

A „nagy Duna-híd háború”. Moson vármegyei „függetlenségi törekvések” az első bécsi döntést követően

Moson vármegye a trianoni béke következtében rendkívüli sérelmeket szenvedett el. Egyrészt területének nagyságrendileg 50 százalékát elveszítette, ami arányait tekintve a szintén nyugat-dunántúli Vas és Sopron megyék veszteségét is meghaladta.¹ A korábban hozzá tartozó területek túlnyomó többsége Ausztriához került, ám ha csekély mértékben, de Csehszlovákia is gyarapodott a vármegye elszakított részeiből. Másrészt a közigazgatási rendezés ugyancsak kedvezőtlenül érintette a vármegyét: az 1923. évi XXXV. tc. és annak 187706/1923 B.M. számú végrehajtási utasítása értelmében kimondták Moson megye Győr vármegyével (és Pozsony vármegye „töredékeivel”) történő ideiglenes egyesítését 1924. január 1-jei hatállyal, „Győr, Moson és Pozsony közigazgatásilag egyelőre egyesített vármegyék” néven.² Az új közigazgatási egység székhelye Győr lett. A csonka vármegyék székvárosai közül így Magyaróvár volt az egyetlen, mely megyeszékhelyi rangját elveszítette, s megyéjét is megszüntették.³

A vármegye társadalma számára a „mindent vissza” jelszó így nem csupán az elveszített területek visszaszerzését, hanem a vármegyei függetlenség visszanyerését is magában foglalta. Magyaróvár sérelme nem volt egyedülálló. Hasonló helyzetbe került például Komárom is. Az önálló közigazgatási élet zálogának számító megyeszékhelytársulás elvesztése, a város jogállásának visszaminősítése a büszke lokálpatriótáknak számító komáromiak számára súlyos presztízsveszteséget jelentett.⁴ A magyaróváriak is folyamatosan napirenden tartották az önállóság kérdését, miközben a közigazgatási függetlenség „büszkeségének” hangsúlyozása mellett a vármegye megcsonkításának negatív gazdasági következményeire is rendszeresen

¹ Vas Vármegye területének 34%-át, Sopron vármegye területének 45%-át csatolták el. Tóth 2020: 167.

² Tóth 2020: 246.

³ Tóth 2020: 246.

⁴ Csombor 2010: 155. Érdemes utalni rá, hogy Komárom vármegyét Győr vármegyéhez tervezték csatolni 1923-ban. Ennek már a gondolata is elfogadhatatlan volt a Komárom vármegyei és városi tisztviselők és a lakosság nagyobb része számára, sőt határozottan tiltakoztak bármilyen egyesítés ellen.

felhívták a figyelmet. Utóbbiak központi üzenete szerint az egykori Moson vármegye agrártermékeinek legfontosabb felvevőpiacai (Bécs, Pozsony) veszték el, ami nehéz helyzetbe sodorta a területen élőket. Gallasz Rudolf országgyűlési képviselő 1933. március 22-én a következőképpen foglalta össze sérelmeiket:

„Szigetköz népe a múltban is ezen termények termelésével foglalkozott és az értékesítés szempontjából is nagyon jó helyzetben volt, amennyiben Magyaróvár és Pozsony piaca majdnem összes terményét felvette. Sajnos, Pozsony piaca elvesztett és hozzá Magyaróvár piaca annyira legyengült, közintézményeit elveszítette, a gyárak becsuktak, viszont az ország fő fogyasztópiacától, Budapesttől annyira távol vannak, hogy a fuvardíjak miatt sem versenyezhetnek ezen a piacon.”⁵

A térség országgyűlési képviselője, Lang Lénárd 1937. április 30-án ugyanerről a problémáról beszélt az Országgyűlésben:

„Aki ismeri az ottani viszonyokat, az tudja, hogy az a vidék valamikor igazán virágzó része volt az országnak. Hiszen azelőtt Bécsnek és Pozsonynak, ennek a két hatalmas piacnak közelségét élveztük, melynek hatása alatt ezen a vidéken tényleg öröndetes virágzás állott be. Ma, a trianoni béke óta, amióta ezek a piacok el vannak tőlünk zárva, szomorú sorvadásnak indult ez a vidék. Magyaróvár, amely valamikor virágzó város volt, teljesen elsorvadt.”⁶

A gazdasági nehézségeket a nemzetiségi kérdéssel szoros összefüggésben tárgyalták, ezzel is igyekezve a terület függetlenségének kérdését napirenden tartani. Pintér László kanonok, országgyűlési képviselő Nyugat-Magyarország elszakadásától tartva így foglalta össze a terület sérelmeit:

„Kell, hogy a magyar kormányt aggassza, hogy előretolt tornyai: Sopron, Moson, Magyaróvár gazdaságilag megbénulnak. Szent István politikája kell, hogy örök figyelmeztetője maradjon minden kormánynak. Szent István a határszélre telepített és megerősített gyepekkel védte az ő országát. A trianoni összeomlás óta szerzett keserű tapasztalatok s a lehetetlen trianoni határ kell, hogy még inkább figyelmeztesse a magyar kormányt ebbeli kötelességére.”⁷

5 *Országgyűlési naplók, irományok.* Képviselőházi napló, 1931. XIV. kötet. 1933. március 8. – 1933. április 7. 238.

6 *Országgyűlési naplók, irományok.* Képviselőházi napló, 1935. XII. kötet. 1937. március 3. – 1937. május 5. 392.

7 *Országgyűlési naplók, irományok.* Képviselőházi napló, 1931. XIII. kötet. 1933. január 20. – 1931. március 2. 254.

Az egykori Moson vármegye sérelmes helyzete tehát ismert volt az 1920-as és 1930-as években, mint ahogy az is, hogy érdemi területi, közigazgatási változásra kizárólag a trianoni határok módosítása esetében nyílhat lehetőség. Ehhez 1938 őszéig kellett várni, amikor az első bécsi döntés értelmében jelentős, jórészt magyarlakta területek kerültek Csehszlovákiától Magyarországhoz. A november 2-án kihirdetett határozat értelmében az egykori Pozsony vármegye számottevő részét Magyarországhoz csatolták – a korábbi székhely, Pozsony viszont maradt a szomszédos állam területén. A „Pozsony nélküli Pozsony vármegye” (elsősorban a Csallóköz) lehetőségnek tűnt a történelmi múltjára és korábbi „függetlenségére” büszke Magyaróvár számára. Az elcsatolt, majd visszatért magyar területek közigazgatási megszervezésére akadtak más „jelentkezők” is, így az elkövetkezendő másfél hónap a sajtónyilvánosságban nyomon követhető küzdelmet hozott a terület potenciális központjai, Győr és Magyaróvár között.

Az ellentétek azért is éleződhettek ki, mert ismereteink szerint az első bécsi döntés idején nem létezett kiforrott álláspont arra vonatkozólag, hogy pontosan milyen közigazgatási beosztás szerint szervezzék meg a régi-új területeket. A német–olasz döntőbíráskodás korábban ismeretlen határvonalat jelölt ki a két állam között, ami teret engedett új koncepcióknak, megoldásoknak.

1938. november 5-től a visszacsatolt területeken katonai közigazgatás volt érvényben. A katonai közigazgatás életbelépésével hat héten keresztül a honvédségre hárult a két állam politikai berendezkedése és jogrendszere közötti különbségek ideiglenes áthidalása.⁸ Ez idő alatt – amíg nem szabályozták az új közigazgatási beosztásokat – jelentős lobbiharc bontakozott ki a kérdéses területek kapcsán Győr és Magyaróvár között. Hamar nyilvánvalóvá vált, hogy a két város – és a kényszerből egybeforrasztott, ám történelmileg különálló vármegye – közötti ellentét a visszatért területek „száraz lábbal történő” megközelítése kapcsán csúcsosodik ki. Az első bécsi döntés kihirdetése pillanatában világos volt, hogy a Dunán szükséges legalább egy hidat létesíteni, mivel Pozsony és Komárom között nem létezett átkelési lehetőség a folyón. Pozsony viszont a Csehszlovák állam része maradt, így a térségben a komáromi híd számított az egyetlen kapocsnak a Dunántúl és a Felvidék között.

A létesítendő híd szimbolikus erővel bírt 18 évvel az országot lesújtó trianoni döntést, majd a részleges revíziót követően. A helyszín kijelöléséről 1938 novemberében még nem döntöttek. Magyaróváron és Győrött is tudták, hogy a híd helyének meghatározása feltehetően a közigazgatási rendezést is befolyásolni fogja, így nem csupán a gazdasági érdekeltségek, hanem a politikai jelentőség miatt sem

⁸ Bukovszky 2007: 54.

szabad hagyni, hogy az esetleg a vetélytárs vonzáskörébe kerüljön. Ez az érdekel-
lentét vezetett a „nagy Duna-híd háború” kirobbanásához.

A Magyar Waggon és Gépgyár kiadványa⁹ 1943-ban – öt év távlatából – így
foglalta össze az 1938-as helyzetet:

„A magyar kormány a Felvidék visszatérésekor nyomban tanulmányozni
kezdte, hogy a visszakerült Csallóköz és szomszédos területei miként köthe-
tők be az ország közlekedési hálózatába. Az ősi kapcsolatok Győr és Magya-
róvár felé mutattak és így került szóba a Győr magasságában fekvő medvei és
a Magyaróvár magasságában fekvő doborgazi híd terve. E két helyen kelt át
honvédségünk is a Dunán 1938. november első napjaiban. Az újonnan vissza-
került területeknek a meglévő forgalmi hálózatba való bekötése igen fontos és
sürgősen megoldandó feladat volt.”¹⁰

A híd kijelölésére tehát két helyszín adódott: a győriek a medvei Duna-híd
mellett álltak ki, míg Magyaróvár érdekében egy doborgazi vagy egy tőle alig tíz
kilométerre fekvő dunaremete-i híd megépítése állt.¹¹ A híd létesítése és ezen ke-
resztül a közigazgatás kedvező rendezése érdekében mindkét város jelentős erő-
forrásokat vett igénybe; politikai, földrajzi, gazdasági és történelmi indokokkal
igyekeztek maguk mellé állítani a közvéleményt, befolyásolni a döntéshozókat. A
cél érdekében egyesületek alakultak, a helyi gazdasági és politikai elit pedig lobb-
erejére támaszkodhatott.

A két város első ránézésre nem tűnik „egy súlycsoportnak”. Győr a két vi-
lágháború között ipari, kereskedelmi, közlekedési, pénzügyi, oktatási és egyházi
központ, lakossága 1938-ban már számottevően meghaladta az 50 000 főt.¹² Ma-
gyaróvár ezzel szemben 1938 őszén még nem egyesült Mosonnal (az egyesülés
elfogadásáról, talán nem véletlenül, éppen a konfliktusos időszak közepén, 1938.
november 30-án határoznak, de a lépésre csak 1939. június 28-án került sor), la-

⁹ *A medvei Duna-híd, 1939–1942.* Győr, 1943.

¹⁰ *A medvei Duna-híd, 1939–1942.* 1–2.

¹¹ A mosoniak a természeti adottságok miatt kedvezőtlenebb pozícióból indultak, mivel az
általuk preferált helyszín kijelölése körülményesebb volt. A Duna a Szigetköz ezen részén
több kis szigetet hozott létre, melyek megnehezítették egy híd felépítését. Így a szimboli-
kus helyszín kijelölése is bizonytalan volt: Doborgaz vagy Dunaremete neve hangzott el
leggyakrabban. Az érdekérvényesítés szempontjából nem volt szerencsés, hogy a legfonto-
sabbnak tűnő kérdésben (hol létesüljön a híd) nem volt egyértelmű mosoni állásfoglalás.
Medvánél a földrajzi adottságok kedvezőbbnek bizonyultak, és kezdettől ezért küzdöttek a
medvei Duna-híd pártolói.

¹² Honvári 1997: 115–121.

kossága így önállóan a 10 000 főt sem érte el. Mosonnal együtt vizsgálva a helyzete valamivel kedvezőbb, a két településnek együtt közel 17 000 lakosa volt. Az önálló Moson vármegye hívei – mint látni fogjuk – ennek megfelelően inkább az agrár-központi jellegre, a magyar nemzetiség túlsúlyának nyugati országrészben történő biztosítására és a közlekedési, földrajzi hasonlóságokra alapozták az érveiket.

Előnyösebb pozícióból – Győr

A győriek saját gazdasági erejükben és az erősebb érdekérvényesítésben bízhattak. Az utóbbi jele volt, hogy az országos sajtó sokkal inkább az ő álláspontjukat vette át, aminek részeként már-már tényként közölték a medvei híd tervezett felépítését. A *Magyar Nemzet* tudósítója például november 9-én már második alkalommal írt – meglehetősen pozitív kontextusban – a medvei hídról. Egyéb opciók ekkor még nem kerültek napirendre.¹³ A győriek úgy látták „különösen fontos szerep és feladat vár Győrre, mint amelynek érdekterületéből elcsatolt tájakat kapunk vissza, sőt amelynek, mint természetes tájközpontnak vonzásköre és távolságsugara előreláthatólag Észak felé nagyobb területre fog kiterjedni, mint 1918 előtt”.¹⁴

A győriek számára világos volt, hogy Medve térségében kell a létfontosságú hidat megépíteni, erősítve ezzel Győr és az Észak-Dunántúl kapcsolatát a Felvidékkel. Ennek érdekében korábban elköltözött intézmények visszatelepítése, megerősítése is megilletné Győrt. Nevesítik például a Győri Kerületi Kereskedelmi és Iparkamara hatáskörének növelését, a Felsődunántúli Mezőgazdasági Kamara bevonását, valamint az időközben Fehérvárra telepített orvosházak székelyhelyi visszahelyezését. A győriek érvei között szerepelt továbbá, hogy a Csilizköz a történeti Győr megye része volt az 1850 és 1861 közötti rövid időszakot kivéve. Hét település tartozik ide: Balony, Csiliznyárad, Csilizradvány, Kulcsod, Medve, Csilizpatas és Szap.¹⁵

Tapintható a lelkesedés, mindenki szükségesnek érezte, hogy állást foglaljon: a kisalföldi táj vezetése egyértelműen Győr feladata! Még dr. Breyer István megyéspüspök sem maradhatott ki, aki azért érvelt a medvei összeköttetés mellett, mert így a csallóközi zarándokok végre minden nehézség nélkül elérhették volna a várost. Idézhetjük Spáth Gyula polgármestert is, aki november 6-án azt hangsúlyozta:

¹³ *Magyar Nemzet* 1938. november 9. 9.

¹⁴ *Dunántúli Hírlap* 1938. október 30. 1.

¹⁵ Néma 2007: 9.

„A Győr felett visszacsatolt felvidéknek, elsősorban Csallóköz népének Trianon előtt gazdasági és kulturális érdeklődése két irányba jelentkezett: Pozsony és Komárom irányában. Mindkét irányban megfelelő közlekedési eszközök támasztották alá ezt az érdeklődést. Miután Pozsonyt egyelőre Szlovákiának ítélték oda, a csallóköziek érdeklődése nagyjából Győr és kisebbrészt Komárom felé fog terelődni. Az utóbbi felé jó utak és vasút áll rendelkezésre, Győr felé csak a medvei rév. A komp közlekedés semmiesetre sem lehet végleges megoldás, amint már a háború előtt is mozgalom indult meg Medvánél a Nagydunán híd építésére.”¹⁶

A győri kereskedelmi és iparkamara természetesen szintén támogatta az elképzelést.

„A visszacsatolt Csallóközt a győri kereskedelmi és iparkamara illetékessége alá kell utalni, mint ahogy minden győri intézménynek vissza kell kapnia régi területeit. Győr földrajzi fekvésénél fogva hivatott arra, hogy ennek a visszacsatolt területnek is központja legyen. Azonban hiányzik az összeköttetés észak felé, ezért a legelső és legfontosabb lépés, hogy Medvánél közúti és vasúti hidat építsenek. Ennek megfelelően jó útra van szükség és fontos feladat a vasútvonal kiépítése Győrtől Dunaszerdahelyig, vagy Nagymegyerig.”¹⁷

A győriek érvei alapján látható, hogy a település az 1938-ban megnyílt lehetőségek révén igyekezett magát újrapozicionálni. Nem csupán gazdasági súlyából fakadó előnyeit hangsúlyozta, hanem annak természetes, történelmi hagyományaira épülő kiterjesztését tervezte a magyarlakta felvidéki területek irányába. A medvei Duna-híd mielőbbi létesítése mellett a vasúti és közúti összekapcsolást tartották elsődlegesnek a Győr–Dunaszerdahely–Galánta vonalon. A város ezekkel a lépésekkel mindinkább Pozsony szerepkörének átvételét tervezhette.

Moson vármegye Dávid és Góliát küzdelmében

Mint jeleztük, Magyaróvár kedvezőtlenebb helyzetből indult a „nagy Duna-híd háborúba”. Trianon után közjogi státusza meggyengült, és bár gazdaságilag korántsem tartozott az 1920-as határmódosítások vesztesei közé, a kortársak úgy értékelték, Moson – piaci elvesztése miatt – másodvonalba süllyedt.¹⁸ Győr előbb

¹⁶ *Dunántúli Hírlap* 1938. november 6. 4.

¹⁷ *Dunántúli Hírlap* 1938. november 6. 5.

¹⁸ Tóth Imre értékelése az összetett helyzet kapcsán: „A piaci és igazgatási körzetek átrende-

lépett a medvei Duna-híd létesítése ügyében, az első erre vonatkozó terveket szinte a bécsi döntés napján az illetés miniszter asztalára tették. A *Mosonvármegye* című lap november 6-án már arról számolt be, hogy a győriek mozgalmat indítottak a medvei híd érdekében, így a mosoniaknak is meg kell kezdeni saját mozgalmuk megszervezését egy dunaremetei állandó vashíd és hosszabb távon a Magyaróvár–Dunaszerdahely–Galánta vasútvonal kiépítése ügyében.¹⁹ A mosoniak a következő hetekben jól kidolgozott érvekkel és széles körű társadalmi támogatottság mellett igyekeztek „saját hídjuk” és végső soron önálló vármegyéjük mellett harcolni.

Társadalmi szempontból a növekvő német befolyással szembeni ellenállást, a vármegye „magyarságának” megerősítését hangsúlyozták, ami az Anschluss utáni hónapokban valóban kiemelt jelentőséggel bírt.²⁰ A központ nélküli Pozsony vármegyét közel szintiszta magyar tömbként kezelték, beolvasztása révén, igaz, részben új területeken, de másfél évtized után megalakulhatott volna az „ezeréves” Moson vármegye. A visszatérő csallóközi települések magyar többsége hivatott tehát ellensúlyozni a Moson vármegye területén maradt németek által jelentett – vélt vagy való – fenyegetést. Ez az érv egyébként Moson és Magyaróvár egyesítése kapcsán is hangsúlyos volt: lehetőleg egy magyar végvár létrehozása szükséges a német tömb árnyékában. A *Magyarság* című lap 1938. december 3-án így értékelte ezt: „Moson és Magyaróvár a legutóbbi napokban mondotta ki közigazgatási egyesítését, hogy a határszáron erőteljesebb gócpontot teremtsen.”²¹ Az igazgatási infrastruktúra megléte szintén nem elhanyagolható szempont volt, egy felhívás szerint „most az elárvult székhely és vármegyei székház készen várja az új közigazgatást.”²²

zódásának részeként egyes településeknek sikerült átvenni az elcsatolt vonzáscentrumok funkcióinak egy részét. Térségünkben Magyaróvár helyzete erősödhetett azáltal, hogy az elszakított Pozsony és kisebb mértékben Bécs regionális feladatait részben megörökölte. Korábbi közigazgatási szerepétől való megfosztása (a vármegyeközpont áthelyezése) azonban legalább ennyi káros következménnyel járt a város számára. A megyei adminisztráció Győrbe kerülésével több száz ember megélhetése került veszélybe Moson megye egykori központjában. A környék viszonylagos fejlettsége (működő ipara és jól termelő mezőgazdasága) mindazonáltal kiegyenlítőleg hatott a nehéz helyzetbe került megyében.” Tóth 2006: 123.

¹⁹ *Mosonvármegye* 1938. november 6. 2.

²⁰ Az 1910-es népszámlálás alapján a vármegye német többségű volt: lakosainak 55%-a mondta magát németnek, míg a magyarok aránya 35%, a horvátok aránya 9% volt. Bár Trianonnal a németek által lakott települések jórészt Ausztriához kerültek, így is jelentős német kisebbség maradt a vármegye területén.

²¹ *Magyarság* 1938. december 3. 4.

²² *Mosonvármegye* 1938. november 6. 2.

Moson vármegyei részről a legnagyobb hangsúlyt az agrárközponti jelleg, illetve a Csallóköz hasonló gazdasági szerepe kapta. Azt is hamar felismerték, hogy a visszacsatolást övező eufória mellett a csallóközi gazdák nehéz helyzetbe kerültek, hiszen legnagyobb felvevőpiacaik, Pozsony, illetve Csehszlovákia immár a határon kívül kerültek. A termékeik értékesítése a Dunántúlon pedig igencsak nehézkessé vált, amit sokak félelme szerint az esetleg létesítendő medvei híd sem fog tudni orvosolni. A témával foglalkozó cikkek, tudósítások, felhívások, gyűlések állandó és visszatérő elemévé vált ez a pont. Jellemző Érsek Imre, a mosoni érdekek egyik leglelkesebb hangoztatójának felhívása „Erős Mosonvármegyét!” címmel:

„De ha megkérdezhetjük a hozzánk visszakerült csallóköziek, mátyusföldieket, bizonyára nekik is ez lesz minden óhajuk közelebb Mosonmegyéhez, közelebb ahhoz az úthoz, városhoz, vidékhez, ahol terményeit értékesítheti. Végre egy terület lett újra Kis-Alföld Mátyusföldje, Csallóköz, Hanság vidéke, Rábaköz. Ez az új magyar Bánát, Pannónia virágoskertje, amely termékenyebb az ország bármely vidékénél. Az egyforma éghajlat, talajösszetétel, földrajzi fekvés arra rendeli, hogy a Nyugat előkertje legyen.”²³

Gazdaságilag tehát megalapozottnak tűnt az érvelés, miszerint a mosoniak által propagált dunaremetei vagy doborgazi híd megközelítőleg félúton létesülne Győr és Pozsony között, így a felső-csallóközi települések gazdáinak nem lenne szükséges Medvéig utazni, hogy átkeljenek a Dunántúlra:

„Amikor a koraesti holdfényben a jó úton visszafelé Tejfalun, Bánfán, Felbáron keresztül nyeli gépkocsink a kilométereket, nem tudunk megszabadulni, attól a gondolattól, hogy itt jobbra tőlünk a Dunántúlon légvonalban nem egész 15 kilométerre van Magyaróvár és nekünk mégis újabb 80 kilométert kell megtennünk ismét Medvén és Győrön át, hogy hazajuthassunk. Amikor ezeket a távolságokat könnyű szerrel meg lehetne rövidíteni az összeölelkezésre váró, egymásra utalt magyarok között.”²⁴

Érveik megerősítésére többször is csallóközi gazdák véleményét idézték – vagy éppen saját szavaikat adták „csallóközi gazdák” szájába. Erre példa az *Egy nap Csallóközben* című úti beszámoló, mely kizárólag a dunaremetei, esetleg doborgazi híd mellett kiálló helyiek gondolatait közli. Csak egyet emelünk ki a vélemények közül, mely feltehetőleg a történelmi folytonosságot is hivatott érzékelteni:

²³ Mosonvármegye 1938. november 10. 2.

²⁴ Mosonvármegye 1938. december 11. 2.

„Sárosfán a környék egyik legtekintélyesebb urának, Pozsonyvármegye utolsó főispánjának Bittó Dénes földbirtokosnak álláspontját ismerhetem meg. Nyilvánvaló – mondotta –, hogy Csallóköz súlyos tömegeinek kívánságát csak a dunaremetei hídépítés elégítené ki maradéktalanul. Csak rá kell nézni a térképre és az maga beszél. Nem is hagyjuk annyiban a dolgot és mindent el fogunk követni abban az irányban, hogy ne töredékek érdekei és távoli törekvések érvényesüljenek, hanem az a megoldás, amely az általános igényeket szolgálja.”²⁵

A gazdasági, közlekedésföldrajzi álláspontot legátfogóbban 1938. december 11-én foglalták össze. Eszerint a „Csallóköz legégetőbb kérdése az értékesítés”, melyhez kizárólag Bécs és Pozsony számít jelentős méretű piacnak, Győr viszont – bár a győriek a szerző szerint mást állítanak – a Szigetköz értékesítési kérdéseit nem tudja megoldani, piaca már a Csallóköz nélkül is telített. A cikk rámutat, a Medvénél létesítendő híd azoknak a Csallóközi községeknek lenne csupán előnyös, melyek Trianon előtt is Győr vármegye szerves részét képezték. Nem nyújtana azonban megoldást a Csallóköz döntő többsége számára. A dunaremetei híd viszont Moson és Magyaróvár térségében kapcsolódna a bécsi főútvonalhoz, az árunak nagyságrendileg csak 110 kilométert kellene megtennie, míg a szerző szerint ugyanez Medve irányába 200 kilométer lenne. „Márpedig nem mindegy, hogy ez a fuvardíjtöbblet – ami az árban kifejezésre jutva csökkenti a versenyképességet is – mint meddő kiadás egyszerűen elvész, vagy pedig mint komoly nyereségtöbblet Csallóköz 75,5 százalékos őstermelő rétegének zsebébe vándorolva növeli annak tőkeerejét és termelési jövedelmezőségét.”²⁶ A dunaremetei híd viszont Győr számára nem jelentene érdemi hátrányt, hiszen a Csallóköz központjából lényegében mindössze 2-3 kilométer többletet jelentene Győr irányába a medvei híddal szemben.

A szerző rámutat, szerinte Komárom Magyarországhoz történő visszatérése Győr keleti irányú gazdasági érdekeltségeit sértette, ez motiválta a győriek erőteljes mozgalmát a Csallóköz irányába. De mi előnyösebb a csallóközi gazdák számára? A szerző szerint az, ha a fuvardíjtöbblet mellett terményeinek értékesítésénél Győr mint közvetítő kereskedő kapcsolódik be, vagy ha állami támogatással erőteljes termelő-, értékesítő- és hitelszövetkezeti rendszert kiépítve Győrt mint közvetítőt kikapcsolják. A szerző végül a Moson megyei „tapasztalatokat” ajánlja a csallóköziek számára:

²⁵ Mosonvármegye 1938. december 11. 1.

²⁶ Mosonvármegye 1938. december 11. 1.

„Egyébként legyen szabad a Győrrel való gazdasági és közigazgatási kapcsolatokat illetőleg egy példára hivatkoznom: ez Győr–Moson–Pozsony ideiglenesen egyesített vármegyék esete. A természet törvénye, hogy az erős felfalja a gyengét, jelen esetben is nem volt a teremtésben vesztes csak Mosonvármegye: közhivatalait elsorvasztották, intézményeit jórészt elvitték [...] elmondható, hogy ez a frigy, amely mindennek volt mondható, csak szerelmi házasságnak nem, az évek hosszú sora alatt egészséges gyermeket alig hozott létre. És ki szavatolja, hogy Csallóköz esete nem lesz-e azonos?”²⁷

A két város ellentéte november második felében vált ellenségessé, a „nagy Duna-híd háború” kifejezés ekkor került a köztudatba. Utóbbi elnevezéssel – mintegy szimbolikus eseményként – a Győri Mérnök- és Építészegyletben lezajlott december 10-i vitát jellemezték. A két település mérnökei és tisztviselői itt előadhatták egymásnak érveiket és sérelmeiket, még ha döntésre, megegyezésre nem is számíthattak.

A mosoniak a viták során mindvégig a „dávidi szerepet” vették fel a Góliát elleni küzdelemben. Folyamatosan a győri sajtó túlsúlyára hivatkoztak: „jól megindított ismertetés és fürge hírverés már szinte közvéleménnyé ügyeskedte a sokat hangoztatott jelszót: »Csallóköz természetes gyűjtőhelye Győr...«. A rádió a medvei hídról már mint befejezett tényről beszél.”²⁸ Úgy értékelték, a budapesti és az országos sajtó, valamint a kormány mellőzi érdekeiket, köszönhetően a „győri körökből jól irányított” sajtópropagandának.

A győriek ellenben éppen Moson vármegye áldozati szerepének visszásságára hívták fel a figyelmet:

„A mosoniak igazán nem panaszkodhatnak a 15 évi testvérségre. Míg ők folyton sírnak, azalatt mosonmegyei a főispánunk, az alispánunk, a főjegyzőnk, a főügyészünk, az árvaszéki elnökünk [...] szóval a mostoha bánásmód következtében egész Mosonmegye betelepedett a győri vármegyeházára, s mi – Isten látja lelkünket – sohasem gondoltunk volna rá, s ma is csak azért gondolunk rá, mert a »Mosonvármegye« feltűnően panaszkodik a győriek ellen.”²⁹

Moson vármegye képviselőinek meglátása, miszerint Győr kedvezőbb pozícióból indult, amit sikerült is a másfél hónapos küzdelem során megőriznie, mint jeleztük, nem volt alaptalan. A Moson vármegye érdekében eljáró legteljesebb és

²⁷ Mosonvármegye 1938. december 1. 2.

²⁸ Mosonvármegye 1938. december 18. 1.

²⁹ Dunántúli Hírlap 1938. november 27. 1.

legnagyobb neveket felsorakoztató küldöttség³⁰ december 2-án tett látogatást az illetékes minisztereknél. Jaross Andor, a felvidéki ügyek tárca nélküli minisztere és Kunder Antal kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter egyaránt úgy válaszolt a küldöttség megkeresésére, hogy az általuk felvázolt koncepció számukra addig ismeretlen volt, ezért szeretnék részletesen is megismerni azt. Akár igaz a miniszterek válasza, akár nem, jelzésértékű arra vonatkozólag, hogy a medvei híd megépítését már-már kész tényként kezelték az illetékesek 1938 decemberének első napjaiban. Keresztes-Fischer Ferenc belügyminiszter azzal csillapította a kedélyeket, hogy a híd helye még nem eldöntött tény. Arra a konkrét kérdésre viszont, miszerint lehetséges lenne-e csonka Moson vármegye és csonka Pozsony vármegye egyesítése, a belügyi tárca vezetője diplomatikusan ugyan, de elutasító választ adott.³¹

1938 decemberének második felére eldőlt, hogy a „Duna-híd háború” Moson és Magyaróvár szempontjából kedvezőtlen eredményt hozott. Polniczky Lipót főispán arról tájékoztatta a feleket, hogy bár a kormány hosszabb távon mindkét híd megépítését tervezi, elsőbbséget a medvei létesítmény élvez.³² Ennek megfelelően 1939 és 1942 között Medve és Vámoszabadi között építették meg a hidat, mely ma is összekötő kapocs a Dunántúl és a Csallóköz között. A doborgazi híd előmunkálatai 1940 nyarán megkezdődtek, az átadás tervezett dátuma 1946 lett volna. Bár Böckh Béla 1943-as munkájában fotókkal dokumentálva ismerteti a híd építésének részleteit, végül Doborgaz, illetve Dunaremete térségében soha nem adtak át hidat a Dunán.³³

A küzdelemben Győr sem aratott teljes körű győzelmet, hiszen közigazgatási szempontból Komáromot „kompenzálták”: a csallóközi területek az újra önállóuló Komárom vármegyéhez kerültek, ide értve a hagyományosan Győrhöz tartozó csilizközi településeket is. A több évtizedes egyezkedést követően éppen 1939-ben

³⁰ Feltehetőleg ez a minisztériumi meghallgatás volt a legmagasabb szintű érdekérvényesítési törekvés Moson vármegye szempontjából. A küldöttség tagjai többek között a korábban már idézett országgyűlési képviselők és a helyi elit tagjai voltak, akik november folyamán folyamatosan napirenden tartották a híd ügyét. A küldöttséget dr. Kühne Lóránt országgyűlési képviselő vezette, a tagok között szerepelt Pintér László kanonok, Gallasz Rudolf és Lang Lénárd országgyűlési képviselők, dr. Sattler János Magyaróvár polgármestere (később az egyesült Mosonmagyaróvár első vezetője), Kováts István városi főmérnök, Popovchich Károly mosoni albíró, Kozlik Norbert mosoni előjárósági tag, Zimmermann János levéli községi bíró, Antoni Brunó ipartestületi elnök, Szombath Árpád, a Magyaróvári Iparos- és Kereskedő Kör elnöke és Ruff Andor lapszerkesztő.

³¹ *Mosonvármegye* 1938. december 8. 2.

³² *Mosonvármegye* 1938. december 25. 2.

³³ Böckh 1943: 25.

egyesülő Mosonmagyaróvár soha nem nyerte vissza korábbi státuszát. A néhány évre Magyarországhoz visszatérő csallóköziek pedig soha nem foglalhattak állást a leginkább talán őket érintő kérdésben.

Források

A medvei Duna-híd, 1939–1942. Győr, 1943.

Dunántúli Hírlap 1938.

Magyar Nemzet 1938.

Magyarság 1938. *Mosonvármegye* 1938.

Hivatkozott irodalom

Böckh Béla 1943: A doborgazi Duna-híd előmunkálatai. A Csallóköz bekötése az ország közlekedési hálózatába. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye.* (77.) 4. 25–29.

Bukovszky László 2007: A visszacsatolt Felvidék (Dél-felvidék) közigazgatási szervezete. *Limes* (20.) 2. 53–64.

Csombor Erzsébet 2010: A megyei közigazgatás változásai Trianon után Komárom-Esztergom vármegyében. In: Csombor Erzsébet – L. Balogh Béni (szerk.): *Évkönyv 2010. A Komárom-Esztergom Megyei Önkormányzat Levéltára évkönyve.* Komárom, 153–171.

Honvári János 2007: Győr vázlatos története a két világháború között. In: Bana József – Morvai Gyula (szerk.): *Győr története a kezdetektől napjainkig.* Győr, 109–124.

Néma Sándor 2007: Vízibíráskodás a Győr vármegyei Csillóközben (Vizek, árvizek és a társadalmi konfliktusok összefüggései a 18–19. században). In: Néma Sándor (szerk.): *Kisalföldi Szemle III. Tanulmányok a Kisalföld múltjából.* Győr, 9–31.

Tóth Imre 2006: *A Nyugat-Magyarországi kérdés 1922–1939. Diplomácia és helyi politika a két háború között.* Sopron.

Tóth Imre 2020: *Két Anschluss között. Nyugat-Magyarország és Burgenland Wilsontól Hitlerig.* Pécs.