

Balla Tibor¹  – Padányi József² 

Műszaki kiválóságok: Murahidy Gusztáv Győző

Engineer Geniuses: Gusztáv Győző Murahidy

Murahidy Gusztáv az I. világháború minden európai harcterén megmutathatta műszaki tehetségét. Katonáival számos hidat építettek, javítottak vagy erősítettek meg. Építettek állásokat, telepítettek drótkadályokat, ha kellett a gyalogsággal válllvetve harcoltak. A háború után sem szakadt el szakmájától, oktatott a Ludovikán, majd műszaki parancsnokként teljesített szolgálatot. A becsülettel viselt háborús évek után is a katonai műszaki szakmában maradt, de már az Egyesült Államok hadseregének munkáját segítette civil mérnökként.

Kulcsszavak: műszaki támogatás, erődítés, hidépítés

Gusztáv Murahidy could showcase his engineering skills on all European fronts of the First World War. Together with his brothers in arms, he built, repaired and strengthened numerous bridges. He built firing positions, installed wire entanglements, and when needed, fought shoulder to shoulder with the infantry. He stayed in his beloved profession of the Great War, taught at the Ludovika Academy, then served as an engineering chief officer. Following honourable service in the Second World War, he still stayed in his profession, but by that time, he aided the work of the United States Army as a civilian engineer.

Keywords: engineer support, fortification, bridge construction

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

² Egyetemi tanár, Nemzeti Közszerológati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar, e-mail: padanyi.jozsef@uni-nke.hu

1. Katonatiszti pályafutása az I. világháborúban

1890. január 29-én Budapesten született Münzberg Gusztáv néven, római katolikus vallású családban. 1932 és 1936 között, pontosan meg nem határozható időpontban családnevét Murahidy-re magyarosította. Édesapja Münzberg Győző, dohánygyári aligazgató, édesanyja Grigoli Gizella volt. Gyermekkorában – két húgával együtt – a Soroksári (ma Ráday) utca 41. szám alatt lévő szülői házban nevelkedett.

Első felesége Pfogner Anna volt, akitől 1949. október 7-én az ausztriai Welsben elvált.³ 1949. november 24-én másodszor is megházasodott, a délvidéki sváb származású Bernhardt Erzsébetet vette nőül az ausztriai Vöcklabruckban, ahol a Gmundnerstrasse 41. alatt éltek.⁴ Első házasságából két gyermeke született, Edit (Budapest, 1918. február 20.) és Győző (Budapest, 1920. május 9.). Fia apja foglalkozását választotta, 1941-ben avatták hadnaggyá, műszaki tisztként, 4. rangszámmal.⁵ Hivatásos tisztként szolgált 1945-ig a 101. honvéd hidászszázalognál, 1945–1947 között Ausztriában és Németországban, majd Ausztráliában élt. Második házasságából származó nevelt fia, Major Norbert (Budapest, 1925. november 27.) 1945-ig szintén hivatásos tiszt volt, 1945–1947 között orosz hadifogságban sínylődött, 1947-től segédmunkásként, 1961-től pedig mérnökként dolgozott.⁶

Elemi iskolai tanulmányait Budapesten a III. kerületi szentendrei úti elemi iskolában végezte. A magyar királyi Honvéd Főreáliskolában folytatott tanulmányait 1904-ben kezdte meg, s 45 társa közül évfolyamelsőként, jeles eredménnyel fejezte azt be 1907-ben. 1907–1910 között a császári és királyi Katonai Műszaki Akadémiát dicsérettel végezte el Mödlingben. 1916–1917-ben a bécsi műegyetem tanfolyamának elvégzése után hidépítő mérnöki diplomát szerzett.⁷



1. ábra: Murahidy Gusztáv vezérőrnagy 1943. november 1-jén

Forrás: HL AKVI 1890/3150.

³ Pfogner Anna 1974. január 23-án hunyt el Budapesten, életének 79. évében.

⁴ Bernhardt Erzsébet 52 év emigráció után tért haza, 1996-ban Budapesten hunyt el, életének 98. évében. Férje mellé temették el a Farkasréti temetőben. *Hadak Útján – Bajtársi Híradó*, 48. (1996), 447.

⁵ *Honvédségi Közlöny – Személyes ügyek*, 53. (1941), 37. 480.

⁶ Hadtörténelmi Levéltár (HL) Tiszti anyakönyvi lapok (AKVI) 1890/3150; HL Honvédelmi Minisztérium (HM) 4. osztály 1943.

⁷ HL AKVI 1890/3150.

Pályafutása során műszaki ismereteit több gyakorlati ismeretekkel együtt járó tanfolyam (kőzetfúró, folyami vontató vezetői, mozdonyvezetői) elvégzésével és a megkívánt vizsga sikeres letételével is gyarapította. Nyelvismerete lenyűgöző volt, hiszen a magyar mellett tökéletesen használta a német és az angol nyelvet, továbbá olaszul és franciául is igen jól tudott.⁸

Katonatiszti pályafutását 1910. augusztus 18-án hadnagyként kezdte a császári és királyi 7. (1912 után 4.) utászászlóaljban Budapesten. Fiatal tisztként már életmentő képességeit is bebizonyította: 1911. április 19-én egyik tisztársával egy munkást húzott ki a Dunából, aki az újpesti vasúti hídról ugrott a vízbe.⁹ 1913-tól a császári és királyi hidászsászlóalj állományában szolgált Krems an der Donauban. Az I. világháború kitörésekor, 1914. augusztus 1-jén főhadnaggyá nevezték ki. A viláégés során végig alakulata, a közös hadsereg 1. hídépítő zászlóalja kötelékében, az 1. hidászsászlóalj parancsnokaként küzdött a különböző háborús hadszíntereken: 1914 őszétől 1915 szeptemberéig az orosz hadszíntéren Galíciában és Orosz-Lengyelországban harcolt, ahol számos nagyobb hídépítésben vett részt a Visztulán (például Anapolnál, Zawichostnál), valamint az 1915. május 2-án lezajlott gorlicei áttörés után a Dunajecen Radlownál és Rudkánál, továbbá a Wisłoka és a San folyókon, amelyek jelentősen megkönnyítették a saját csapatok átkelésének lefolyását. A Dunajec mentén húzódó osztrák–magyar állások megerősítésében is szerephez jutott alakulatával.



2. ábra: A műszakiak által, mocsaras területen épített híd

Forrás: Jacobi Ágost (szerk.): *Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban*. Budapest, Közlekedési Nyomda K.F.T., 1938. 221.

1915 októberétől zászlóaljával részese volt a központi hatalmak Szerbia ellen indított összehangolt hadjáratának, amelynek során szintén hídépítéseket végzett (például Kevevára–Szendrő között a Dunán, Zimony és Belgrád között a Száván), továbbá részt vett a Dunán Ramnál történt átkelésben. 1916 januárjától a Kotori-öbölben több új kikötői móló építésében segédkezett. 1916 áprilisától a dél-tiroli osztrák–magyar offenzíva hadműveleteinek előkészítése során több híd építésében is közreműködött. 1916 augusztusától 1917 júliusáig a román fronton műszaki századparancsnokként, majd pótkeretparancsnokként ténykedett, részt vett a központi hatalmak 1916. november 24–25-én történt hídverésében, amikor a császári és királyi hidászok Szvistov és Zimnicea között egy 930 méter hosszú Herbert-rendszerű hidat

⁸ Szakály Sándor: *A magyar katonai felső vezetés 1938–1945*. Lexikon és adattár. Budapest, Ister Kiadó, 2001. 239.

⁹ Tóth Marcell: *A Don-kanyar elfeledett tábornoka, Murahidy Gusztáv. Szeged Várostörténeti és Kulturális Folyóirat*, 2018. február 3.

verték a Dunán. Jelen volt a Ruszcsuk–Gyurgyevó, illetve a Piuva Petrii és Gura Ialomiței között épült két másik Duna-híd kivitelezésénél is.¹⁰ Közben 1917. május 1-jén századossá léptették elő beosztásában.

1917 júliusától 1918 novemberéig az olasz hadszíntéren támogatta a Monarchia csapatainak harcait. A császári és királyi 4/1. hidászszázad parancsnokaként részese volt a Tagliamento folyón való átkelésnek 1917 november elején, valamint a Piave folyónál 1918 júniusában lezajlott osztrák–magyar offenzíva során épített hadihidak kivitelezésében. Az Osztrák–Magyar Monarchia 1918 október végén, november elején az olasz hadszíntéren bekövetkezett katonai összeomlása, majd a november 3-án Padovában aláírt fegyverszünet után részt vett az egyesített hidászszakaszok magyar katonáinak és a hadihídanyag jelentős részének Budapestre mentésében. Szerényen így írt erről a bravúrról: „[A]z 1. hidászszázad aljzati századai, tisztjeik vezetésével, teljes felszerelésükkel, 1918 november 16-ig, nagyrészt fárasztó gyalogmenetben bevonultak Krems a/Donau-ba. Csak ott következett be a felbomlás.”¹¹

Azt, hogy a műszaki tiszték szakmaiságát semmiféle tekintélytisztelet nem írhatta felül, mutatja a következő eset, amelyet Murahidy vetett papírra:

„A lerombolt orosz vasúti híd csaknem teljesen lezárta a Visztula medrét, csak a jobb part közelében maradt meg egy 80 m-es hídmező, melynek gyújtása nem sikerült. A lerombolt híd által duzzasztott folyónak, csaknem egész vízmennyisége ezen a helyen folyt le, tetemesen magasabb sebességgel. Már a cölöpözés során észrevettük, hogy e nyílás irányában álló aljzatoknál igen erős a kimosás. Mikor a híd a forgalomnak átadatott, jelentést tettünk arról is, hogy még 10–12 napi munka lesz a hídnál, mert a híd még nem kész, az alapjármokon nincsenek meg a merevítések, a hosszmervítések hiányosak és a veszélyeztetett aljzatok kimosás elleni biztosítására 1200 köbméter kő kell. A jelentés dacára parancs érkezett, mely a századokat más munkához rendelte. A század-parancsnokok együttesen jelentek meg erre a hadsereg hadtápparancsnokánál, jelentették a várható katasztrófa valószínűségét, intézkedést kértek a lerobbantott híd eltávolítására és írásban kérték a parancsot. Miután megkapták az írásbeli parancsot, még összeültek, jegyzőkönyvbe foglalták javaslataikat és az eseményeket és teljesítették a parancsot. A híd 3 hét múlva, a jegyzőkönyvben legveszélyesebbnek jelzett helyen, egy német szabadságos vonat áthaladása közben bedőlt; a mozdony és 2 négytengelyű kocsi a Visztulába zuhant, számosan meghaltak. A megindult vizsgálat a századparancsnokokat felmentette. A hadsereg hadtápparancsnokát ellenben azonnal nyugdíjazták.”¹²

Az olasz hadszíntéren hajtották végre azt a műszaki bravúrt, amely szintén bekerült a műszaki csapatok aranykönyvébe. Erről így írt:

„A Ponte San Columbano mellett készült hídon egy 38 cm-es mozsárütegnek kellett átkelni. A 11. hadsereg parancsnoksághoz lehívták a Herbert-hídat gyártó Gridl-cég egy szakértő

¹⁰ Jacobi (1938): i. m. 525.

¹¹ Jacobi (1938): i. m. 213.

¹² Jacobi (1938): i. m. 224.

mérnökét és a hadsereg parancsnokságnál 2 napig tartó, heves viták és számítások után bizottságilag megállapították, hogy a 25 m-es feszávolságot 17,5 m-re kell csökkenteni, a hossztartókat meg kell erősíteni és akkor a 38 cm-es mozsár a hídon átkelhet. Amikor ezek a tárgyalások folytak a 38 cm-es üteg már odaérkezett a hírhoz. Természetesen mi is számoltunk, de minden számításon felül élénken emlékeztünkben állott a békebeli kísérlet, mikor egy 25 m feszávolságú hídmezőt törésig akartunk terhelni. Ennél a kísérletnél egy 50 tonna súlyú kocsit alatt, a hossz- és kereszttartók ugyan maradandó alakváltozást szenvedtek, de a 25 m-es főtartók teljes épségben maradtak. Azt is tudtuk, hogy a 38 cm-es mozsár legszűlyosabb egysége sem éri el a 40 tonnát. Mi csak egy órát töltöttünk a számításokkal, azután megerősítettük a hossztartókat (4 helyett 6-ot vettünk), 12 m hosszú 30/40 méretű vágánygerendákat fektettünk a híd fedélzetére és a 38-as egységeit, kézi erővel áthúztuk a vágánygerendákon. Másfél nappal később érkezett a bizottság a hírhoz és elmagyarázta, hogyan építsük át a hidat, végül érdeklődtek a 38-as iránt. Nagyszerű volt az elképedt bizottsági arcok tömege, mikor jelentettük, hogy az már tegnap délelőtt átkelt, s ha minden jól megy, még ma megkezdheti a tüzelést az új állásban.¹³

2. A két háború között

1918 és 1922 között a szolgálati szabályzat, a hídépítés, a hidász- és árkászszolgálat oktatósztjeként tevékenykedett a budapesti magyar királyi Honvéd Ludovika Akadémián.¹⁴ Legitimista magatartása miatt azonban csapathoz vezényelték. 1922-től a magyar királyi egyesített honvéd hidászszakasznál szolgált Szentendrén, majd a Honvédelmi Minisztérium 1. osztályára osztották be Budapesten. A budapesti honvéd törzstiszti tanfolyam elvégzése után, 1928. május 1-jén őrnaggyá és a miskolci magyar királyi 7. honvéd vegyesdandár műszaki parancsnokává nevezték ki. 1930-tól a magyar királyi 101. honvéd hidászszázalaj parancsnoka volt. A Pálffy téri (ma Bem tér) laktanyában elhelyezett alakulata élén időnként különleges feladatot is végre kellett hajtania. Példának okáért 1933-ban a Gödöllőn rendezett Cserkész Világtalálkozó táborának területét a Budapesti Helyiérdekű Vasút (BHÉV) vonala kettészelte. A két táborrész között a BHÉV-vágányok felett zászlóaljja egy kétpályás Herbert-rendszerű közúti hidat épített. 1934-ben a budapesti Margit híd rekonstrukciós és szélesítési munkálatainak kezdetén sztrájk tört ki, mire a főváros vezetése a Honvédelmi Minisztériumhoz fordult segítségért. A Murahidy őrnagy által irányított 101. honvéd hidászszázalaj három napon át, a sztrájk végeztéig folytatta a hídon az aktuális munkákat. 1934. november 1-jén alezredessé, 1938. november 1-jén pedig ezredessé léptették elő.¹⁵

¹³ Jacobi (1938): i. m. 230.

¹⁴ Bachó Béla (szerk.): *A m. kir. honvéd Ludovika Akadémia története*. Budapest, A Magyar Királyi Honvéd Ludovika Akadémia, 1930. 974.

¹⁵ Szakály (2001): i. m. 239.

3. A II. világháborúban

1939–1940-ben műszaki tanárként tevékenykedett a budapesti törzstiszti tanfolyamon, majd 1940 nyarán a szegedi magyar királyi V. honvéd hadtest műszaki parancsnokává nevezték ki. 1940 őszén a hadtest feladata a Szeged és Fekete-Körös közötti határszakasz védelme volt. Észak-Erdély magyar csapatok általi megszállása során részt vett a nagyváradi és a kolozsvári bevonulásban.

Hadtest műszaki parancsnoki beosztása mellett 1940. augusztus 31. és 1940 novemberé között az Erőd Leszerelési Parancsnokság parancsnoki teendőit is ellátta, amely a trianoni magyar határ mentén létesített román kiserőd-rendszer felszámolását végezte el. E munka során alárendeltségébe tartozott a 110. önálló utászszázad is.¹⁶ 1941 tavaszán miniszteri biztosként megszervezte az ország tűzifával való ellátását Kárpátaljáról. Ennek a feladatnak a végrehajtásáért „okirati dicsérő elismerésben” részesült.¹⁷

1941. április 8–11. között a délvidéki hadműveletek kapcsán, a Szegeden elhelyezett magyar királyi V. honvéd hadtest határbiztosító feladataiban vett részt. 1942. március 30-án vezérőrnaggyá¹⁸ és a később a keleti frontra vonult 2. magyar hadsereg műszaki parancsnokává nevezték ki. 1942 novemberétől ismételten a szegedi magyar királyi V. honvéd hadtest műszaki parancsnoka, 1943-tól pedig egyúttal honvéd állomásparancsnok is volt Szegeden. 1943. augusztus 1-jén felmentették beosztásából.

1943. november 1-jén egészségügyi okokból nyugállományba helyezték, azt követően Budapesten, az I. kerületi Márvány utca 5–7. III/1., majd a XII. kerületi Maros utca 44/a. alatti lakásban lakott.¹⁹ 1944. március 19-től nyugdíjas polgári alkalmazottként Hans von Greiffenberg német gyalogsági tábornok törzsének IV/a. osztályán (a német Wehrmacht magyarországi építési hadbiztoságán) dolgozott az I. kerületi Attila út 93. alatt.

1944. október 15-én a Gestapo letartóztatta, de von Greiffenberg tábornok közbenjárására két nap múlva szabadon bocsátották. 1944. december 9-én saját autóján Budapestről Sopronba távozott feleségével, majd december utolsó napjaiban nejével együtt elhagyta az országot. 1945. április 9-én a németek az ausztriai Vöcklabruckban letartóztatták és bebörtönözték. Az amerikai csapatok szabadították ki onnan feleségével együtt.²⁰

4. A háborús évek után, már civilként

1951. október 11. és 1955. szeptember 30. között az Egyesült Államok Ausztriai Erőinek Mérnöki Főhadiszállásán dolgozott polgári mérnökként és csoportfőnökként. A katonai előljárók

¹⁶ Tóth (2018): i. m.

¹⁷ *Honvédségi Közlöny – Személyes ügyek*, 53. (1941), 33. 432.

¹⁸ Az újonnan kinevezett vezérőrnagyok között a 14. rangszámmal szerepelt, olyan nevek között, mint a sorozatunkban korábban már bemutatott Schmall Endre (8. rangszám). *Honvédségi Közlöny – Személyes ügyek*, 54. (1942), 14. 208.

¹⁹ Megállapított nyugdíja 1109 pengő volt. Vö.: HL HM 4. osztály 1943.

²⁰ HL AKVI 1890/3150.

kiváló mérnöknek és vezetőnek tartották. 1955. november 3-tól 1957-ig főmérnökként dolgozott az Egyesült Államok Hadserege 139. Mérnöki Különítményének Főhadiszállásán a csapatrész parancsnokának legnagyobb megelégedésére. 1957. március 9-én érkezett New Yorkba második feleségével, majd civil mérnökként tevékenykedett az Egyesült Államokban haláláig. Mint irányító tervezőnek jelentős szerepe volt a Niagara-erőmű terveinek (külső közművek) kidolgozásában. 1965-ben szervező titkára volt a közlekedési mérnökök Bostonban tartott világkonferenciájának. 1970. május 12-én hunyt el az Egyesült Államok Massachusetts állambeli Boston városában. Végző nyughelye azonban hazánkban van: 1970. július 3-án temették el a budapesti Farkasréti temetőben (3. ábra). Sírja a 33/6. parcellában van, és 2004 óta hivatalosan is védett.²¹

Szakmai érdemeit számos osztrák–magyar és magyar kitüntetés adományozásával is elismerték. 1913-ban az 1912–1913. évi Mozcósítási Kereszt, 1914 decemberében a Bronz Katonai Érdemérem (1917-től kardokkal), 1917. február 25-én a Katonai Érdemkereszt III. osztálya hadidíszítménnyel és kardokkal, 1915–1918 között még az Ezüst Katonai Érdemérem kardokkal, a Károly Csapatkereszt, a Sebesültek Érme,²² 1928. február 29-én a Kormányzói Dicsérő Elismerés Magyar Koronás Bronzérme vörös-fehér szegélyes smaragdzöld szalagon, 1930. augusztus 18-án a Tiszti Katonai Szolgálati Jel III. osztálya, az 1930-as években a Magyar Háborús Emlékérem 1914–1918, 1940. augusztus 18-án a Tiszti Katonai Szolgálati Jel II. osztálya, 1940. október 11-én a Magyar Érdemrend Tisztikeresztje, 1941-ben az Erdélyi Emlékérem, 1942. október 29-én a Magyar Érdemrend Tisztikeresztje hadidíszítménnyel és kardokkal, 1943. szeptember 30-án a Nagy Honvéd Sportügyességi Jelvény kitüntetéseket kapta meg.²³

Több külföldi kitüntetést is birtokolhatott: az 1930-as években az Osztrák Háborús Emlékérem (1914–1918) kardokkal, a Bolgár Háborús Emlékérem (1915–1918) kardokkal, a Német Világháborús Emlékérem kardokkal birtokába jutott, 1926. február 8-án a Német (Porosz) Vaskereszt II. osztálya, 1943. május 26-án pedig a Német Sas Rend csillaggal és kardokkal viselésére kapott engedélyt.²⁴

Két alkalommal részesült honvédelmi miniszteri dicséretben: 1925. február 14-én gróf Csáky Károly honvédelmi miniszter okiratban dicsérte meg az 1924 áprilisában a Szolnok–Zagyvarékás szakaszon végzett árvízvédelmi munkákban tanúsított önfeláldozó magatartásáért, 1941. július 12-én pedig vitéz dálnokfalvi Bartha Károly vezérezredes, honvédelmi miniszter az ország tűzifaellátásának biztosítása érdekében kifejtett kiváló és eredményes teljesítményéért fejezte ki számára dicsérő elismerését.

²¹ HL AKVI 1890/3150; Tóth (2018): i. m.

²² Kétszer is megsebesült az I. világháború során. Először az orosz hadszíntéren, Zawichost hídfő védelmi harcában, amikor gyalogsági közelharcban jobb combját lándzsával átszúrták, s fogságba került, ahonnan három légénységi társával együtt megszökött, és visszatért alakulatához. Másodszor vélhetően az olasz fronton zajlott harcok folyamán szenvedett sebesülést.

²³ *Honvédségi Közlöny*, 70. (1943), 41. 1368.

²⁴ *Honvédségi Közlöny*, 70. (1943), 22. 559.

Pályafutása idején több írásmű is megjelent a neve alatt:

A hídépítő zászlóaljak. In Jacobi Ágost (szerk.): *Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok a világháborúban*. Budapest, Közlekedési Nyomda K.F.T., 1938. 211–233.

Kötelek, kábelek fektetése és kiemelése folyóvíz akadályoknál. *Magyar Katonai Szemle*, (1943), 2. 367–378.



3. ábra: Murahidy Gusztáv vezérőrnagy sírja a Farkasréti temetőben

Forrás: a szerzők felvétele

Felhasznált irodalom

Bachó Béla (szerk.): *A m. kir. honvéd Ludovika Akadémia története*. Budapest, A Magyar Királyi Honvéd Ludovika Akadémia, 1930.

Hadak Útján – Bajtársi Híradó, 48. (1996), 447.

Hadtörténelmi Levéltár Tiszti anyakönyvi lapok 1890/3150

Hadtörténelmi Levéltár Honvédelmi Minisztérium 4. osztály 1943.

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

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

Honvédségi Közlöny – Személyes ügyek, 53. (1941), 33. 432.

Honvédségi Közlöny – Személyes ügyek, 53. (1941), 37. 480.

Honvédségi Közlöny – Személyes ügyek, 54. (1942), 14. 208.

Honvédségi Közlöny, 70. (1943), 22. 559.

Honvédségi Közlöny, 70. (1943), 41. 1368.

Tóth Marcell: A Don-kanyar elfeledett tábornoka, Murahidy Gusztáv. *Szeged Várostörténeti és Kulturális Folyóirat*, 2018. február 3. Online: <http://szegedfolyoirat.sk-szeged.hu/2018/02/03/toth-marcell-don-kanyar-elfeledett-tabornoka-murahidy-gusztav/>