hídon 1951-ben a vasúti közlekedést is megszüntették. A következő hídavatásra egy évtizedet kellett várni. A folyón elvégzett roncseltávolítási munkákról csak évtizedekkel később lehetett tudomást szerezni.

„A Dráva folyó aknamentesítését a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság folyami hadiflottája és a SSSR dunai flottillája 1945, 1947 és 1948 évek folyamán elvégezte. A fenéken fekvő mágneses és mágneses akusztikus aknák hatástalanítását az akkori hajózó út tengelyében 0 és 28 fkm szelvények között 28–90 méter szélességben, a 28 és 105 fkm szelvények között pedig 60 méter szélességben végezték el, a veszélyesnek nyilvánított területeken 18 gyújtással, illetve a teljes hosszon 6 gyújtással.”<sup>22</sup>

1955. augusztus 8-án a Magyar Népköztársaság és a Jugoszláv Szövetségi Népköztársaság között létrejött egyezmény új utat nyitott a két országot érintő vízgazdálkodási kérdések összehangolt megoldására. Megállapították, hogy a II. világháborúból visszamaradt aknák és az ötvenes évek elejének feszült politikai helyzete megbénította a drávai vízi közlekedést. A hídroncsok még ekkor is ott lapultak a folyómedrek fenekén. Az 1958. január 17–25-i Magyar–Jugoszláv Vízgazdálkodási Bizottság jegyzőkönyvének 12/a. pontja határozott arról, hogy a vízben visszamaradt roncsokat a magyar fél felméri. A végrehajtásra azonban csak három év elteltével került sor.

Több érdekelt bevonásával a hajózási, valamint árvíz- és jéglevonulási akadályt képező, illetőleg mederelfajulást okozó hídroncsok és szükséghidak eltávolítása ügyében az Országos Vízügyi Főigazgató a 64874/1961 sz. meghívó alapján 1961. július 16-án értekezletet tartott, amelyen megállapították, hogy a hídroncsok ügye az elmúlt években háttérbe szorult, majd a kiemelés vélhető fontosságának sorrendjében, illetőleg kívánatos időrendjében tárgyalták a hídroncsok helyzetét. A fontossági sorrendben a Dráva-hidak kiemelése csak a 24–26. helyen állt.

„24./ A barcsi vasúti hídroncs a Dráva 151,8 fkm-nél. A bal felőli I. és II. nyílásban a vasszerkezeti roncsok a mederben fekszenek, a Jugoszláv oldali III. és IV. nyílás tiszta, az 1. 2. 3. és 5. pillérek rongáltak.

25./ A zalátai vasúti hídroncs a Dráva 109,7 fkm-nél. A baloldali I. és II. nyílásban a vasszerkezeti roncsok a mederben vannak, a jugoszlávok a III. és IV. nyílás roncsait kiszedték, az I., II., III. és V. pillérek rongáltak.

<sup>21</sup> Tildy Zoltán: *Újjáépítő magyarok*. Budapest, Kossuth, 1947. könyvében minden vármegye beszámol a háborús károkról és a hidak újjáépítéséről. Baranya vármegye meg sem említi a Dráva folyót, nemhogy a hidakat. Csak Drávaszabolcs épületeinek szörnű pusztításáról tesz említést.

<sup>22</sup> Biz. 07–15/23. számú levél Dégen Imre az Országos Vízügyi Főigazgatóság (Budapest, Alkotmány u. 29.) vezetője részére. Belgrád, 1966. február 9. Aláírás: Tome Kuzmanovszki, a Mezőgazdasági és Erdészeti Szövetség titkára és a jugoszláv delegáció elnöke. (A szerzők birtokában.)

26./ A drávaszabolcsi közúti hídroncs a Dráva 75,9 fkm-nél. A baloldali I. nyílásban a vaszerkezeti roncsok a mederben fekszenek, a jugoszláv oldali II. és III. nyílás tiszta, a III–IV. sz. pillér romba dőlt.

Mindhárom Dráva hídnál a sodor a magyar oldalon van, így a roncsok meder elfajulást okoznak, árvíz és jéglevonulási akadályt képeznek. Mielőbbi lehetőség teljes kiemelésük nagymértékben megokolt. A kiemelés a dunai vagy tiszai roncsemeléstől felszabaduló gépi felszereléssel kell elvégezni.<sup>23</sup>

A roncskiemelések egyre növekvő költsége aggodalommal töltötte el a vízügy és a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) I. vasúti főosztályát.

„A KPM pénzügyi főosztálya 922/1961. sz. folyó évi november hó 17-én kelt feljegyzésében arról értesített, hogy a pénzügyminisztérium a tárca részére 1962. évben hídroncsemelési célokra hitelt biztosítani nem tud. Amennyiben 1962. évben roncsemelési munkák folytatására hitel nem lesz biztosítható, a folyó évben elvégzendő munka gyakorlatilag hiába való.”<sup>24</sup>

A támogatás hiánya miatt évekkel későbbre halasztották a Dráva-hidak roncsainak kiemelését.

1961-ben átadták a forgalomnak a 2 × 25 méter nyílásközű letenyei Mura-hidat. Egy évvel később május 26-án a Jugoszláv állam által felépített gyékényesi hídon indult meg a forgalom, de az első közös határállomást Gyékényesen csak tíz évvel később adták át. Ennek ellenére a két ország nehezen találta meg a közös érdekeket. A tiszai és dunai roncsok kiemelése és az Erzsébet-híd átadása után szabaddá vált roncsemelő csoportok a Dráva folyóban maradt roncsok kiemelését tervezték. A háborús eredetű roncsok kiemelése tekintetében az 1963. április 19-én kelt emlékeztető szerint 1965-től az alábbi roncskiemelési munkákat szándékoztak elvégezni.<sup>25</sup>

1. táblázat: Tervezett roncsemelések a Dráván 1965-től

Hely	fkm	roncs jellege	vas (t)	beton, kő (t)
Barcs vasúti híd	151,8	vasszerk.	400	–
Zaláta vasúti híd	109,7	vasszerk.	450	–
Drávaszabolcs közúti híd	75,9	vasszerk.	170	40

Forrás: a szerzők szerkesztése

A vízben maradt hidak felmérése közben meglepetésszerűen Barcs körzetében előkerültek az 1945-ben elsüllyed pontonhid maradványai, amelyről műszaki leírást készítettek.

„A roncs a Dráva folyó 151 folyamkilométerében a C16-os határkövel szemben a bal par-ton, a magyar területen, a víz szélétől 70–80 méterre, tengelyével a vízfolyás irányába, fél

<sup>23</sup> 64874/1961. számú feljegyzés a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya részére (Bp. VI. Népköztársaság útja 73–75.), 1961. július 16. Ügyintéző: Dénes Emil. Tárgy: A hajózható és egyéb jelentősebb folyókon levő hídroncsok ügye. (A szerzők birtokában.)

<sup>24</sup> A KPM 118297/1961.I.6.E. számú levele. 1961. november 29. Aláírás: Tusa Lajos MÁV Igazgató h. Előadó: Nemeskéri-Kiss Géza főmérnök. (A szerzők birtokában.)

<sup>25</sup> Jegyzőkönyv a drávai roncsemelésről. Készült: Budapesten, 1966. január 21-én, a Hídépítő Vállalat termelési osztály, 115 sz. szobában. (A szerzők birtokában.)



oldalra dőlt pontonhidrészet található. 7 db egyenként 105 méter hosszú 16 × 4,5 méter széles, összekapcsolt, belsejében teljesen feliszapolódott pontontagból áll, melyek közül több láthatóan sérült. Típusát nem tudtuk megállapítani. A part és a roncs között erősebb feliszapolódást tapasztaltunk, míg a másik oldalon hirtelen erős mélyülést mértünk. Itt a víz sebessége is láthatóan nagyobb"

– jelentette a vízügyi igazgatóság.<sup>26</sup> A roncs a felvételkor (99,80 m.Af) magasságban 40 cm-t kilátszott. A fellelt pontonhid egykor a barcsi közúti hidroncs alvízi oldalán a megtalálás helyszínétől 3,4 km-re állt. Az, hogy a pontonhidat a németek 1945 márciusa előtt, vagy az oroszok ezt követően használták folyón történető átkelésre, napjainkig nem derült ki.

A Dráván történető roncsemelési munkák a korábbi munkáknál nagyobb szervezést igényeltek. Az eyeztetetés előzetes tájékoztatója szerint:

„A munkát a Hídépítő Vállalat végzi a Vízügyi Beruházási Igazgatóság műszaki ellenőrzése mellett. A felvonulás vízi úton május 1-re történik részben Szeged, részben Budapest felől. Mintegy 25 db úszó munkagép és vízi jármű vonul fel 50 főnyi személyzettel részben jugoszláv, részben határt képező folyószakaszokon. A munkavégzés alatt a határvonal átlépése elkerülhetetlen, mert az úszó munkagépek kihorgonyzásához, kikötéséhez, valamint csörlős mozgatásához mindkét part érintése szükséges, bár csak a magyar oldali roncsok nincsenek még kiszedve. A munkákkal kapcsolatban a található háborús lőszer miatt robbantási kérdések is adódnak. Tehát határ- és vámőrizeti, nemzetközi hajózási, robbantási, vízügyi és egyéb szervezési, illetőleg technológiai kérdések merülnek fel.”<sup>27</sup>

A roncsemelésekről áprilisban részletes tervek készültek. Ennek 1. sz. melléklete a drávai roncsemeléshez felvonulandó úszó járművek adatait tartalmazta. A nagyobbak: 680 és 683 számú uszályból álló V. sz. hajóemelő tag, a „Lánchíd”-daru, az „Előre”-markoló, továbbá 2 db 10 t-s úszódaru. A 2. sz. melléklet a technológiai előírást tartalmazta. E melléklet „b” pontjában kitérnek a lőszereszély felderítésére és hatástalanítására: a felderítésnek ki kell terjednie a háborúból esetleg visszamaradt és roncsok közvetlen közelében elhelyezkedő fel nem robbant lőszerre is. Lőszer előfordulása esetén a fellelt anyagokat szimpátiarobbanással<sup>28</sup> kellett hatástalanítani, betartva az Általános Robbantási Biztonsági Szabályzat (ÁRBZS) idevonatkozó előírásait. Előzetesen a fellelt lőszerrekről a honvédség műszaki alakulatát értesíteni kellett, ahonnan a hatástalanítás módozataira vonatkozó utasításokat kaptak.<sup>29</sup> A harmadik melléklet a felvonuló hajóegységek kísérő személyzetének felsorolására terjed ki.

<sup>26</sup> 406/1966. Vízügyi Beruházási Igazgatóság kísérő levele az Országos Vízügyi Főigazgatóság részére, 1966. január 28. Aláírás: Dobolyi Tibor igazgató. Tárgy: drávai roncsemelési munkák. (A szerzők birtokában.)

<sup>27</sup> 61882/1966. üggyirat, Országos Vízügyi Főigazgatóság (Budapest, Alkotmány u. 29.), 1966. március 3. Aláírás: Bokor Mihály osztályvezető főmérnök. Előadó: Knézy László. Tárgy: Hidroncsok kiemelése a Dráván. (A szerzők birtokában.)

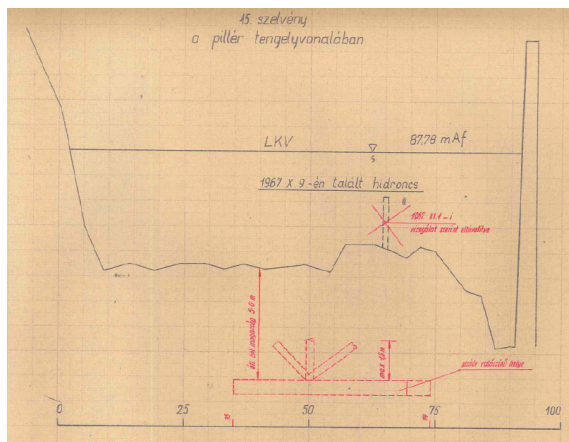
<sup>28</sup> Szimpátiarobbanás: azonos a provokációs robbantással. Ez esetben kerülték a provokációs robbantás kifejezést.

<sup>29</sup> A vízügyi szolgálat a vízügyi robbantásokat (jég, víz alatti, mederfenék-szabályozási, roncsdarabolási, gát- és műtárgyrobantás), továbbá a háborús eredetű robbanóanyagok felderítését a feladat sajátos jellege miatt évtizedeken át saját hatáskörben végezte. A honvédségi technológiák, felszerelések és gyakorlat hiánya korlátozta az eredményes beavatkozásokat (honvédségi 1942., 1956. évi jégrobantások és 1942., 1966. évi gátrobantások). Személyes közlések alapján: Nemeskéri Kiss Géza, Vörös József, Nagy Iván Géza.

A lőszerveszélyesség további aggodalommal töltötte el a roncsolás tervezőit. Április közepén ez ügyben újabb egyeztetést kezdeményeztek.

„A vízügyi igazgatóság kijelentette, hogy lőszerfelderítést ez ideig nem végeztek és hajózást sem folytattak, majd az igazgatóság felhívta a figyelmet arra, hogy lőszerveszélyességgel számolni kell. A határőrség parancsnokság véleménye is megegyezett ezzel, sőt közölték, hogy a hídfő körül (Drávaszabolcs) nagymennyiségű szárazföldi aknazárat semmisítették meg. A folyóvízben ilyen lőszerfeltárást nem végeztek. A Jugoszláv vízügyi szervek csak 60 méter szélességben végezték el az aknamentesítést és a Dráván való hajózásért robbanásveszély szempontjából semmiféle felelősséget nem vállalnak.”<sup>30</sup>

A tervezett robbantásokról készült tervet a jugoszláv fél elfogadta. Szeptember közepén a roncsolási munkák Drávaszabolcsra befejezés előtt álltak. Ekkor már csak a nagy mélységben lévő roncsok elszállítását végezték. Az előirányzott 170 t vasanyag-kiemeléssel szemben 1967. augusztus 30-ig 210 t vasanyagot emeltek ki. A hajózóút biztosítása érdekében a legkisebb víz (LKV) alatt 5–7 m között található roncsanyag kiemelését szükségtelennek tartották.<sup>31</sup> Az október 9-én végzett mérések idején viszont a mederpillértől a hídfő felé 40 m-re egy kiálló függőleges tartót találtak (14. ábra). A kiálló roncs eltávolítása után a meder felmérését november 1-jén megismételték, és a mederből kiálló roncsot már nem észleltek. Valószínűsíthető, hogy az 5 m-nél mélyebben lévő roncsok napjainkban is a meder alján találhatóak (15. ábra). Az ilyen jellegű roncsok a mederváltozások miatt újra előkerülhetnek.

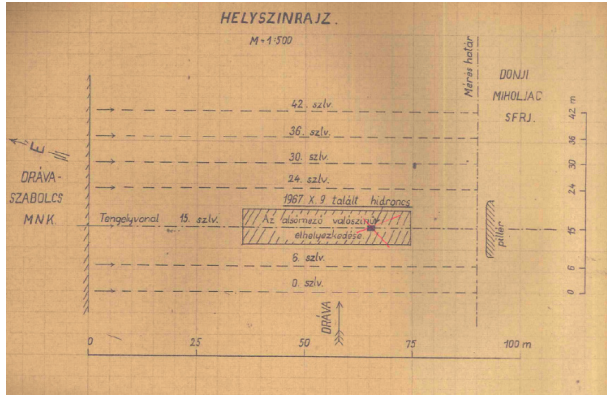


14. ábra: A mederben felfedezett acéltartó

Forrás: Dráva folyó 151 fkm-ben levő pontonhídroncs, 1967.

<sup>30</sup> 2259/1966.-II. ügyirat, Vízügyi Beruházási Igazgatóság jelentése az Országos Vízügyi Főigazgatóság VII. Árvíz-védelmi és Folyamszabályozási Önálló Osztály részére. 1966. április 18. Aláírás: Dobolyi Tibor igazgató. Előadó: Sarlós Béla. Tárgy: Drávai roncsolással kapcsolatos lőszerveszélyesség. (A szerzők birtokában.)

<sup>31</sup> 4449/1967. számú levél. A Vízügyi Beruházási Igazgatóság levele a Hídépítő Vállalat (Budapest VI. Népköztársaság útja 98.) részére. Aláírás: Dobolyi Tibor igazgató. Előadó: Sarlós Béla. Tárgy: Drávai roncskiemelési munkák. 1967. szeptember 13. (A szerzők birtokában.)



15. ábra: A hidroncs valószínű helye a mederben

Forrás: Dráva folyó 151 fkm-ben levő pontonhidroncs (1967): i. m.

A roncsolást tovább nehezítette az „Előre” gőzüzemű markoló javíthatatlan meghibásodása, és helyette a „Lánchíd”-daru behajózása. Külön súlyosbította a körülményeket a nagyobb méretű daru Drávára történő hajózása. Észak 17 fkm szelvényében magas feszültségű vezeték, 19 fkm szelvényében egy híd magassága korlátozta a hajózást, amely alatti hajózáshoz kisvíz szükséges. Ugyanakkor Észak 23,5 fkm és 34 fkm közötti gázlók feletti áthajózás magas vizet igényelt.

A további iratok hiányosan kerültek elő. A munka beindulása óta (1966. május 31.) a magas vízállás, valamint a téli jégjárás 1967. év végéig 150 nap kiesést jelentett. Jelentették továbbá, hogy a roncsokon 12–14 m magas feltöltődés található, amelynek eltávolítása a nagyfokú hordalékmozgás miatt igen nehéz.<sup>32</sup> Az eredeti szerződés szerint a roncsolási munkákat 1969. évben a barcsi híd újjáépítésének befejezésével egy időben kellett befejezni, de az, hogy a roncsolási szerződésből mi valósult meg, további kutatást igényel.

Budapest 1968. szeptember 23–27. között ülésezett újra a határvízi bizottság. Az ülésen megbeszélték a Dráva közös érdekű szakaszán végzendő munkák hajózási feltételeit. A hajózás ügye nem került terítékre, viszont megállapították, hogy változatlanul jelentős akadályt képeznek a II. világháborúban felrobbantott hídpillérek maradványai.

A következő ülészen (1971. október 11–18., Portorozs) az előző ülészen bizottsági ülésen felvetett hidroncsok eltávolításának ügyét újból tárgyalták a felek. Megállapodás született, hogy a visszamaradt Zaláta–Noskovci, Barcs – Terezino Polje, Gyékényes–Botovo hidroncsok elbonthatók, és 1973-ig az első két hidroncsot el kell távolítani.

A roncsok eltávolítása után újraépítették Barcs közüti hidját. A 4 × 70 m nyílásközű hidat 1969-ben avatták. A terveket és az acélszerkezeteket a magyar fél, a felépítményi munkákat a jugoszláv vállalatok végezték (16. ábra).<sup>33</sup>

<sup>32</sup> 7209/1976 sz. ügyirat. A Hidépítő Vállalat levele a Dél-dunántúli Vízügyi Igazgatóság részére. 1967. augusztus 15. Tárgy: Tájékoztató a drávai roncskiemelés munkáiról. Ügyintéző: Fekete Sz. (A szerzők birtokában.)

<sup>33</sup> Apáthy Árpád – Träger Herbert: Közúti hidak. *Mélyépítéstudományi Szemle*, 20. (1970), 4. 173–181.



16. ábra: A barcsi közúti híd magyar–jugoszláv közös újjáépítése

Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1121819/?list=eyJxdWVyeS16lCI5NzQ0OCJ9&img=0>

A drávaszabolcsi  $3 \times 105,5$  m nyílasközű hídon 1974. október 24-én mehetett át a lakosság. A régi híd roncsainak eltávolítása után a helyszíni kivitelezési munka az aléptémeny bontásával kezdődött. Ekkor kiderült, hogy a pillér mélyebb szintig rongálódott. Szerencsére az alacsony vízállás lehetővé tette a körülhatárolás nélküli építést.<sup>34</sup>

A murakeresztúri Roth–Waagner-rendszerű ideiglenes hidat 1972-ben az árvíz majdnem elsodorta. A régi híd helyén új, rácsos szerkezetű híd épült (17. ábra). Ezen a hídon 1975. március 6-án tartották a próbaterhelést.



17. ábra: A murakeresztúri híd újjáépítése 1975-ben

Forrás: <https://fortepan.hu/hu/photos/?q=murakereszt%C3%BAr>

<sup>34</sup> Kármán Péter: A drávaszabolcsi közúti Dráva határhíd. *Mélyépítéstudományi Szemle*, 25. (1975), 2. 62–65.

Még ebben az évben a mellette épült provizóriumot elbontották. A következő évben az új, ismételten háromnyílására épített eszéki vasúti hídon indult el a forgalom. A mellette álló ötnyílású hídra már nem volt szükség, így elbontották. A Jugoszláv Köztársaság felbomlásához vezető háború újból veszélybe sodorta a Dráva-hidakat. Szerencsére a Dráva mentén egyedül az eszéki közúti híd került veszteséglistára. Az utóbbi években elbontották a Zaláta és Drávasztára között épült, a Dél-Dunántúl leghosszabb vasúti völgyhidját (18. ábra).



18. ábra: A zalátai híd a lebontása előtt

Forrás: [www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=drvs](http://www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=drvs)

Az Ormánságban húzódó híd az 1800-as évek óta népeket, kultúrákat kötött össze. Vonat járt rajta Horvátországba és vissza. Vitte az árukat, kereskedőket, iparosokat és mindenféle népeket. Ez lesz a követendő példa? Lehet, hogy Zalátán a rombolás győzedelmeskedett?

## Felhasznált irodalom

- Apáthy Árpád – Träger Herbert: Közúti hidak. *Mélyépítéstudományi Szemle*, 20. (1970), 4. 173–181.
- Babucs Zoltán: Láthatatlan darazsak. *Magyar Nemzet*, 2021. április 10. Online: <https://magyarnemzet.hu/lugas-rovat/2021/04/lathatatlan-darazsak>
- Beke György: Felégetett eszéki hidak. *Tiszatáj Irodalmi Folyóirat*, 49. (1995), 5. 69–83. Online: [http://tiszataj.bibl.u-szeged.hu/415/1/tiszataj\\_1995\\_005.pdf](http://tiszataj.bibl.u-szeged.hu/415/1/tiszataj_1995_005.pdf)
- Domján Dániel Ferenc: Egy hidrobantás képei – Letenye, 1952. *Napi Történelmi Forrás*, 2019. május 15. Online: <https://ntf.hu/index.php/2019/05/15/egy-hidrobantas-kepei-letenye-1952/>
- Doskar Ferenc: A Gyékényesi vasúti Dráva-híd ideiglenes helyreállítása. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 76. (1942), 35–36. 138–143.
- Erdősi Ferenc: Adatok az egykori Dráva-hajózásról és annak Barcs fejlődésében betöltött szerepéről. In *Somogy megye múltjából – Levéltári Évkönyv 2*. Kaposvár, 1971. 181–212. Online: [https://library.hungaricana.hu/hu/view/SOMM\\_Mult\\_02/?query=szo&pg=188&layout=s](https://library.hungaricana.hu/hu/view/SOMM_Mult_02/?query=szo&pg=188&layout=s)
- Forgó Sándor – Nemeskéri Kiss Géza: A murakeresztúri Mura-híd újjáépítése. *Mélyépítéstudományi Szemle*, 25. (1975), 6. 241–249.
- Gonda Béla: *A magyar hajózás*. Budapest, Műszaki Irodalmi és Nyomdai Vállalat, 1899.
- Horváth Csaba – Lengyel Ferenc: *A délvidéki hadművelet 1941. április*. Debrecen, Püedlo, 2003. Online: [www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/2vhSzakonyv-magyarok-a-ii-vilaghaboruban-2/a-delvideki-hadmuelet-1941-aprilis-874/](http://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/2vhSzakonyv-magyarok-a-ii-vilaghaboruban-2/a-delvideki-hadmuelet-1941-aprilis-874/)
- Horváth József: *A Nautica. A fumei Tengerészeti Akadémia története*. Budapest, HA-JÓS Szolgáltató Bt., 1999.

- Jakobsen, Hans-Adolf: 1939–1945 *Der zweite Weltkrieg in Chronik und Dokumenten*. [A II. világháború történetei és dokumentumai.] Darmstadt, Wehr und Wissen Verlagsgesellschaft, 1959.
- Kádár Gyula: *A Ludovikától Sopronkőhidáig*. Budapest, Magvető, 1978.
- Kármán Péter: A drávaszabolcsi közúti Dráva határhíd. *Mélyépítéstudományi Szemle*, 25. (1975), 2. 62–65.
- Knebel Jenő: Az új barcsi közúti Dráva-híd. *Mélyépítéstudományi Szemle*, 19. (1969), 11–12. 521–528.
- Lovas Gyula: *A magyar vasutak a II. világháború éveiben*. Budapest, Magyar Államvasutak Rt., 1996.
- Tildy Zoltán: *Újjáépítő magyarok*. Budapest, Kossuth, 1947.
- Timár Gábor – Kondor Attila Csaba: A drávai határ megállapítása Trianon után. *Trianon100.hu*, 2020. április 29. Online: <http://trianon100.hu/blog-cikk/a-dravai-hatar-megallapitasa-trianon-utan>
- Tóth Ernő (szerk.): *Hidak Baranya megyében*. Budapest, Közlekedésfejlesztési Kordinációs Központ, 2016.
- Ullein-Reviczky Antal: *Guerre allemande – paix russe: Le Drame Hongrois*. [Német háború – orosz béke: Magyar dráma] Neuchâtel, Baconnière, 1947.
- Zakariás Zoltán: *Honvéd vasútépítők*. Gyál, Szekér Információs Bt., 1990.

## Ügyiratok, levelek

- 2259/1966.-II. ügyirat, Vízügyi Beruházási Igazgatóság jelentése az Országos Vízügyi Főigazgatóság VII. Árvízvédelmi és Folyamszabályozási Önálló Osztály részére. 1966. április 18. Aláírás: Dobolyi Tibor igazgató. Előadó: Sarlós Béla. Tárgy: Drávai ronccsemeléssel kapcsolatos lőszerveszélyesség. (A szerzők birtokában.)
- 406/1966. Vízügyi Beruházási Igazgatóság kísérő levele az Országos Vízügyi Főigazgatóság részére, 1966. január 28. Aláírás: Dobolyi Tibor igazgató. Tárgy: drávai ronccsemelési munkák. (A szerzők birtokában.)
- 4449/1967. számú levél. A Vízügyi Beruházási Igazgatóság levele a Hídépítő Vállalat (Budapest VI. Népköztársaság útja 98.) részére. Aláírás: Dobolyi Tibor igazgató. Előadó: Sarlós Béla. Tárgy: Drávai roncckiemelési munkák. 1967. szeptember 13. (A szerzők birtokában.)
- 61882/1966. ügyirat, Országos Vízügyi Főigazgatóság (Budapest, Alkotmány u. 29.), 1966. március 3. Aláírás: Bokor Mihály osztályvezető főmérnök. Előadó: Knézy László. Tárgy: Hídroncsok kiemelése a Dráván. (A szerzők birtokában.)
- 64874/1961. számú feljegyzés a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti főosztálya részére (Bp. VI. Népköztársaság útja 73–75.), 1961. július 16. Ügyintéző: Dénes Emil. Tárgy: A hajózható és egyéb jelentősebb folyókon levő hídroncsok ügye. (A szerzők birtokában.)
- 7209/1976 sz. ügyirat. A Hídépítő Vállalat levele a Déldunántúli Vízügyi Igazgatóság részére. 1967. augusztus 15. Tárgy: Tájékoztatás a drávai roncckiemelés munkáiról. Ügyintéző: Fekete Sz. (A szerzők birtokában.)
- Biz. 07–15/23. számú levél Dégen Imre az Országos Vízügyi Főigazgatóság (Budapest, Alkotmány u. 29.) vezetője részére. Belgrád, 1966. február 9. Aláírás: Tome Kuzmanovszki, a Mezőgazdasági és Erdészeti Szövetség titkára és a jugoszláv delegáció elnöke. (A szerzők birtokában.)
- Dráva folyó 151 fkm.-ben levő pontonhídroncs. (Műszaki leírás, Helyszínrajz, Keresztszelvények). Dél-dunántúli Vízügyi Igazgatóság, Pécs, 1967. Tervező: Timár, Igazgató: Gombás Lukács, Igazgató h.: Holl, Szakág vez.: Tóth, Rajzoló Delibeli J., M= 1:1000 (A szerzők birtokában.)
- Jegyzőkönyv a drávai ronccsemelésről. Készült: Budapesten, 1966. január 21-én, a Hídépítő Vállalat termelési osztály, 115 sz. szobában. (A szerzők birtokában.)
- Közlekedési és Postaügyi Minisztérium 118297/1961.I.6.E. számú levele. 1961. november 29. Aláírás: Tusa Lajos MÁV Igazgató h. Előadó: Nemeskéri-Kiss Géza főmérnök. (A szerzők birtokában.)