

VOJENSKÝ A DOPRAVNÝ VÝZNAM MOSTA NA DUNAJI PRI MEDVEĐOVE

ISTVÁN ÁLDOZÓ

ÁLDÓZO, I.: Military and transport importance of the bridge on the Danube River at Medveďov. *Vojenská história*, 4, 14, 2010, pp. 111–122, Bratislava.

The author in his published study deals with the building of the bridge on the Danube River Medveďove. In the introduction he explains the reasons of the decision to build up the bridge, provides a brief analyses of the administrative preparations (the tender declaration) and he mentions the tender winner. After the preparation works he thoroughly describes the preparation works of the bridge segments and its composition, whilst he highlights the factors hindering the construction of the bridge; either the meteorological or the problems of capacity. Meanwhile the construction of the bridge he is interested in the history, in some other part in the destructions during the WWII, as well as in the fact that the bridge surroundings used to be a target of the Allie troops bombardiers. In this respect he develops his interesting hypothesis why the bridge was not bombarded, whilst its surrounds was. In the last part of the study the author describes the reconstruction of the bridge after the WWII.

Military History. Hungary. The Construction of the bridge at Medveďov. 1938 – 1946.

Győr a jeho okolie sú rozložené na najnižšie položenej časti regiónu Kisalföldu (Malej nížiny v centrálnej časti Győrskej panvy). Tým sa dá vysvetliť fakt, že všetky významnejšie vodné toky okolia sa zbiehajú v priestore mesta. Hoci Mosoni – Duna, Rába, Rábca aj Marcal sa považujú za významné rieky, v hospodárskom živote tohto priestoru najdôležitejšiu úlohu hral Dunaj. Až do obdobia stavby železníc v 19. storočí bol najvýznamnejšou dopravnou tepnou severného Zadunajska a okrem tradičného obchodovania medzi Západom a Východom hral dôležitú úlohu aj v obchodovaní medzi severom a juhom Európy. Obilie sa z Maďarska prepravovalo do západnej Európy cez Győr, zo západu prichádzali priemyselné výrobky, ktoré sa vykladali často priamo v Győri. Tovar prichádzajúci zo severu a smerujúci na juh, a aj opačným smerom, sa cez rieku prepravoval kompou. V blízkosti mesta, bezprostredne na brehu Dunaja v Nagybjajcsi aj vo Véneke sa vybudoval významnejší prístav. Mesto Győr bolo vďaka blízkosti Dunaja až do obdobia industrializácie najvýznamnejším centrom obchodovania s obilím, pretože bolo spojivom medzi úrodnými oblasťami a riekou. Po veľkej výstavbe železníc rieka stratila svoj význam výlučnej dopravnej cesty a stále viac strácala na význame. Dunaj, ktorý predtým bol hlavnou dopravnou cestou, stále viac prekážal rozvoju dopravy: cez rieku bolo treba stavať železničné mosty, čo veľmi zvýšilo investičné výdavky. Vodný tok prefaľ aj rýchlo stavané cesty, a preto namiesto stavania mostov prechod na druhú stranu vyriešila kompová preprava. To ale nesmierne spomalilo pomerne rýchlu pozemnú dopravu. Takto sa táto rieka, ktorá v stredoveku a v ra-

nom novoveku garantovala rozvoj, po revolúcii v doprave, bez mostov, stala brzdou rozvoja. Na prelome 19. a 20. storočia sa ústrednou otázkou stala výstavba mostu. Maďarský súkromný kapitál, ktorý bol oproti západoeurópskemu veľmi slabý, tieto výdavky nedokázal pokryť, tieto investície sa dali pokryť iba vďaka štátnej podpore.

Rýchlosť toku Dunaja, ktorý sa pri južných svahoch Malých Karpát vlieva do Karpatskej kotliny, sa na rovinatom teréne spomaľuje a usadzujúč riečne nánosy, nadobúda charakter dolného toku. To je charakteristické na úseku v Szigetköz-e (Medziostrovie), kde si Dunaj utvoril sčasti síhote, sčasti plytčiny. V priestore pri obci Medvedov je koryto vodného toku oveľa plytkejšie, a pomerne ľahko sa dá dostať z jedného brehu na druhý. Tým sa dá vysvetliť, že priestor Medzičilizia (juhovýchodný cíp Žitného ostrova) pri prechodoch cez rieku zohral v dejinách významnú úlohu. Na území medzi Medziostrovím a Žitným ostrovom pri Medvedove existovala už pred 1. svetovou vojnou kompová preprava. V súlade s vtedajšou „módou“ sa preprava tovaru a ľudí zabezpečovala prostredníctvom parných kômp. Po 1. svetovej vojne sa kompová preprava úplne zastavila a myšlienka spojenia týchto regiónov sa vynorila až v roku 1938. Rastúce nároky na osobnú a nákladnú dopravu sa už nedali riešiť tradičnou kompovou prepravou, ale bolo potrebné zabezpečiť trvalé prepojenie oboch brehov. To sa dalo realizovať len nákladnou stavbou mostu. Dopravní inžinieri navrhovali stavbu mosta na dvoch miestach: jednak pri Medvedove, severne od Győru, jednak pri Dobrohošti¹ nachádzajúcej sa severovýchodne od Magyaróváru (pozn. prekladateľa: od júna 1939 Mosonmagyaróvár). Myšlienka nahradenia kompovej dopravy výstavbou mosta v roku 1938 nebola nová: vznikla už pred 1. svetovou vojnou, ale jej realizáciu znemožnilo jednak vypuknutie vojny a neskôr napäté československo-maďarské vzťahy.² Stavba mostu sa pre Maďarsko a maďarské a slovenské obyvateľstvo žijúce na Žitnom ostrove stala po prvej Viedenskej arbitráži nevyhnutnou. V období rokov 1918 – 1938 obyvateľstvo tohto regiónu zaoberajúce sa prevažne poľnohospodárstvom, svoje produkty odvážalo do Bratislavy. Po Viedenskej arbitráži sa ale Bratislava a Žitný ostrov stali súčasťami dvoch rôznych štátov, a dostupnosť trhu pre hospodárov sa stala problémom. Cestu do Győru im sťažovala riedka kompová preprava a chýbajúce mosty.³ Sedliaci, ktorí len ťažko dokázali zhodnotiť svoje produkty, vyvíjali nátlak na miestnych činiteľov v prospech výstavby mosta.

V Maďarsku sa čoskoro rozvinula ostrá diskusia medzi Győrom a Magyaróvárom o tom, kde most postaviť. Mesto Győr, pochopiteľne, bolo za postavenie mosta pri Medvedove, Magyaróvár ale presadzoval jeho výstavbu pri Dobrohošti.⁴ Miestne obyvateľstvo, ako aj logika dopravného zemepisu, hovorili v prospech budovania mosta na ceste č. 14 (dnes cesta č. 15) pri obci Medvedov. Pri Dobrohošti prichádzala do úvahy iba hustejšia kompová preprava.⁵ Vzťahy dvoch maďarských miest sa natoľko vyhrotili, že počas terénneho prieskumu v Medvedove sa na mieste objavili občania z Magyaróváru, ktorí hádzali hanlivé letáky smerom k miestnym politikom lobbujúcim v prospech výstavby mosta pri Medvedove. Diskusie medzi mestami, pôsobiace na zhoršenie ich vzájomných vzťahov, s definitívnou plat-

1 A medvei Duna-híd 1939-1942. A Magyar Királyi Kereskedelmi és Közlekedési Minisztérium tervei alapján és irányításával építették {1943.}, s. 1.

2 Győri Nemzeti Hírlap, 4. november 1938, s. 4.

3 Tamže, 11. november 1938, s. 3. Interjú Cholnoky Jenő földrajzprofesszorral. [Interview s profesorom zemepisu Jenő Cholnokym].

4 Tamže, 11. december 1938, s. 1.

5 Tamže, 23. november 1938, s. 4.

nostou nakoniec uzavrela maďarská vláda 17. marca 1939. V zmysle jej rozhodnutia sa výstavba mosta mala realizovať pri Medveďove.⁶

Prirodzene, v záujme zlepšenia dopravnej situácie nepôsobili len lokálne a len v prospech maďarských záujmov. V období 2. svetovej vojny tak Slovensko, ako aj Maďarsko zohrali dôležitú úlohu z hľadiska nemeckej vojnovnej mašinérie či už v hospodárskom, či vojenskom zmysle. Význam týchto dvoch stredoeurópskych štátov osobitne vzrástol po prepadnutí Sovietskeho zväzu 22. júna 1941. Malé štáty medzi Nemeckom a Sovietskym zväzom sa stali nielen nástupným priestorom nemeckej pozemnej armády, ale okrem toho museli „vypomáhať“ v zásobovaní nemeckých vojsk potravinami a vojenským výstrojom. Čo sa týka obchodných vzťahov, tie sa rozvíjali predovšetkým medzi Maďarskom a Nemeckom, resp. medzi Slovenskom a Nemeckom, ale pomerne čulá výmena tovarov existovala aj medzi Maďarskom a Slovenskom. Podiel Nemecka, Československa, respektíve Slovenska, na obrate maďarského zahraničného obchodu ukazujú tabuľky nižšie. (Text k poznámkam v tabuľkách pozri na konci štúdie.)

Podiel Nemecka na obrate maďarského zahraničného obchodu v %:

	1937 ¹	1938 ²	1939 ³	1940 ⁴	1941 ⁵	1942 ⁶	1943 ⁷	1944 ⁸
Import	25,2	41,60	48,36	52,90	58,06		53,37	70,31
Export	24,04	45,70	50,40	48,70	59,88		60,27	73,63

Podiel Československa, respektíve podiel Slovenska a Protektorátu Čechy a Morava na obrate maďarského zahraničného obchodu v %:

	1937 ⁹	1938 ¹⁰	1939 ¹¹	1940 ¹²	1941 ¹³	1942 ¹⁴	1943 ¹⁵	1944 ¹⁶
Import	6,28	6,64	4,10	7,40	6,03		7,45	10,43
Export	3,53	4,14	2,30	5,80	6,21		6,81	7,11

Podiel Slovenska na obrate maďarského zahraničného obchodu v %⁷:

	1937	1938	1939 ¹⁷	1940 ¹⁸	1941 ¹⁹	1942	1943	1944
Import			1,72	3,3	3,06			
Export			0,67	2,6	2,24			

Podľa výkazu Maďarského centrálného štatistického úradu Maďarsko dovážalo zo Slovenska predovšetkým koks, drevo a železnú rudu, a do susednej krajiny vyvážalo bravčové mäso, masť, víno, olejnaté semená a elektrické stroje.⁸

6 Tamže, 18. marca 1939, s. 3.

7 Na ostatné roky nemáme údaje k dispozícii.

8 Magyarország 1939. évi külkereskedelmi forgalma a származási és rendeltetési országok szerint részletezve. [Obrat zahraničného obchodu Maďarska v roku 1939 podrobne rozvedený podľa krajín pôvodu a krajín ur-

Jednou z najväčších prekážok v pokračovaní obchodných kontaktov a pohybu nemeckých vojsk bol nedostatok riečnych prechodov. Výstavba mosta na Dunaji v úseku medzi Rajkou a Komáromom bola motivovaná tiež požiadavkami nemeckej armády a obchodnými záujmami. Výstavba mosta na sever od Győru, čiže pri obci Medvedov, sa z viacerých príčin posunula do popredia.

Ako už bolo spomenuté, župa Győr-Moson-Pozsony spolu s mestom Győr sa po prvej Viedenskej arbitráži najprv postarali o rekonštrukciu kompovej dopravy. Okrem toho, pri obci Medvedov postavili aj pontónový most, ten ale kvôli zabezpečeniu nerušenej riečnej prepravy 15. decembra 1938 museli odmontovať.⁹ O zodpovednosti za kompovú dopravu sa medzi župou a Ministerstvom obrany rozvinula diskusia. K vážnejším zážkám medzi nimi nedošlo, lebo prostredníctvom Ministerstva obchodu a dopravy došlo ku kompromisnej dohode. Podľa nej kompovú dopravu do 20. decembra 1938 malo zabezpečiť Ministerstvo obrany, a po tomto dátume za udržanie spojenia bola zodpovedná župa.¹⁰ Kompovú dopravu vážne ohrozila situácia, keď sa jeden nános v smere dopravy zosunul nižšie, a preto v čase vyššej vodnej hladiny aj pomerne rýchly tok vody sťažil nerušený prechod.¹¹ Preto výstavbu mosta nebolo možné ďalej odkladať.

Maďarské Kráľovské Ministerstvo obchodu a dopravy v roku 1939 vypísalo konkurz na výstavbu mosta. Prirodzene, spomedzi potenciálnych realizátorov bol plán firmy *Győri Vagon és Gépgyár* najpriateľnejší. Vo vagónke, založenej v roku 1896, už od roku 1904 pracovalo samostatné oddelenie mostov a železných konštrukcií. V oblasti výstavby mostov mala továreň v Győri takmer 40-ročnú tradíciu. Napríklad na území Slovenska táto vagónka konštruovala cestný most nad Olšavou, ktorý sa nachádza v blízkosti Košíc.¹² Aj kolárovský most na Váhu postavený v rokoch 1910 – 1914 bol dielom mostných inžinierov győrskej továrne.¹³ Počas 2. svetovej vojny tiež v tomto vojenskom závode začali pracovať na plánoch lanovej dráhy rožňavskej bane, vtedy patriacej spoločnosti *Rimamurányi-Salgótarjáni Vasmű Részvénytársaság*. Maďarská firma dokončila práce v roku 1950, keď rožňavské bane už patrili československému štátu.¹⁴ Železničný most v Szobe pri Ipli bol dokončený v Győri v roku 1947. Vyhotovenie mostu sa realizovalo na ťarchu reparácií, ktoré Maďarsko malo zaplatiť Československu.¹⁵

Vagónová továreň v zmysle inštrukcií Ministerstva obchodu a dopravy pripravila komplexný projekt mostu pri Medvedove ešte v roku 1939. V marci 1940 sa začalo robiť na podrobných projektoch, a od júla do konca roka sa určili podrobné technické parametre jednotlivých mostných elementov. Vláda stanovila pre realizujúci podnik aj harmonogram montážnych prác. Maďarské Kráľovské Ministerstvo obchodu a dopravy schválilo harmonogramy až v máji 1941 s veľkým oneskorením. Podľa dohody s maďarským štátom mala győrska továreň začať výrobu kovových elementov v prípade mosta na mŕtvom ramene 7.

čenia.] Magyar Statisztikai Közlemények. Új sorozat, 111. kötet. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, 1940, s. 26-27.

9 Ref. 2, 15. decembra 1938, s. 3.

10 Tamže.

11 MENTES, Zoltán: A Győr-Sopron megyei úthálózat története. Győr 1987, s. 37.

12 Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltára. (Archív župy Győr-Moson-Sopron v Győri – ďalej len GYMSM GYL). XI. 15. A Magyar Vagon- és Gépgyár iratai. 99. doboz. Osava (Kassa) közúti híd. (Spisy Magyar Vagon- és Gépgyár. Šk. 99. Cestný most na Olšave pri Košiciach.)

13 Tamže, šk. 100. Gutai Vág közúti híd. (Kolárovský cestný most na Váhu).

14 Tamže, šk. 108-109.

15 Tamže, šk. 103.

januára 1941, a do 7. júna mala dokončiť montážne práce. Stojanové konštrukcie nevyhnutné na montovanie sa mali postaviť medzi 1. aprílom a 30. májom 1941, a konkrétna výstavba mostu sa mala realizovať medzi 7. júlom a 15. septembrom 1941. Výroba železných súčiastok mosta nad korytom sa mala urobiť medzi 15. aprílom a 21. augustom 1941; odozdanie mosta sa plánovalo na 1. december 1941.¹⁶

V prvej fáze vyhotovenia mosta bolo treba vyznačiť územie, čo, ako už bolo spomenuté, vyvolalo vážne spory medzi mestami Győr a Mosonmagyaróvár. Okrem diskusií politického charakteru, prirodzene, bolo treba vyriešiť aj technické problémy. Odborníci poverení Ministerstvom dopravy a obchodu vytýčili presné miesto mosta v decembri 1939 a zamerali fixné orientačné body na jeho umiestnenie. Na pobrežnom úseku, ktorý dnes patrí Slovensku, tiež určili orientačné body. Na cestnú stavbu (na pravom brehu Dunaja) paralelne prebiehajúcu s výstavbou mostu bolo treba na území hospodárstva v Patkányose vyvlastniť súkromný pozemok. Na zabezpečenie nepretržitých prác bolo treba stanoviť aj skladové plochy. Na pravom brehu pri ramene Karacsi Duna, na ľavom pri hlavnej ceste, západne od obce Medvedov vyhradili územie na účely skladovania materiálu.¹⁷ Časť nevyhnutného množstva štrku na budovanie základov a betónovanie sa podarilo zabezpečiť na mieste, chýbajúcu časť dodávala nemecká firma *Wiener Wasserstrassendirektion* z parndorfskej planiny a firma *Nagybátony-Újlaki Egyesült Iparművek RT* z Nagybátonyu.¹⁸

Najvážnejšiu a najnákladnejšiu fázu výstavby mosta predstavovalo plánovanie a vyhotovenie železných konštrukcií s nákladom 2,2 miliónov pengő. Na projektovanie železných konštrukcií vznikol zvláštny výbor pod vedením štátneho tajomníka Pála Álgayho, kde podstatnú prácu vykonávali Dr. János Kossalka a Dr. Győző Mihailich, profesori na technickej univerzite. Sieťový nákres, ako i všeobecné usporiadanie, udalo mostné oddelenie ministerstva. Zohľadnenie projektu železnej konštrukcie mosta nad korytom pripravovala katedra Dr. Jánosa Kossalku, projekty železnej konštrukcie mosta nad mŕtvym ramenom vyhotovila katedra Győző Michailicha. V decembri 1939, po projektovaní, bol vypísaný konkurz na realizáciu prác na železných konštrukciách. 8. marca 1940 dostal poverenie na realizáciu *Magyar Vagon- és Gépgyár* v Győri. V továrni hneď začali s pripravovaním čiastkových plánov a v januári 1941 začali výrobu železnej konštrukcie.¹⁹ Mostné elementy vyhotovené v győrskej prevádzke prepravovali vodnou cestou a ich montovanie realizovali na mieste. Vinou už spomenutého nedostatku surovín, a pre mimoriadne poveternostné pomery, výroba aj montážne práce, ktoré sa začali 22. marca 1941, sa museli viackrát prerušiť. Most nad mŕtvym ramenom sa dokončil 7. októbra 1941, ale most nad korytom s troma otvormi sa oneskoril. Aj montovanie prvého otvoru sa predĺžilo na rok 1942.²⁰ Robotníci *Magyar Vagon- és Gépgyár* po deväťmesačnom pracovnom vypätí dokončili obrovské technické monštrum: 16. októbra 1942 sa dokončili práce na železných konštrukciách.²¹ Železný materiál mostov pochádzal z prevádzky železiarne *Rimamurányi-Salgótarjáni Vasmű Rt.*

16 Ref. 31, Šk. 102. Medvei Duna-híd tervek. A Magyar Királyi Kereskedelmi és Közlekedési Minisztérium 41/296. rendelése. (Plány mostov na Dunaji. Objednávka Maďarského kráľovského Ministerstva obchodu a dopravy č. 41/296.)

17 Tamže. A medvei Duna-híd helyszínrajza. 1939. december 1 : 2880 méretarányú térkép. (Miestopisný nákres medvedovského mostu na Dunaji, mapa s mierkou 1 : 2880, december 1939).

18 Ref. 1, s. 7.

19 Tamže, s. 6.

20 Tamže.

21 Tamže, s. 7.

v Ózde, ocelové časti nad piliermi pochádzali zo zlievárne v Salgótarjáne. Prirodzene, mnohé kusy železnej konštrukcie mohli vyhotoviť aj v zlievárni győrskej továrne.²²

V poslednej fáze vlastnej výstavby mosta bolo treba vykonať práce na mostnej ceste a jej povrchové úpravy. Na konkurze vypísanom vo februári 1942 uspela spoločnosť *Magyar Általános Útépítő RT* (Maďarské všeobecné cestné stavby, a. s.), ktorá 20. apríla začala s realizáciou. Podľa úradných záznamov betónovanie posledného štvorcového metra cestného povrchu sa dokončilo 22. novembra 1942. Práce na výstavbe cesty a betónovaní koordinoval riaditeľ Lajos Prágai. Práce na ceste a jej povrchovej úprave stáli 500-tisíc pengó.²³ Dunajské mosty v Medvedove sa dokončili do decembra 1942.

Tempo výroby podľa plánu brzdilo viac faktorov. Most nad mŕtvym ramenom sa dokončil v lete 1941, ale výstavbu mosta nad hlavným korytom pre ťažký nedostatok surovín bolo treba oddialiť. Situáciu skomplikoval fakt, že győrsky vojenský závod sa od roku 1941 zapojil aj do výroby nemeckých stíhačiek Messerschmitt 109, a to vyčerpalo kapacity závodu. Pri štátnom rozdelení surovín bola uprednostnená výroba lietadiel a nákladných vozidiel pred výstavbou mosta. Železiarne *Rimamurányi-Salgótarjáni Vasmű Rt* vyhotovili gros železných konštrukcií do konca roku 1941. Pre veľké nemecké a maďarské štátne objednávky bolo treba závod modernizovať. Čoskoro sa ukázalo, že dovtedajší závod mostných a železných konštrukcií győrskeho závodu na realizáciu predmontážnych prác už nevyhovuje. Preto sa v čase príprav projektov ešte v roku 1939 začala výstavba modernejšej výrobnéj haly. Stavebné práce sa podarilo dokončiť do roku 1942. Počas projektovania závodu bolo treba zohľadniť zabezpečenie rýchleho, nerušeného prísunu materiálu. Okrem toho bolo treba vytvoriť aj väčší sklad na materiál.²⁴ Okrem prác na výstavbe továrne bolo treba modernizovať aj obrábacie stroje. Hobľovacie stroje, zvaračské agregáty a zariadenia na valcovanie bolo treba zaobstaráť z Nemecka a z iných maďarských podnikov. Nemecká strana ale viac preferovala vybudovanie súčiastok na výrobu lietadiel, ako dodávku strojných zariadení potrebných na výstavbu mosta. Práve preto sa nedalo ani pomyslieť na zaobstaranie zahraničných obrábacích strojov, a preto bolo treba potrebné práce vykonať existujúcimi strojmi nižšej technickej úrovne.²⁵ Výsledné práce boli ovplyvnené okrem hospodárskych faktorov aj prírodnými podmienkami: od druhej polovice roka 1939 sa totiž v Karpatskej kotline začalo viacročné obdobie bohaté na zrážky, čo hladinu Dunaja veľmi zvýšilo. Prvá povodňová vlna napríklad vrcholila 5. decembra 1939 s výškovou hladinou 5,05 metrov.²⁶ Hoci hladina rieky ani zďaleka nedosahovala rozsah záplav v roku 1954 a 1965, predprípravné a montážne práce na mieste sa nadtľho oddialili. V krajine, ktorá má kontinentálne podnebie, je dlhotrvajúca vysoká hladina vody i tak neobvyklým javom. Vinou trvalých záplav sa podstatná časť montážnych prác posunula na prvé mesiace roku 1942. Vtedy poveternostné pomery znovu ovplyvnili realizačné práce: január 1942 bol druhým najchladnejším mesiacom 20. storočia. Podľa záznamov Meteorologickej služby v Győri-Likócsi priemerná teplota mesiaca bola -9,65 °C (namiesto obvyklého -1 °C), a napadlo 39,9 mm zrážok. V najchladnejší deň mesiaca, 24. januára ráno teplomer ukazoval -25,6 °C a cez deň sa „vyšplhal“ na -13,6 °C.²⁷ V takom mimoriadne chladnom počasí sa nedali vykonávať montážne

22 Tamže.

23 Tamže, s. 7.

24 TABICZKY, Zoltánné. *A Magyar Vagon- és Gépgyár története. I. 1896 – 1945*. Győr 1972, s. 152.

25 Tamže.

26 Ref. 1, s. 5.

27 GYMSM GYL VIII. 704. A Győri Meteorológiai Állomás összesítői. Az 1942. januári feljegyzések. (Súhrnné

práce. V ďalších dňoch sa tuhá zima trochu zmiernila, ale celoštátne sneženie a fujavice naďalej sťažovali prácu inžinierov a montérov. Poveternostná situácia sa veľmi nezlepšila ani vo februári: priemerná mesačná teplota bola $-4\text{ }^{\circ}\text{C}$, a množstvo zrážok až 41,5 mm, bolo na zimné obdobie neobvyklé. Vrstva januárového snehu ďalej hrubla a v polovici februára priemerná hrúbka snehovej vrstvy dosiahla až 52 cm (sneženie, mnohokrát kombinované so silným vetrom, spôsobilo až vyše meter vysoké zátarasy). Pre pomalé oteplenie sa sneh roztopil až k 10. marcu, a potom bolo treba prerušiť práce kvôli vysokej hladine vody.²⁸

Maďarský podnik, ktorý realizoval práce na moste, dostal pre spomenuté ťažkosti povolenie na odklad prác: podľa nových plánov sa montáže začali v marci 1942, a celkové odovzdanie sa malo uskutočniť do polovice októbra 1942.²⁹

Už sa to konštatovalo aj v dobovej odbornej literatúre, že pri projektovaní mosta bolo potrebné sa starať nie o výstavbu jedného mosta, ale išlo o projektovanie celej série mostov. Nad hlavné koryto umiestnili most so železnou konštrukciou s tromi otvormi a nad ľavobrežné vedľajšie rameno stali most mŕtveho ramena. Ponad pravobrežné vedľajšie rameno vyhotovili tri železobetónové konštrukcie.

Nad hlavným korytom sa postavil most s tromi otvormi so štyrmi piliermi, ktorého celková dĺžka bola 361 m. Dva krajné otvory mali 114 m a stredný otvor 133 m. Celková šírka mosta bola 12,4 m, z toho železobetónová jazdná dráha bola 6 m široká, ku ktorej z oboch strán patrili železobetónové panely o šírke 3,2 m. Hrúbka panela bola 6 cm, na to sa navrstvila ešte 2 cm vrstva na opotrebovanie. Váha železobetónu činila 1660 ton.³⁰ Okrem celkovej váhy mosta existovali presné údaje aj o jeho jednotlivých súčiastkach. Horné pásmo hlavného piliera vážilo 62 ton, dolné 65,5 ton. Šikmé mriežkové tyče vážili 86,7 ton.³¹ Plavba sa realizovala pri nízkom a strednom stave vody cez otvor na ľavej strane, pri vysokom cez stredný otvor. Dá sa to vysvetliť tým, že prúd rieky bol bližšie k ľavému brehu. Dĺžka medzi piliermi na moste nad mŕtvym ramenom bola 101,6 m, to bol most s jedným otvorom, ktorý bol opatrený dvomi oporami, každá o šírke 6 m. Šírka mosta bola tiež 12,4 m, ale vážila „iba“ 460 ton.³² Železobetónové mosty nad záplavovým územím mali tri hlavné piliere s otvormi po 87 m.³³ Pri príprave železobetónových konštrukcií mostov sa veľký dôraz kládol na to, aby pri montovaní jednotlivých elementov namiesto tradičného nitovania použili zvaranie. To sa považovalo za bezpečnejší postup, navyše takto sa dala znížiť aj váha mosta.³⁴ Kvôli naliehajúcim stavebným prácam a kvôli úsporám na surovinách sa dalo pomyslieť len na výstavbu jednoduchého mosta.

O každom moste sa dá povedať, že sa kvôli väčšej bezpečnosti postavil zakladaním hĺbkových opôr do štrkovej pôdy. Jazdné dráhy jednotlivých mostov boli podobné. Na 6 m širokých železobetónových dráhach sa premávali vozidlá, na 3,2 m širokých železobetónových paneloch na okrajoch sa premávali chodci a cyklisti. Jednotlivé panely boli mrežova-

údaje Meteorologickej stanice v Győri. Záznamy z januára 1942.)

28 Tamže, záznamy z februára a marca 1942.

29 Tamže. XI. 15. A Magyar Vagon- és Gépgyár iratai, 102. doboz. A Medvei Duna híd tervek. A kivitelezési munkálatok módosítása 1942-ben. [Spisy Magyar Vagon- és Gépgyár, škat. 102. Projekty dunajského mosta pri Medvedove. Úprava realizačných prác v roku 1942.]

30 Tamže, Medvei Duna híd tervek. Tervrajzok. [Projekty dunajského mosta pri Medvedove. Projektové nákresy]

31 Tamže. A főtartó és a szélrácsok statikai számítása. [Statické výpočty hlavného piliera a veterných mriežok]

32 Tamže.

33 Ref. 1, s. 4.

34 Ref. 48, A Medvei Duna híd. Tervrajzok. [Dunajský most pri Medvedove. Projekty.]

ním hlavného piliera predelené: časť mimo hlavného piliera bola vyčlenená pre chodcov, vnútorná časť pre cyklistov.³⁵ U železobetónových mostov bola dráha pre chodcov oproti cyklistom zvýšená o 10 cm, takto cestná, cyklistická a pešia preprava sa uskutočnila na troch rôznych úrovniach.³⁶

Počas výstavby mostu bolo treba zohľadniť aj zaťažiteľnosť konštrukcie. V „Smerniciach“ z 21. júna 1939, formulovaných neznámym orgánom sa uznieslo, že miera zaťaženia na dráhe pre chodcov a cyklistov má byť 1012 kg/m a na vozovke 1200 kg/m. Pri projektovaní mostu sa počítalo s tým, že aj viac 12-tonových nákladných vozidiel za sebou aj vedľa seba by sa malo bezpečne dostať na druhú stranu, ale o maximálnom možnom zaťažení nie sú k dispozícii údaje.³⁷

V posledných dvoch rokoch 2. svetovej vojny aj priestor Medveďova sa stal priestorom vojenských aktivít. Anglosaské letectvo od 13. apríla 1944 viackrát atakovalo mesto Győr a jeho okolie, a z dopravného hľadiska veľmi dôležitý most sa stal terčom bombardérov. Viacmenej zázrakom most nebol ani raz zasiahnutý, väčšina bômb vybuchla na ľavej strane rieky severovýchodne od mosta. Podľa spisov Oddelenia výroby lietadiel továrne Magyar Vagon- és Gépgyár považujem za možné, že spojenci hodlali útočiť nielen na most, ale aj na územie severne od mosta. Počas rokovania medzi nemeckým a maďarským vojenským vedením a za účasti riadiacich vojenských závodov sa nadhodilo, aby motory Argus As 410 montované do lietadiel Focke-Wulf 58, vyrábané aj v Győri, sa vyrábali v závode, ktorý sa mal postaviť v Medveďove.³⁸ Predstavy sa nerealizovali kvôli nedostatku peňazí a času, a aj výroba lietadiel FW sa posunula do úzadia oproti výrobe šarkanov Messerschmitt 109 (Me 109). Je možné, že anglická a americká spravodajská služba disponovala informáciami o plánovaných, ale nerealizovaných výstavbách, a preto útočilo letectvo tak vehementne proti územiu na ľavom brehu.

Most síce prežil letecké útoky západných mocností, a jeho zničenie sa spája s pozemnými bojmi v roku 1945. Od jesene 1944 sa v dôsledku priblíženia sovietskych vojsk aj Žitný ostrov stal nástupným priestorom nemeckej a maďarskej armády. Najprv bola v tomto regióne³⁹ dislokovaná 6. nemecká armáda, podriadená skupine armád Juh, a v marci 1945, počas bojov v okolí Balatonu obranné úlohy plnila 3. maďarská armáda.⁴⁰ Z maďarských útvarov v okolí Medveďova bola dislokovaná 27. sikulská divízia, zdecimovaná v bojoch v Haliči a východnom Maďarsku. Táto divízia v roku 1944 utrpela ťažké porážky, preto v čase od januára do marca 1945 bola doplnená branami zo Žitného ostrova.⁴¹

Vojská 2. ukrajinského frontu pod vedením Malinovského už na Vianoce roku 1944 dosiahli údolie Hrona, tam ale nemecké a maďarské vojská na tri mesiace zastavili sovietsky

35 Tamže, 102. doboz.

36 Ref. 1, s. 4.

37 GYMSM GYL XI. 15. A Magyar Vagon- és Gépgyár iratai, 102. doboz. A Medvei Duna híd tervek. A Medvei Duna-mederhíd statikai számítása 2. számú lap/3. (Projektý mostov na Dunaji pri Medveďove. Statický výpočet medveďovského mostu nad korytom Dunaja, list č. 2/3)

38 GYMSM GYL XI. 15. A Magyar Vagon és Gépgyár Repülőgép Osztályának iratai. Argus motorok gyártása. Bor Jenő vezérőrnagy és Mátray Lóránt igazgató 1942. október 22-én lezajlott megbeszélésének jegyzőkönyve. [Spisy oddelenia lietadiel Magyar Vagon- és Gépgyár. Výroba motorov Argus. Zápisnica z rozhovorov generálmajora Jenő Bora a riaditeľa Lóránta Mátrayho z 22. októbra 1942]

39 Magyarország, 1944. szeptember-1945. március. In: The Times Atlasz. Második világháború. Budapest : Akadémiai Kiadó, {1995}. s. 178-179.

40 Tamže.

41 Hadtörténeti Levéltár. Tanulmánygyűjtemény 3616. Makrai László visszaemlékezése. [Spomienky László Makraihó]

postup. 7. gardová armáda spolu s 1. gardovou jazdecko-mechanizovanou skupinou a 53. armádou už spomenutého 2. ukrajinského frontu 25. marca 1945 prelomili obrannú čiaru na Hrone a začali útok smerom na Bratislavu a Trenčín. Obranu Hrona medzitým zaujala 8. nemecká armáda, ktorá pozostávala zo zvyškov 15., 76., 96., 153., 357. a 711. pešej divízie, zo zvyškov 46., 211. a 271. divízie ľudových granátnikov, 8. a 101. Jägerdivision a 182. záložnej divízie. Sem patrili aj 91. motorizovaná tanková brigáda, skupina Ameiser z 37. jazdeckej divízie SS, 1. a 2. tanková divízia Feldherrnhalle, ako aj jedna divízia ťažkých tankov tohto zboru. Posilnením nemeckej armády boli 228. a 325. brigáda útočných diel (Sturmgeschütz Brigade) 239. brigáda útočného delostrelectva (Sturmartillerie Brigade), 52. ženijná brigáda, ako aj 662. a 721. oddiel stíhačov tankov. 8. nemeckú armádu doplnili ešte štyrmi gulometnými rotami, streleckými prápormi územnej obrany a dvoma zabezpečovacími prápormi. Nemeckej 8. armáde boli veliteľsky podriadené aj maďarská 20., 23. a 24. pešia divízia, už spomenutá 27. sikulská ľahká divízia, 5. záložná divízia, ako aj 151. raketometný delostrelecký oddiel.⁴²

Po sovietskom prielome sa nemecké a maďarské vojská skoro bez odporu stiahli k Bratislave a zaujali postavenie na „Ríšskej obrannej línii“. 29. marca sa do sovietskych rúk dostali Nové Zámky, 30. marca Komárno, 31. marca Nitra a Galanta a 1. apríla Senec aj Dunajská Streda.⁴³ Ešte v ten istý deň 23. zbor, vyčlenený ešte predtým zo 46. armády, útočiaci severne od Dunaja, a 7. gardová armáda obklúčili Bratislavu.⁴⁴ Jeden neznámy útvar nemeckej skupiny armád Balck, utekajúci z Gyóru, 29. marca 1945 vyhodil most do vzduchu, čím prakticky prerušil dopravu medzi severným a južným brehom Dunaja na tomto úseku.

Prvou úlohou povojnového obdobia bola dočasná rekonštrukcia mosta. Sovietsko-nemecké boje aj na území dnešného Slovenska a Maďarska spôsobili vážne škody. Podľa sumarizácie v Maďarsku z 8 373 mostov bolo 1 424 zničených.⁴⁵ Obzvlášť vážnu úlohu znamenala pre krajinu rekonštrukcia cestných a železničných mostov. Na maďarsko-československej hranici okrem medveďovského bol zničený komárňanský most a most Esztergom (Ostrihom) – Štúrovo. Riadenia rekonštrukčných prác sa chopilo Ministerstvo obchodu a dopravy. Minister Ernő Gerő na zasadnutí Rady ministrov 25. júla 1945 žiadal od vlády mimoriadny úver vo výške 65 miliónov pengő na rekonštrukciu medveďovského mosta. Podľa technických informácií pripravených na zasadnutie vlády, bola do vzduchu vyhodená len časť nad záplavovým územím a jedna časť nad korytom. Z uvedených peňazí sa, prirodzene, nedali financovať rekonštrukčné práce. Vinou nevidanej inflácie, ako aj kvôli zvýšeniu cien vyvolaných infláciou na zasadnutí vlády 24. októbra sa odhlasovalo ďalších 55 miliónov pengő na rekonštrukciu mosta.⁴⁶ Stupňované znehodnotenie peňazí dokazuje aj to, že vo februári 1946 len vyťahovanie trosiek z Dunaja a stavebné práce za mesiac

42 SZÁMVÉBER, Norbert: Páncélosok a Felvidéken. Páncélos ütközetek a Dunától északra. 1944-1945. B. m., Püedlo Kiadó, 2008, s. 143.

43 http://www.foruminst.sk/index.php?p=kronologia&t=a&xp=&w=&Data_Id=&syar=1960&Mid=&Lev=Ind=8&P=index.hu. Zhladané 6. mája 2009.

44 Ref. 61, s. 143.

45 Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből 1945–1949. Összeállította és a bevezetőt írta: Pálmány Béla. [Dokumenty z dejín maďarskej dopravy 1945 – 1949. Zost. a úvod napísal Béla Pálmány. B. m., Új Magyar Központi Levéltár és Postaügyi Minisztérium, Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1981, s. 395.

46 Magyar Országos Levéltár. (Ďalej len: MOL). A Minisztertanács 1945. évi üléseinek jegyzőkönyvei mikrofilmen. XIX-A 83a 2/e 50984. számú mikrofilm. Az 1945. október 24-i ülés. [Maďarský celoštátny archív, (ďalej: MOL) Zápisky zo zasadnutí vlády v roku 1945 na mikrofilmoch. Mikrofilm č. XIX-A 83a 2/e50984. Zasadnutie dňa 24. októbra 1945.]

činili 800 miliónov pengő.⁴⁷ Rekonštrukčné práce sa realizovali v rámci rekonštrukcie cesty č. 15 (dnes č. 14) medzi Győrom a Galantou.⁴⁸ Na rekonštrukciu mosta poskytla Sovietska armáda technickú pomoc; na odpratanie trosiek, na zemné práce, na dodanie základného materiálu a na výpomocné práce sa pracovné sily získali z okolitých osád. Počas rekonštrukcie mosta musela obec Győrszabadi zabezpečiť denne 5 pracovných síl so záprahom a 10 manuálnych robotníkov, obec Alsóvámos 8 ľudí so záprahom a 10 manuálnych robotníkov.⁴⁹ Vyhotovenie mostných elementov malo na starosti oddelenie mostných a železných konštrukcií győrskej vagónky, ktorá využila sčasti maďarské a sčasti sovietske železo. Győrsky veľkozávod na zasadnutie vlády dňa 18. apríla 1946 pripravil úplný rozpočet na práce na železnej konštrukcii, ktorý podali na Ministerstvo dopravy. Podľa kalkulácií vagónky ňou vykonaná práca mala hodnotu 150 miliárd pengő. Polovicu tejto sumy vláda už vyčlenila v rámci žiadosti o náhradný úver v marci a druhú časť nastavila na apríl.⁵⁰ Okrem výdavkov, doslova, stavebných, prirodzene, bolo treba rátať aj s inými výdavkami. Predovšetkým velenie Sovietskej armády si nárokovalo, že sa pri odovzdaní rekonštruovanej technickej stavby bude organizovať impozantná oslava. Ľudí zúčastnených na výstavbe mosta honorovali diplomami a darčkovými predmetmi, to všetko stálo 1,8 miliárd pengő. Rôzne ozdoby pozdĺž cesty č. 14, preprava delegácií, ako aj slávnostný obed zafažili rozpočet 2,2 miliardami pengő.⁵¹ Práce sa začali 6. augusta 1945, a 10. marca 1946 sa už dalo prejsť z jedného brehu na druhý.⁵² K slávnostnému odovzdaniu stavby a zároveň k zafažkavajúcej skúške došlo 10. marca 1946, keď po obnovenom moste prešli dva sovietske 50-tonové tanky.⁵³ Na zasadnutiach vlády panovala zhoda medzi členmi vlády, ako aj medzi koalíčnými stranami ohľadom hmotnej podpory rekonštrukcie mosta. Spor však vypukol okolo toho, na akej úrovni sa má vláda zúčastniť na slávnostnom odovzdaní mosta. Ernő Gerő navrhol aj účasť ministerského predsedu Ferenca Nagya na slávnosti, minister zahraničných vecí János Gyöngyös to však považoval za „provokovanie československej strany“, preto navrhol účasť na nižšej úrovni.⁵⁴ Názor ministra zahraničných vecí sa ukázal ako rozhodujúci, preto na slávnostnom odovzdaní mosta sa za vládu zúčastnili minister pre znovuvýstavbu József Antall (Nezávislá Maloroľnícka strana) [pozn. prekladateľa: otec ministerského predsedu Maďarskej republiky v r. 1990 – 1993] a minister dopravy Ernő Gerő (Maďarská komunistická strana).

V zmysle opatrenia Červenej armády až do podpisu Parížskej mierovej zmluvy vo februári 1947 o stráženie mostu na oboch stranách Dunaja sa muselo starať Maďarsko.⁵⁵ Po definitívnom stanovení hraníc severnú stranu strážilo Československo, južnú Maďarsko.

Výklad udalostí by nebol úplný, keby som sa nezmienil o zásluhách dvoch inžinierov,

47 Tamže. Film č. 3/e 50985.28. bod programu zasadnutia dňa 15. februára 1946.

48 GYMSM GYL XXI. 4. Győr-moson megye alispánjának iratai. [Spisy podžupana župy Győr-Moson.] VII. 2913/28. februára 1946.

49 Tamže.

50 MOL, A Minisztertanács 1946. évi ülésének jegyzőkönyve. [Zápisnice zo zasadnutí Rady ministrov v roku 1946.] Film č. XIX A 83a 3/e50985. 94. bod zasadnutia dňa 18. apríla 1946.

51 Tamže. 15. bod zápisnice zo zasadnutia dňa 5. apríla 1946.

52 GYMSM GYL, Győri Munkás. Szociáldemokrata politikai napilap. [Sociálnodemokratický politický denník]. Roč. II., č. 58, 12. marca 1946, s. 1.

53 GYMSM GYL Dunántúli Szabad Nép. A Magyar Kommunista Párt Észak-Dunántúli lapja. [Orgán Maďarskej komunistickej strany v severnom Žadunajsku.] Roč. II., č. 58, 12. marca 1946, s. 1.

54 Ref. 69, 15. bod zasadnutia dňa 15. februára 1946.

55 Tamže. VII. 4413/1946.

Dezső Szécsényiho a Zoltána Szepessyho.⁵⁶ Dvaja vynikajúci inžinieri vykonali predovšetkým projektové práce, okrem toho sa podieľali na montážnych prácach.

Sovietsky zväz, ako nová veľmoc, ktorá nastúpila namiesto Nemecka, mal tiež záujem na tom, aby sa medzi Maďarskom a Československom zabezpečila nerušená doprava. Východnú veľmoc motivovali v urgovaní výstavby mosta nie odchodné aspekty, ale zabezpečenie pohybu väčších vojskových častí. Tento predpoklad podopiera aj fakt, že v rokoch 1946 – 1973 most mohli použiť len sovietske vojská. Myšlienka, aby sa cez most mohli premávať aj civili, sa vynorila v roku 1960. Oddelenie verejnej dopravy Ministerstva dopravy poverilo podnik *UVATERV* (Podnik na projektovanie ciest a železníc) na projektovanie modernizácie mosta. Štrukturálne nákresy sa dokončili na prelome rokov 1967 – 1968, potom pomocou robotníkov Ganz-Mávag Gépgyár a Hídépítő Vállalat do roku 1973 dokončili práce. Na základe odporúčania Dunajskej komisie na zabezpečenie plavebného priechodového prierezu zdvihli most na maďarskej strane o 47,5 cm a zo strany Medvedöva o 226 cm. Pravobrežný pilier bolo treba zdvihnúť o 104,5 cm a ľavobrežný o 169 cm. Okrem toho bolo treba vykonať aj menšie opravy.⁵⁷ Vďaka priebežným opravám od roku 1983 po moste sa mohli premávať aj kamióny.⁵⁸

Medvedövský most na Dunaji sa v súčasnosti považuje za most, po ktorom sa na maďarsko-slovenskej hranici zabezpečuje najvýznamnejšia osobná a nákladná doprava. Turistický ruch oživený od 80. rokov 20. storočia za nákupmi aj za kultúrou sa realizoval tiež po tomto moste. Zmena politických systémov v oboch štátoch, ich súčasný vstup do Európskej únie a pripojenie sa k schengenskej zóne mali za následok rýchly vzrast objemu dopravy. V prvom roku po odovzdaní, čiže v roku 1943, denne prešlo po moste 91 motorových vozidiel, 139 vozov a 637 bicyklistov. V roku 1992 denný priemer premávajúcich sa vozidiel po moste dosiahol počet 25 225.⁵⁹ Medvedövský most má v európskej severo-južnej diaľkovej doprave veľký význam a preto som považoval za potrebné informovať o okolnostiach výstavby a rekonštrukcie mostu pri Medvedöve.

Poznámky k údajom uvedeným v tabuľkách:

- 1 Magyarország külkereskedelmi forgalma a származási és rendeltetési országok szerint az 1937. és 1938. évben. [Obrat zahraničného obchodu Maďarska podľa krajín pôvodu a krajín určenia v rokoch 1937 a 1938.] Magyar Statisztikai Közlemények. Új sorozat, 109. kötet. Budapest : Stepaneum Nyomda Részvénytársaság, 1939, s. 18.
- 2 Tamže.
- 3 Magyarország külkereskedelmi forgalma a származási és rendeltetési országok szerint 1939-ben. [Obrat zahraničného obchodu Maďarska podľa krajín pôvodu a krajín určenia v roku 1939.] Magyar Statisztikai Évkönyv. Új folyam. XLVII. Szerkeszti és kiadja: A Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, 1939, s. 119.

⁵⁶ Ref. 72, s. 2..

⁵⁷ Hidak Győr-Moson-Sopron megyében. [Mosty v župe Győr – Moson – Sopron]. Írták: Mentés Zoltán, Galgóczi József. Győr 1993, s. 29.

⁵⁸ Tamže.

⁵⁹ Tamže, s. 30.

VOJENSKÁ HISTÓRIA

- 4 Magyarország külkereskedelmi forgalma a származási és rendeltetési országok szerint 1940-ben. [Obrat zahraničného obchodu Maďarska podľa krajín pôvodu a krajín určenia v roku 1940.] Magyar Statisztikai Évkönyv. Új folyam. XLVIII. Szerkeszti és kiadja: A Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, 1940, s. 117.
- 5 Magyarország külkereskedelmi forgalma a származási és rendeltetési országok szerint 1941-ben. [Obrat zahraničného obchodu Maďarska podľa krajín pôvodu a krajín určenia v roku 1941.] Magyar Statisztikai Évkönyv. Új folyam. XLIX. Szerkeszti és kiadja: A Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, 1941, s. 109.
- 6 Chýbajú údaje.
- 7 Magyarország külkereskedelmi forgalma a származási és rendeltetési országok szerint 1943-1944-ben. [Obrat zahraničného obchodu Maďarska podľa krajín pôvodu a krajín určenia v rokoch 1943-1944.] Magyar Statisztikai Évkönyv. Új folyam. LI., LII.,LIII.,LIV. Szerkeszti és kiadja: A Magyar Központi Statisztikai Hivatal, 1948, s. 176.
- 8 Tamže.
- 9 Ref. 7.
- 10 Tamže.
- 11 Ref. 9.
- 12 Ref. 10.
- 13 Ref 11.
- 14 Chýbajú údaje.
- 15 Ref. 13.
- 16 Tamže.
- 17 Ref. 9.
- 18 Ref. 10.
- 19 Ref. 11.