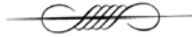


PÉTERFFY GERGELY

peterffy.gergely@mnl.gov.hu
történész, levéltáros (MNL OL)

Vasutasok és a szovjet megszállók, 1944–1946¹

Railwaymen and the Soviet Invader Troops, 1944–1946



ABSTRACT

At the end of World War 2, it took more than a half year for the Red Army to occupy Hungary. Following the negotiations in Tehran and Yalta, Hungary joined the socialist camp led by Moscow. Therefore, thousands of cases of pillage, rape and murder committed by Soviet soldiers could not be articulated in the official historiography, Russian troops could only be mentioned in a positive context within any publication. After the collapse of the Soviet Union the above-mentioned policy on historiography changed, and several books, articles and reminiscences were published on the Soviet crimes against the population. The aim of this study is present the types of connection between the Russian soldiers and the railwaymen from the beginning of the occupation to the end of the monetary stabilization in 1946. In the first half of the 20th century, the railway was the backbone of Hungary's economy. Without the railway – due to the lack of roads and automobiles – the economic system would have totally collapsed. The Russians were aware of the importance of the railway, hence as the front moved on, they ordered the citizens and railwaymen to reconstruct the railway tracks as fast as they could. To achieve a complex picture on the connection between soldiers and railwaymen, we need to focus on not only the negative, but the positive cases as well.

KEYWORDS

railwaymen, Red Army, pillage, murder, assistance

DOI 10.14232/belv.2019.2.3

<https://doi.org/10.14232/belv.2019.2.3>

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article: Péterffy Gergely (2019): Vasutasok és a szovjet megszállók, 1944–1946. *Belvedere Meridionale* 31. évf. 2. sz. 43–59. pp.

¹ A kutatást az EFOP-3.6.1-16-2016-00001 *Kutatási kapacitások és szolgáltatások komplex fejlesztése az Eszterházy Károly Egyetemen* című projekt támogatta.

ISSN 1419-0222 (print)

ISSN 2064-5929 (online, pdf)

(Creative Commons) Nevezd meg! – Így add tovább! 4.0 (CC BY-SA 4.0)

(Creative Commons) Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)

www.belvedere-meridionale.hu

1944 kora őszén a front elérte a trianoni Magyarországot, és több mint fél évig tartottak a harcok, mire 1945. április közepén az utolsó német katonák is kiszorultak az ország területéről. Német megszállók helyett a Vörös Hadsereg egyenruháinak látványát kellett megszoknia a lakosságnak. A háború borzalmaitól elömerészkedő lakosságot rengeteg helyen kulturális sokként érte a szovjet katonák viselkedése, a tömeges rablás, fosztogatás és erőszakoskodás, különösen ott, ahol még a saját tisztjeik sem tudtak parancsolni a legénységnek. Sarkosan fogalmazva, a nyugati precíz és kíméletlen pusztítást felváltotta a „keleti primitív és szeszélyes barbárság”.

A Vörös Hadsereg II. világháború utáni magyarországi tevékenységéről az 1989 előtt megjelent tanulmányok, monográfiák és forráskiadványok alapvetően a politikai változásról, az újjáépítés nehézségeiről szólnak – a megfelelő politikai-ideológiai kontextusba csomagolva.² Az ideológiai béklyó miatt nem, vagy csak nagyon szőrmentén jelenhettek meg a Vörös Hadsereg dicsőségére sötét árnyat vető atrocitások, erőszakoskodások és rablások. A rendszerváltás óta megjelent művek már inkább a szovjet megszállás negatív oldalaival foglalkoznak. A témával foglalkozó munkákról Balogh L. Béni írt – a szovjet megszállással kapcsolatos köztörténeti áttekintés mellett – átfogó historiográfiai elemzést „*Törvényes*” *megszállás* című forráskiadványában.³ A dokumentumgyűjtemény rendkívül széles merítéssel, az ország minden szegletéből és különböző társadalmi csoportoktól származó 225 irat segítségével igyekezett bemutatni a szovjet hadsereg 1945–1947 közötti magyarországi működését.

A forráskiadványoknak azonban két nagyobb hiányosságuk is van. Az egyik probléma, hogy jellemzően hivatalos iratokból válogatott dokumentumokat tartalmaznak az összeállítások. Ezek valamely hivatalos szerv által készített jelentések, átiratok, rendeletek, utasítások, esetleg kérelmezők, bejelentők kérvényei, panaszai, amelyek általában az addigi megszokottól („normálístól”) jelentősen eltérő események hatására keletkeznek. Az ember inkább akkor ragad tollat – ma már klaviatúrát – hogy személyes körülményeiben, vagy a felügyelete alá rendelt területen, közösségben beállt negatív változásokról tegyen jelentést, egyúttal segítséget kérve. Bizonyos politikai vagy gazdasági körülmények akár minél több ilyen feljegyzés, jelentés megírására is presszionálhatnak – például minél több és súlyosabb káresemény feltüntetése egy későbbi rendezéskor kedvezőbb tárgyalási pozíció elérése érdekében. Ezért például az orosz

² KÉKESDI 1967. Bebrits Lajos, a Közlekedési Minisztérium államtitkárának, később vezetőjének életrajza gyakorlatilag értékelhetetlen az 1945–1949 közötti újjáépítés szempontjából. Pont a 20. századi magyar közlekedéstörténet egyik legfontosabb korszakáról csak semmitmondó általánosságokat írt le mintegy 30 oldalon a szerző. Bármilyen az orosz megszállókkal, vagy éppen Moszkvával kapcsolatos nehézségre, problémára természetesen nem találunk utalást sem. Az Új Magyar Központi Levéltár által Pálmány Béla szerkesztésében kiadott *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949)* című forráskiadványban sem található egyetlen, a Vörös Hadsereget negatívan feltüntető irat.

³ BALOGH 2015. 27–46.

katonák segítségnyújtásairól eleve jóval kevesebb adat maradhatott fent, szemben az atrocitásairól szóló kilométernyi iratokkal.⁴ Gyakran viszont egyszerre jelenik meg a negatív és a pozitív oldal, mint amikor egy orosz katona garázdaságával, erőszakoskodásával szemben egy másik orosz katona vagy katonai hatóság nyújt védelmet. Idetartoznak a kedvezmények ügye is, amikor valamilyen kedvezményt ér el felettes vagy idegen szervektől a lakosság vagy magyar alárendeltjei részére. A szovjet katonák erőszakoskodásaihoz viszont az is hozzátartozik, hogy sok esetben orosz egyenruhába öltözött magyarok követték el a bűncselekményeket.⁵ Nem véletlenül intéztek felhívást a lakossághoz többször is, hogy ne viseljenek szovjet katonai egyenruhát, illetve adják le a ruhadarabokat.⁶

A másik súlyosabb problémát az iratok összeválogatásának, az összeállításnak szempontjai jelentik. Ennek legszebb példái a már említett politikai-ideológiai béklyó, ami nem feltétlenül csak totalitárius rendszerben jelentkezhet, hiszen prekoncepciók „fogságába esett” történeti munkák a rendszerváltás után is megjelentek.⁷

A tudományos céllal készült művek mellett meg kell említeni a memoárirodalmat is. A hatvanas évektől kezdtek megjelenni visszaemlékezések, de ezek elsősorban a rendszer szempontjából „megbízható” személyek marxista (történelem)szemléletű memoárjai voltak, amelyekben vagy nem szerepeltek orosz katonák, vagy csak pozitív kontextusban jelentek meg. A rendszerváltással átszakadt egy gát és rengeteg visszaemlékezés, napló került kiadásra, amelyek már nem kizárólag egy-egy híresebb személy, hanem a hétköznapi ember szemszögéből mutatták be a II. világháború végének időszakát.

VASUTASOK ÉS A SZOVJET KATONÁK

Tanulmányunk célja a vasutaság, a vasutasok Vörös Hadsereggel kapcsolatos „találkozásainak”, „élményeinek” bemutatása. Eddig nem igazán foglalkozott a történettudomány a vasutasok II. világháborús és az újjáépítési időszakban betöltött szerepével és helyzetével, jöllehet a tárgyalt korszakban a vasút alkotta – korabeli hasonlaltal élve – az ország vérkeringését, a posta pedig az idegrendszerét. Egy, a szakmáját szerető vasutas, Lovas Gyula kezdett gyűjtésbe még az 1980-as években, a II. világháborúban és utána szolgáló vasutasokat keresett fel az ország minden szegletében, hogy kazettán rögzítse emlékeiket. Több év munkája végül 1996-ban jelent meg, és bár nem egy elbeszélésnél érződik a korszellem, vagy éppen a saját szerep kidomborítása, illetve a több évtizedre való visszaemlékezés általános problémái, kellő forráskritikával még ma is jól használható a kötet, ami éppen az egyszerű szolgálattevő vasutasok életét, problémáikat világítja meg.⁸

⁴ A „Törvényes” megszállás 225 dokumentumából is csak egyetlen irat, az utolsó mutat egyértelműen pozitív képet egy orosz tisztról. Sopron város polgármester-helyettese egy zongora kölcsönadását javasolja Stepanovics alezredesnek, a város katonai parancsnokának, mivel jóindulattal viseltet a város ügyei iránt. BALOGH 2015. 495.

⁵ BALOGH 2015. 225–228.; LOVAS 1996. 39–41., 105–107.

⁶ BALOGH 2015. 377.

⁷ Ilyen például az utóbbi évek talán legnagyobb viharát kavart *A magyar megszálló csapatok a Szovjetunióban* című dokumentumgyűjtemény Krausz Tamás és Varga Éva Mária szerkesztésében. A tacitusi Sine ira et studio persze sosem létezett vegytiszta formában, csak a törekvés, hogy minél kevésbé hagyja magát befolyásolni a történész külső és belső hatások által.

⁸ LOVAS 1996.

Mivel a vasút nem csak gazdasági, de stratégiai jelentőségű is volt, a szovjet hadsereg rögtön átvette a vasút irányítását, és csak a háború európai befejeződésekor kezdte fokozatosan visszadni a Magyar Államvasutaknak.⁹ Az 1945. január 20-i moszkvai fegyverszüneti egyezmény 3. és 4. pontja értelmében Magyarország köteles volt minden lehetséges módon segíteni a szövetséges csapatok mozgását.¹⁰ A vasútra és alkalmazottaira tehát súlyos teher hárult, a legnehezebb és igen gyakran életveszélyes körülmények között is fent kellett tartaniuk a közlekedést, függetlenül attól, hogy német, magyar, vagy szovjet tiszt parancsolt. A harcok elmúltával rögtön nekiláttak – adott körülmények lehetőségei között – a romok eltakarításának és a forgalom újraindításának, ebben persze erősen ösztönözte őket a Vörös Hadsereg. A szovjet műszaki alakulatok irányításával és korlátozott részvételével, de elsősorban magyar vasutasok és polgári lakosság munkájával, valamint az elrejtett felépítményi anyagok, illetve mellékvágányokból kibontott anyagokból állították helyre a megsérült vágányokat és a legnélkülözhetetlenebb kiszolgáló berendezéseket, építményeket. Ebből később hosszú, évekig húzódó elszámolási vita kerekedett Moszkva és Budapest között.¹¹

A fontosabb vasútállomásokon – nem csak nagyobb vasúti gócpontokon, hanem egy-egy több vágányos mellékvonali vasútállomáson is – szovjet közlekedési alakulatok tagjai vették át a forgalomirányítást, saját távközlési hálózatot építettek ki a fontosabb vonalak mentén, valamint hadizsákmányolt és román gördülőállomány behozatalával megindították a hadiforgalmat. A katonai szerelvények közlekedtetése – érthető módon – prioritást élvezett minden mással szemben. Ennél fogva elsősorban a forgalomirányítás és a távközlési alkalmazottak, valamint a vonat-személyzetek érintkeztek leggyakrabban a szovjet katonákkal. A mozdonyoszemélyzet gyakran hetekig járt az ország különböző részein, mire hazatérhetett. Hogy mindig legyen friss személyzet, az oroszok bevezették a készenléti kocsi rendszert, vagyis minden egyes mozdonyhoz két személyzetet vezényeltek, amíg az egyik vezette a vonatot, a váltás a mozdony mögé kapcsolt fedett teherkocsiban pihent, vagy főzött magára. A mozdonyoszemélyzet ellátása nem volt tisztázva, így egyes fűtőházaknál az oroszok élelmeztek a vasutasokat, máshol viszont a vasutasoknak maguknak kellett megoldaniuk ellátásukat, ami súlyos, gyakran megoldhatatlan gondot jelentett a kifosztott országban.¹² A készenléti – máshol melegezőnek, tyepluskának is hívott – kocsiban nem csak a magyar vasutasok, hanem orosz mozdonyvezetők, illetve a kísérő őrség tagjai is utaztak. A heteken, hónapokon át takarítás és fertőtlenítés nélkül használt kocsikban az egyébként is alacsony szintű higiéniai körülmények miatt könnyen betegségek áldozatává válhattak az emberek.

⁹ A Miskolci üzletvezetőség irányítását 1945. május 12-én adta át a II. Ukrán Front Barta Aladár üzletigazgatónak. Utoljára a Szombathelyi üzletvezetőséget adták vissza az oroszok, a III. Ukrán Front 1945. július 20-án került ismét magyar kézbe a Nyugat-Magyarországi vasúthálózat. PALMÁNY 1981. 74–76., 112–114.

¹⁰ ROMSICS 2000. I. 378–383.

¹¹ MÁV Arch. GG. 6. d. 62. t. 1948 őszi feljegyzés a Moszkvában megtárgyalandó járműkérdésekről. (1948. szeptember) és 7. d. 70. t. 22246/1948 sz. ügyirat kiadmánytervezetét a Szovjetunió Közlekedésügyi Minisztériumának, 1948 okt. 20. A szovjetek 1946 márciusában 14 millió dollár költséget számláztak ki Magyarországnak az 1944–1945. évi vasúti helyreállítási munkáért. A magyar kormánydelegáció 1946. áprilisi tárgyalásán maga Sztálin ismerte el ezen követelések jogtalanságát és jelentette ki Gerő Ernő közlekedésügyi miniszternek, hogy ne fizesse ki Budapest a számlát. Ehhez képest 1948. január 24-én egy 18,31 millió dolláros számlát küldött a Szovjetunió, amiből a Magyar Államvasutak végül alig negyedmillió dollárt ismert el szovjet anyag és munkaerő-költségnak.

¹² MÁV Arch. BG f. 1. d. Miskolci üzletvezetőség helyzetjelentése, 1945. július 22. *Forgalmi osztály* fejezet. 37.

A debreceni fűtőház személyzetéből például hárman haltak meg és négyen súlyosan megbetegedtek az orosz katonák által terjesztett tífuszban, ezért fokozatosan beszüntették a készletléti kocsis rendszert 1945 nyarára.¹³

A MÁV feletti rendelkezési jog csak 1945. október 22-én került vissza az államhoz, de a Szövetséges Ellenőrző Bizottság orosz képviselőjének még 1947 szeptemberéig a MÁV Igazgatóság Andrassy úti épületében volt a székhelye.¹⁴ Ezzel olyannyira számolni kellett, hogy még 1946 novemberében is csak hétfőn, kedden és szombaton használhatta a MÁV Igazgatóság saját tanácstermét, szerdán, csütörtökön és pénteken a Vörös Hadsereg magyarországi hadiszállítványozási csoportja tartott értekezletet.¹⁵ Ennél sokkal súlyosabb gondot okozott azonban a szovjet szervek lassú vagy elutasító válaszai a MÁV és a közlekedési tárca újjáépítéssel kapcsolatos megkereséseire.¹⁶ Bár papíron az orosz katonai hatóságok nem adhattak közvetlen utasítást a MÁV-nak, ennek ellenére illet minden kívánságukat a lehető leggyorsabban teljesíteni, ami már az ország szovjet alávetettségét is mutatta. 1947 februárjában például részletes kimutatást kértek a Magyar Államvasutak szervezetéről és működéséről, az alkalmazottak szociális viszonyairól, a honvédség hadiközlekedési szervezeteiről és ezzel kapcsolatban a MÁV háborús teljesítményéről, valamint a vasúti járműgyártó vállalatokról.¹⁷

A vasút, mint az egyetlen távolsági közlekedési eszköz, egyúttal egy település kapuját is szimbolizálta. Aki utazni akart, annak vonattal kellett utaznia, és az általános közellátási problémák miatt rengetegen szálltak vonatra féltett kincseikkel, hogy élelmiszere cseréljék vidékén, vagy élelmiszert vigyenek a nagyvárosokba. Könnyű zsákmány lehetőségével kecsegtettek a személyszállító vonatok, emiatt nem ritkán estek fosztogatás áldozatául az utasok és vasutasok vonaton és kisebb állomásokon egyaránt. A katasztrofális közbiztonsági helyzet csak 1946 végére konszolidálódott, amikorra elmúltak a helenként western-filmekbe illő vonattámadások.

KONFLIKTUSTÍPUSOK

A Vörös Hadseregben nagyon gyenge volt a fegyelem, ami nem csak a több éve a harcúton a halállal szembe néző katonák morális tartásának erodálódásából fakadt. A rengeteg atrocitás, bűncselekmény részben abból is következett, hogy az orosz tisztek nem tudtak kommunikálni a nem orosz nyelvű, főleg belső ázsiai tatár, kirgiz, kazah származású közkatonáikkal. A harmadik tényezőt pedig magában a mennyiség bővületében megragadt szovjet rendszerben kell keresni. A kötelezően kiadott éves tervekben természetesen nem csak az egyes alakulatok kiképzési,

¹³ MÁV Arch. BG f. 1. d. Debreceni üzletvezetőség helyzetjelentése, 1945. július 20. *Debreceni fűtőházfőnökség* fejezet.

¹⁴ Az orosz hatóságok magyar kezelésbe adták át az Államvasutakat. *Népszava* 1945. október 24. 3. Az orosz irányítás alatt, augusztus 12. és november 1. között, egyébként a moszkvai időhöz kellett igazítani a vasúti időszámítást is, még a vasúti menetrendekben is a moszkvai idő szerint szerepeltek az egyes vonatok. November 1-től ismét közép-európai időszámítás lesz a magyar vasutakon. *Új Dunántúl* 1945. október 31. 4.

¹⁵ MNL OL Z 1610. 554. d. Varga László MÁV-elnök levele Kemény György pénzügyminisztériumi államtitkárnak, 1946. november 26.

¹⁶ MNL OL Z 1610. 572. d. 74/1946 sz. jelentés a miniszter részére, 1946. március 7. A jelentés tíz fontosabb ügyben írt megkeresést sorol fel, amelyek közül négyet még 1945 őszén küldtek el a SZEB-nek, de elutasító választ kaptak, vagy válasz sem érkezett.

¹⁷ MÁV Arch. KS. 2. d. K-1985/2004/II. t. 60. öe. Szovjetek által a vasút szervezeti felépítésére tett kérdésekre adott válaszok.

politikai oktatási-nevelési, stb. feladatok szerepeltek, de meg voltak határozva a fegyelmi ügyek száma is. Az alakulatok, illetve a parancsnokok – személyes karrierjük érdekében – nem voltak érdekeltek beosztottjaik kilengéseinek, fegyelmezetlenségeinek jelentésében, hiszen azzal rontották volna a statisztikájukat. A polgári lakossággal szembeni erőszak felderítésében és a tettesek előállításában egyedül a városparancsnokságok voltak érdekeltek, ugyancsak a statisztika miatt, minél több esetet jelentettek, annál jobbnak tűnt a városparancsnokság bűnmegelőző, fegyelmező szerepe. Ez viszont – a normák mindenhatóságában élve – odavezetett, hogy a járőrözési időre kiadott feljelentések teljesítése után már nem foglalkoztak a katonai rendészek a szabályzat ellen a legkisebb mértékben is vétő katonával.¹⁸

A visszaemlékezések, a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium, valamint a MÁV iratai alapján hat nagyobb csoportra lehet bontani az orosz katonák által vasutasok terhére elkövetett cselekményeket: hadifogságba vetés, garázdaság, rablás, gyilkosság, balesetokozás, önkényes (vasúti üzemvitelt hátráltató) utasítás. Természetesen számos esetben elmosódtak a határvonalak, egy rablás könnyen válhatott rablógyilkossággá, ahogy az önkényes, szabálytalan utasítás nem teljesítése is fizikai tettlegességet, fenyegetést válthatott ki. A garázdaság pedig gyakran a kedvező körülményekkel társulva rablásná változott. Ugyanakkor egy fosztogatás, hadifogsággal fenyegetőzés esetén megjelenhetett a pozitív oldal is, amikor egy orosz tiszt megvédte a vasutasokat, vagy igazságot szolgáltatott. Könnyen belátható, hogy nem lehet abszolút pontossággal kategorizálni, mégis – jobb híján – a fenti csoportosítást követve mutatjuk be a vasutasok és szovjet megszállók közötti érintkezéseket.

Hadifogság

A front átvonulását követő napokban, hetekben gyakran előfordult, hogy hadifogságba vetettek vasutasokat. Annak ellenére, hogy cirill feliratú karszalagot és magyar–orosz kétnyelvű igazolványt is kaptak a vasutasok, hogy ne zavarják őket munkájukban a szovjet hadsereg, illetve ne vigyék el őket kisebb munkákra. Itt most nem feltétlenül a hírheft malenkij robotra gondolunk, ami valójában a Szovjetunió újjáépítéséről szólt. Az oroszok gyakran vezényelték ki egy-egy környék lakosságát a közeli utak, hidak helyreállítási munkáira, romeltakarításra, vagy akár hadtápszolgálatra, mint például lisztrakodásra vagy akár krumpli pucolásra – ez utóbbira elsősorban a nőket vitték el.

Néhány vasutas, elsősorban a jelentősebb német kisebbség által lakott területeken német származása miatt került fogságba. A Kremlben 1944. december 16-án az Állami Honvédelmi Bizottság 7161 számon hoztak határozatot a „felszabadított” területekről a munkaképes német lakosság – állampolgárságuktól függetlenül – Szovjetunióba viteléről. A 17–45 év közötti férfiak és 18–30 év közötti nők összegyűjtését, a deportálás irányítását és lebonyolítását a Belügyi Népbiztonság végezte.¹⁹ Horányi László békéscsabai térfelvigyázót is elvitték sváb apja miatt – igaz nem szolgálat közben, hanem lakhelyén, Gyulán – annak ellenére, hogy rendelkezett orosz nyelvű igazolással. Két év múlva tért vissza.²⁰

¹⁸ SZUVOROV 2018. 145–147. Ugyan Szuvorov a saját, 1960-as években szerzett élményeit írta le angolul 1982-ben, magyarul 2018-ban megjelent munkájában, a rendszer részben még a cári Oroszország katonai és hivatalnoki hagyományából táplálkozott, részben a totalitárius rendszer mennyiségi szemléletéből fakadt.

¹⁹ VIDA 2005. 65–67.

²⁰ LOVAS 1996. 43–44.

Másokat az egyenruhájuk miatt vitték el hadifogolynak, rosszkor voltak rossz helyen. Budapesten és környékén egyeseket a főváros elhúzódó ostromát a valódinál nagyobb létszámú véderőről szóló jelentések igazolásaként vitték el hadifogolynak az oroszok. Nedeczky Iván, Budapest Északi üzletvezetőség tisztviselője az ostromot az üzletvezetőség Teréz körüti pincéjében vészelte át. Az orosz katonák a férfiakat kiterelve „igazoltatásra” vitték, ekkor került hadifogságba. A gödöllői hadifogolytáborba kerülve jelentkezett az éppen akkor alakuló vasútépítő hadosztályba, így részt vett a Budapest–Vác–Érsekújvár–Pozsony vasútvonal helyreállításában.²¹ Hogy hányan estek hadifogságba és mennyi időre, a jelenlegi források alapján pontosan nem megállapítható. Pécs környékén 1945 nyaráig mintegy száz vasutast sikerült kiszabadíttatnia a helyi vasutas szakszervezetnek.²² A B-listázás kapcsán a MÁV által készített jelentés szerint 1946. október 1-i kimutatás szerint 1225 vasutast tartottak nyilván hadifogolyként.²³ Akik kikerültek a Szovjetunióba, csak az általános hadifogoly-hazabocsátáskor szabadultak 1947 nyaratól, de még a következő év végén is érkeztek haza MÁV alkalmazottak szovjet fogságból.²⁴

Garázdaság, erőszakoskodás

Pontos adatok ugyan nem állnak rendelkezésre, feltehetően rengeteg eset nem is jutott el a hatóságokig, de nagyon valószínű, hogy a rablás mellett a garázdaság volt a szovjet katonák által legtöbbször elkövetett bűncselekménytípus. Az erőszakoskodások (a fogalmat nem kizárólag a nemi erőszak, hanem a fizikai bántalmazás értelmében is használjuk) gyakran italozással indultak, az ital bátorítóan hatott rájuk, különösen annak tudatában, hogy fölötte álltak a magyar polgári közigazgatásnak. A Vörös Hadsereg katonái ellen csak szovjet hatóságoknak volt joguk fellépni, de városparancsnokság csak a városokban és fontosabb nagyközségekben működött, a nehezen megközelíthető távoli, kisebb falvakban, lakott területeken könnyebb volt bármilyen bűncselekményt elkövetni, hiszen mire kiért a katonai rendőrség, már rég eltűntek a tettesek. (Az is igaz ugyanakkor, hogy a főbb közlekedési útvonaltól távoli kis falvak, zsákutcás települések pont „eldugottságuk” miatt általában kevesebbet szenvedtek a katonáktól, az itt elkövetett bűncselekmények inkább egyedi eseteknek számítottak.)

Kellő ellenerő esetén persze nem mindig szaladtak a helybeliek a legközelebbi szovjet katonai alakulathoz, előfordult, hogy a felfegyverkezett helyiek, vagy a közeli honvédalakulatok akadályozták meg a szovjet katonák garázdálkodását. Ez viszont a veszéllyel járt, hogy a megsérült vagy akár meghalt katona miatt elégtételt követeltek a szovjetek. Ez történt Almásfüzitőn is 1945. augusztus 1-én, amikor éjjel ittas orosz katonák benzint akartak szerezni, de a timföldgyárban elhelyezett honvédek az állomás segítségére siettek és tűzharc alakult ki, amelynek során két orosz katona meghalt. Ennek következtében megszállták az állomás területét és mindenkit agyonlövással fenyegettek.²⁵ Nem mindig voltak ittas állapotban

²¹ LOVAS 1996. 144–146. és HL MN Különgyűjtemény. II/D-10. Gellért Tibor: A 3. Magyar Vasútépítő Dandár a fasizmus ellen. 1986. (Kézirat) 11.

²² PIL-SZKL. 48. f. 13. dosszié. Vasutas szakszervezet pécsi területi vezetőségének megválasztási jegyzőkönyve, 1945 nyár.

²³ PÁLMÁNY 1981. 217–218.

²⁴ PÉTERFFY 2018. 139.

²⁵ MNL OL Z 1610. 554. d. Almásfüzitő állomás távirati jelentése, 1945. augusztus 1.

a garázdálkodó katonák, és nem csak a kiskatonák voltak hajlamosak a verekedésre. Nem egy alkalommal fordult elő, hogy tiszték igyekeztek ököllet érvényt szerezni döntésüknek. Ez történt 1945 szeptemberében Békéscsaba állomáson is, ahol szénelszámolási vitába keveredett Nyári József szertárfőnök az állomásparancsnokság szolgálatos tisztjével. Az orosz főhadnagy követelte, hogy a beérkezett 43 kocsis szénvonatból 19 kocsi szenet adjanak át az István gőzmalomnak. A szertárfőnök felmutatta a MÁV Igazgatóság tiltó rendelkezését, mert már így is több szenet adott a vasút a malomnak, mint amennyit korábban kölcsönkapott a gőzmalomtól. Erre a főhadnagy nekiugrott Nyárinak és meg akarta verni. A szertárfőnök jelentésében említette, hogy nem egyedi eset volt a tettelegességgel való fenyegetés: „*Miután ezen erőszakosságok több ízben is előfordultak, kérek sürgős intézkedést, hogy ezen sajnálatos esetek a jövőben ne forduljanak elő.*”²⁶ A déli vasúti összekötő híd építkezésén is megelégedte egy orosz kapitány a vasutasok akadékoskodásait és megvert egy pályamestert, mert nem engedett egy nehéz vonatot ráengedni a hevenyészve összerakott építkezési iparvágányra.²⁷ Olykor viszont egymást verték az orosz tiszték, egy hatvani vasutas visszaemlékezésében állította, hogy az állomás vasúti parancsnokságát egy Havreluk nevű finn származású tiszt vezette. Amikor egy részeg orosz tiszt betört a forgalmi irodába és rendelkezni kezdett, telefonon értesítették Havrelukot, aki az akkor már álomba szenderült tisztet verte meg, majd lábánál fogva áthúzta a vágányokon.²⁸

Erőszakot azonban nem csak a lakossággal és a vasutasokkal szemben alkalmaztak az oroszok, de a hadseregen belül is gyakran éltek a verés módszerével. Herend állomás orosz forgalmistája puskatussal vágott végig a lejtős vonalon fêkezetlen teherkocsikkal elindulni vonakodó celldömölki mozdonyvezető hátán. Végül Patai Béla elindult a fêkezetlen vonattal, ami persze nem tudott megállni Veszprém külső pályaudvaron, csak a mellékvonalra terelve állt meg Veszprém bejáratánál. Amikor Veszprém külső parancsnoka felelősségre vonta a mozdonyvezetőt, megmutatta neki hátát, erre a veszprémi parancsnok egy mozdonnyal átment Herendre Pataival együtt, és rövid szóváltás után lelötte a herendi orosz forgalmistát.²⁹

A vasút területén persze nem csak a vasutasok szenvedtek el atrocitásokat, amint már szó volt róla, az utasok számítottak az igazán jó és könnyű célpontnak. Mezőtúrhoz közel, az egyik űrházban és Csugar állomáson az ott leszálló nők közül többeket megbecstelenítettek a környéken állomásozó orosz katonák.³⁰

Még egy sajátos eset idekíváncozik, bár nem sorolható egyértelműen az erőszakhoz, inkább a figyelmetlenségéből, vagy talán tájékozatlanságból fakadó esetekhez sorolható. A budapesti déli összekötő vasúti hídnál végzett roncskiemelési munkák létfontosságúak voltak két szempontból is. Egyrészt az ideiglenes híd szerkezet megerősítése és jégtörők építése a téli jégzajlás ellen, hogy a Duna jobb és bal partját egyedül összekötő vasúti hídon biztosítani lehessen télen is a forgalmat. Másrészt a hídroncsok kiemelésével megakadályozni a jégzajlás miatti árvízveszély kialakulását a roncsok visszaduzzasztó hatása következtében. A Földművelésügyi Minisztérium már

²⁶ MNL OL Z 1610. 576. d. MÁV Igazgatóság Gy. 307/345/1945 sz. átirata a Szegedi üzletvezetőséghez. Nyári József békéscsabai szertárfőnök jelentése, 1945. szeptember 14.

²⁷ MNL OL Z 1610. 561. d. 250/1945 sz. jelentés a Miniszter úr részére, 1945. december 17.

²⁸ LOVAS 1996. 69–73.

²⁹ LOVAS 1996. 208–209.

³⁰ BALOGH 2015. 293.

1945 nyarán sürgette a roncskiemelési munkálatokat, de az orosz katonai hatóságok számos alkalommal akadályozták még a szemlék tartását is. Egy alkalommal a Vörös Hadsereg által jóváhagyott engedély ellenére is rálöttek a partról a híd pilléreit csónakból vizsgáló magyar szakemberekre. A hídhoz való eljutás végül az augusztus 11-i átadással oldódott meg.³¹

Fosztogatás, rablás

Az elmúlt évtizedek visszaemlékezéseiben szinte központi helyet kapott az oroszok órák iránti csodálata és – nem kevés iróniával élve – gyűjtési szenvedélye. A vasútnál ez különösen problémás lehetett, hiszen a vonatok közlekedése, főleg a használhatatlan távközlési és biztosítóberendezések következtében létfontosságú volt az időszámítás. Ehhez képest alig jelenik meg jelentésekben vagy visszaemlékezésekben a zsebórák, karórák eltulajdonítása. Ennek ellenére valószínűsíthető, hogy egy-egy rablás után nem került sor tételes hiányjegyzék felvételére, a pórul járt vasutas örülhetett, hogy élete megmaradt. Természetesen nem csak orosz katonák fosztogattak, hanem – amint arra már utaltunk – sokszor civilek bújtak szovjet egyenruhába és követtek el bűncselekményeket.³²

Nem csak az egyén számára okoztak kellemetlenséget, és olykor életveszélyt a fosztogatások, de a vasút újjáépítését is akadályozta. Itt nem csak kisebb, könnyen mobilizálható értékekre kell gondolni, mint készpénz, óra, ruha vagy cipő, hanem számtalan alkalommal gépi berendezéseket, méretes fémöntvényeket és szerkezeteket is raboltak az orosz katonák. Budapest ostroma után pár nappal Rákos állomásfőnöke jelentette, hogy február 25-én fényes nappal egy ott kirakodó orosz légvédelmi alakulat egy nő és egy férfi tagja feltörte az újonnan felállított személypénztárt, a pénztárosnő ridikülijét szétszaggatták, okmányait és készpénzét elvitték. A kezelőnő a kasszát és a jegykészletet viszont meg tudta menteni a fosztogatók elől. Az állomáson lévő szemaformesteri épületet csak négyszer törték fel 24–25-én, egy korábbi tűzvészből kimentett összes szerszámot és anyagot elvitték, miközben az orosz tisztek halálbüntetéssel fenyegetve követelték a távíró és telefonvonalak mielőbbi helyreállítását.³³ A MÁV Pályaépítési Főosztálya például azért nem merte összeszerelni a központi pályafenntartási műhelyben őrzött elektromos hegesztőgépet, holott létfontosságú lett volna a kisebb sínek összehegesztéséhez, mert féltek, hogy az orosz katonák azt is elviszik. A műhely fatelepén lévő fűrészüzemből a gépet hajtó børszíjat vitték el, és a tartalékszíj is erre a sorsra jutott volna, ha a személyzet verekedés által is, de meg nem akadályozza a hajtószíjak elvitelét.³⁴ Még ugyanabban a hónapban Budapest Soroksári úti állomáson vágták le orosz katonák egy tartálykocsi komplett tartályát autogén hegesztővel. Nem lehetett egyedi eset, mert a MÁV Igazgatóság a Szovjetunióból hazatért Bebrits Lajos államtitkár közbenjárását kérték a szovjet hatóságoknál: *„Mivel az ilyen cselekmények az utóbbi időben sorozatosan fordulnak elő, tisztelettel kérjük szíveskedjék az orosz hatóságoknál odahatni, hogy az amúgyis minimálisra lecsökkent tartálykocsi parkunk ily cselekmények ellen megvédessék.”*³⁵

³¹ MNL OL Z 1610. 561. d. 165/1945 sz. jelentés a Miniszter úr részére, 1945. szeptember 14.

³² LOVAS 1996. 105–107., BALOGH 2015. 225–228.

³³ MÁV Arch. VG. 10005. d. 1945. február 26-i levél Budapest Déli üzletvezetőség igazgatóhelyettesének.

³⁴ MNL OL Z 1610. 561. d. 163/1945 sz. jelentés Karczag miniszteri osztályfőnök úr részére, 1945. szeptember 8.

³⁵ MNL OL Z 1610. 561. d. 216/1945 sz. jelentés Bebrits államtitkár úr részére, 1945. november 17. Tartálykocsi = tartálykocsi.

Amint arra már korábban utaltunk, a ritkán járó, emiatt zsúfolt vonatok könnyű bevételszerzési lehetőséggel kecsegtették az erőszaktól sem visszariadókat. Több jelentés is beszámol vonatfosztogatásról. 1945 kora őszén a nagykanizsai vonaton fosztogatták az utasokat orosz katonák. Balatonszentgyörgy állomás orosz őrsége elfogta a tetteseket, miután két utas segítséget tudott kérni.³⁶ Néha szinte akciófilmbe illő rablások is történtek, mint 1945. október 6-án este az egyik Hort-Csány és Vámosgyörk közötti őrháznál. A sorompóór vallomásából egy jól szervezett, a személyvonat módszeres kifosztását eredményező fosztogatás képe rajzolódik ki. Este hat orosz katona érkezett egy lovaskocsival az őrházhoz, ahol a vasutast átkutatták, és mivel nem találtak semmi érdemleges zsákmányt, mérgükben pofon ütötték. Amikor közeledett a 428. sz. személyvonat, a vonatról lövés hallatszott, mire a katonák kiszaladtak az őrhelyről és lövéssel válaszoltak, erre a vonat az őrhely előtt megállt. A katonák felugráltak a vonatra és elkezdték a fosztogatást, miközben addig ismeretlen orosz katonák szálltak le a vonat másik végéből az addig összegyűjtött zsákmánnyal. A fosztogató katonák váltása után a vonat elindult. A bakter annyira félt, hogy inkább felszállt a személyvonatra és beutazott Hort-Csányra és csak virradatkor mert visszamenni szolgálati helyére. Nem sokkal később egy kétlovas szekér érkezett orosz katonákkal, felpakolták a csomagokat és a többiekkel együtt elhajtottak. Bartha Aladár miskolci üzletigazgató jelentése szerint korábban is történt már hasonló módon megszervezett fosztogatás még tavasszal Füzesabony és Szihalom között.³⁷

1945 végén viszont már haláleset is történt fosztogatás közben. Almásfüzitő és Tata között közlekedő vonaton raboltak orosz egyenruhások, amikor ismeretlen okból 23.55-kor agyonlőtték Szakáll József 19 éves győri fiataalt. Tata állomáson az állomásparancsnokságnak sikerült elfognia a tetteseket.³⁸ Fél évvel korábban viszont saját lakásában lett egy rákosrendezői kocsirendező rablógyilkosság áldozata a vele egy háztartásban élő nővel együtt, amikor két orosz a Tatai úton lévő vasutas lakótelepen fosztogatott.³⁹ Ugyanígy rablógyilkosság áldozata lett Horváth Sándor pályaőr, akit a Celldömölk és Vinár közötti őrhelyen támadott meg egy orosz katona, előbb fejbe és hátba lőtte a pályaőrt, majd kifosztotta. A pályaőr előző nap eladott tehene árát, összesen 45 000 pengőt és az áldozat ruháit vitte magával a gyilkos.⁴⁰ Hasonlóképp lett rablógyilkosság áldozata Újudvar és Gelse között lévő 111. sz. őrházban szolgáló Horváth Zsigmond pályaőr is 1946. január 2-án. Horváth amikor látta, hogy orosz katonák közelednek az őrházhoz, családját figyelmeztette, hogy zárják be a lakás ajtaját, majd felhívta a szomszédos szolgálati helyet, hogy segítséget kérjen. A gyilkosok feltörték a padlást és az ott lévő babot és lisztet, valamint két kerékpárt vittek magukkal. A holttestre az Újudvari kiterő őrhelyről átsiető két vasutas talált rá fél órával később. Három nappal korábban a közeli 110. sz. őrházban szolgáló Udvari István pályaőrt támadták meg orosz egyenruhát viselő ismeretlenek, akik súlyos bántalmazás után kifosztották a vasutast. A fentiek tükrében érthető módon a Zalaegerszegi Osztálymérnökség január 2-i jelentésében a Gelse–Nagykanizsa szakaszon szolgáló személyzet védelmére magyar katonai védelmet kért feletteseitől.⁴¹

³⁶ MNL OL Z 1610. 554. d. Balatonszentgyörgy állomás jelentése, 1945. szeptember 20.

³⁷ MNL OL XXIX-H-50. 210. d. 49701/1945. sz. ügyirat: Hort-Csány – Vámosgyörk állomások közötti 4. sz. sorompóór megtámadása és a 428. sz. személyvonat kirablása.

³⁸ MNL OL Z 1610. 554. d. Tata állomás jelentése, 1945. december 14.

³⁹ MÁV Arch. DNR. 7422/1945: Vránics István és Till Béláné agyonlövése rákosrendezői lakásukon két orosz katona által 1945. június 1–2-én.

⁴⁰ MÁV Arch. FE. Rendezetlen anyag. 9380/1945. sz. irat, 1945. szeptember 11.

⁴¹ MÁV Arch. FE. Rendezetlen anyag. 3586/1946 és 279/1946 sz. iratok, 1946. január 2.

Gyilkosság

Nem minden fosztogatás végződött gyilkossággal, nem minden gyilkosság mögött állt anyagi haszon iránti vágy. Egyes esetekben ma már felderíthetetlen okokból került sor emberölésre, mint ahogy a Soltvadkertről Pirtóra tartó vonat egyik mozdonyának fűtőjét is a kíséző őrség egyik tagja csak úgy lelőtte, aki azonnal belehalt a tüdő- és szívlövésbe.⁴² Meg kell jegyezni, hogy természetesen nem kizárólag szovjet katonák követtek el különböző bűncselekményeket a polgári lakosság ellen, de a bolgár, román hadsereg, illetve a szerb partizánok viselt dolgairól feltehetően jóval kevesebb forrás található. Ide kapcsolódik egy román hegyivadász katona emberölési kísérlete, aki Pécel állomáson minden különösebb előzmény nélkül belelőtt az állomáson tartózkodó vonat egyik kocsijába. A lövöldözésben öten sebesültek meg, akiket a vonattal átszállítottak Gödöllőre, hogy az ottani kórházban lássák el őket. A román katonát a helyi orosz állomásparancsnokság letartóztatta, jelentette Pécel állomásfőnöke táviratban. Az ügy további kifejtéről – ahogy általában a távirati vagy telefonos jelentések esetében – nem maradt fenn irat.⁴³

Volt persze „indokkal” elkövetett emberölés is: Szeged rendezőn sokáig tartózkodott egy hadifogolyvonat, ezért a foglyok az egyik kocsiban felfeszegették a padlódeszkákat, és amikor végre elindult a szerelvény a hírhedt Foksáni gyűjtőtábor felé, számos fogoly kicsúszott a résen. A mongol őrszemélyzet egyik tagja – miután megállították a vonatot – előrement a mozdonyhoz és hangosan szidta a vasutasokat, hogy összejártsanak a foglyokkal, majd a kihajoló fűtőt lelőtte.⁴⁴

Balesetokozás

Rengeteg balesetet okoztak a Vörös Hadsereg tagjai, mind gépkocsival, mint fogatolt járművel. Magukkal hozott nemtörődömség, vagy a vagányságuk, illetve ezek keveréke rendkívül sok balesetet eredményezett a vasúti átjárókban. Mindamellet, hogy gyakran életüket is kockáztatták egy-egy bravúros átszáguldásért, számos esetben mások fizettek életükkel egy rosszul sikerült kísérlet után. *„Bár az orosz gépkocsivezetők általában nem veszik figyelembe a vasúti útátjárókat, már több esetben tapasztaltam, hogy kevés híjjával [sic!] majdnem elütöttük az autójukat, mert az utolsó pillanatban, sok esetben fél méterrel a mozdony előtt hajtanak keresztül.”*⁴⁵ Az oroszok által elkövetett balesetek egyik közös jellemzője volt, hogy nem engedték a magyar hatóságok vizsgálatát, azt minden eszközzel megakadályozták, a halottjaikat és sérülteiket magukkal vitték, időnként az autóröncsot is. Előfordult viszont olyan eset is, amikor a működésképtelen, ezért nyitva lévő sorompó keltette hamis biztonságérzet miatt nem a kellő óvatossággal közelítették meg a vasúti átjárót. Így halt meg két orosz tiszt, amikor 1945. június 14-én éjszaka Porpác és Sárvár között személyautójukat elütötte egy tehervonat.⁴⁶ Hasonló eset történt bő egy hónappal később

⁴² MNL OL Z 1610. 554. d. Pirtó állomás jelentése, 1945. június 4.

⁴³ MNL OL Z 1610. 554. d. Pécel állomás jelentése, 1945. április 23. A jelentés közli az érintett koci számát is, ebből tudható, hogy szén-, fa- és ércszállításra használt nyitott teherkocsiban utazókat értek a golyók. Mivel a háború végére alig maradt üzemképes személykocsi, ezért még 1945 őszén és telén is rengeteg személyszállító vonatban nem csak fedett, de nyitott teherkocsikat is kénytelenek voltak személyszállításra felhasználni.

⁴⁴ LOVAS 1996. 51.

⁴⁵ MÁV Arch. FE. Rendezetlen anyag. 5836/1945. R. Szabó Lajos vonatvezető jelentése, 1945. június 15.

⁴⁶ Lásd előző lábjegyzet.

– már fényes nappal – Acsád és Bük között, amikor az oroszok által leszerelt harangjelző és távbeszélő berendezés hiányában a sorompóórt nem tudták értesíteni a bolgár hadsereg motorkocsis szerelvényéről, ami elütött egy, két ittas orosz által hajtott oldalkocsis motorkerékpárt.⁴⁷

Balesetknél tartva meg kell említeni a vasúti szállítás közben történt baleseteket, amelyekből feltételezhetően nem kevés történt, bár dokumentum nem mindegyikről maradt fenn. Ezek a balesetek elsősorban a borzalmas állapotú infrastruktúra számlájára voltak írhatók. A magyar vasutasok által nem, vagy alig ismert, kritikus műszaki állapotú mozdonyokkal vontatott különféle kocsikból álló szerelvények imbolyogtak a hevenyészve újjáépített vágányokon, miközben távközlő- és biztosító berendezések hiányában gyakran az állomásoknak fogalmuk sem volt arról, mikor és honnan jön legközelebb vonat. Ennek okán előfordult, hogy a figyelmetlen váltóőr aláváltott egy katonavonatnak,⁴⁸ vagy a mozdonyvezető túl nagy sebességgel járt rá szerelvényére és az ütközéstől kisiklottak a kocsik.⁴⁹ Az egyik legsúlyosabb magyarországi vasúti baleset is egy orosz katonavonathoz köthető, amikor 1945. július 1-én este szétszakadt egy teherkocsikból álló katonavonat Baja közelében. Az orosz katonák észlelve, hogy elszakadt az első és a második kocsi között a kapocs, kiabálással és lövésekkel figyelmeztették a mozdony személyzetet. A mozdonyvezető gyorsfékkel megállította mozdonyát, amibe a fékezetlen hosszú teherkocsiszerelvény becsapódott. Az ütközés akkor energiával történt, hogy a mozdony mind az öt hajtott tengelyével, valamint 20 kocsi kisiklott, 4 kocsi pedig teljesen összetört. Mátéházapusztá állomás első jelentése körülbelül 60 halottról és 250 sérültről számolt be.⁵⁰

Végül meg kell emlékezni a Rákosrendező pályaudvaron bekövetkezett robbanásról, ami csak a helyszínen jelen lévő vasutasok hidegvérének köszönhetően nem lett tömegszerencsétlenség. A baleset részben az oroszok hanyagságának köszönhetően következett be. A szovjet műszaki alakulatok ugyanis 11 vagonnyi gyalogsági lőszert, aknát, gránátot és páncéloblót gyűjtöttek össze a pályaudvarról és környékéről, a kocsikat pedig beállították Rákosrendező pályafenntartási telepének harmadik vágányára. A szakszerűtlenül, egymásra hányva megrakott 11 fedett teherkocsit csak három napig őrizte orosz őrség, utána elvezényelték őket – hiába kérte feletteseit az állomás orosz parancsnoka a veszélyes szállítmány elszállítására. A pályafenntartási telepen felhalmozott építőanyagok miatt is a vasúti örök és a magyar katonai őrszem is fokozott gonddal figyelte az egyébként lezártatlan teherkocsikat a pályamester utasítására. 1945. november 24-én délelőtt négy polgári személy szabályos utalvánnyal lépett be, hogy 10 mázsa fűrészpport vigyenek el. A fűrészpport tárolási helye mintegy 20 méterre volt a lőszeres kocsiktól. Az őr elmagyarázta, hogy hol pakolhatnak, mire vigyázzanak, és hogy nem sétálhatnak szabadon, aminek betartásáról ellenőrző útja során többször is meggyőződött. A 11.20-kor bekövetkezett robbanás előtt pár perccel az egyik személy elment kisdolgát végezni, majd hamarosan bekövetkezett a robbanás. Az ismeretlen személy – feltehetőleg bemászott az egyik kocsiba és talán egy gyufa fényénél nézett körbe, de az is lehet, hogy valamelyik gránát vagy akna magától „elműködött” – testrészeit a robbanás színhelyétől 50-60 méterre találták meg. Meghalt még egy utcán sétáló 12 éves fiú,

⁴⁷ MÁV Arch. FE. Rendezetlen anyag. 7474/1945 sz. irat, 1945. augusztus 13.

⁴⁸ MNL OL Z 1610. 554. d. Rákospalota-Újpest állomás jelentése, 1945. július 3. Aláváltás: a váltón áthaladó vonat valamelyik kocsija alatt átállítják a váltót, így a kocsi két sín közé esik, kisiklik.

⁴⁹ MNL OL Z 1610. 554. d. Nyugati pályaudvar jelentése, 1945. május 17.

⁵⁰ MNL OL Z 1610. 554. d. Mátéházapusztá állomás jelentése, 1945. július 2.

akit valószínűleg egy szilánk talált el 80 méterre a robbanástól. Négyen súlyosan, 39-en könnyebben megsebesültek a detonáció következtében. A felrobbant 6. kocsni tüze hamar átterjedt az 5. és 7. kocsira. Az állomásfőnök irányításával a tartalékozó és néhány bátor kocsirendező segítségével az égő kocsikat lekapcsolták a szerelvényről és biztonságos távolságba vontatták. A tolatás befejezése után 2-3 perccel felrobbantak az égő kocsikban lévő lőszerke, a detonáció súlyosan megrongálta az állomás és a környező utcák épületeit, két német eredetű fedett teherkocsi és egy MÁV-os nyitott teherkocsi teljesen megsemmisült, több kocsni és 50 m hosszban a vágányzat is megrongálódott.⁵¹

Önkényes utasítás, üzemvitel akadályozása

Az egyes alakulat- és állomásparancsnokok intézkedései számos alkalommal akadályozták a vasút üzemvitelét, gyakran még a magasabb orosz szállítási parancsokat is akadályozva. Az orosz parancsnokok nem (kellően) átgondolt, szakmaiatlan döntései nem csak a vasút újjáépítését, de szélesebb perspektívában nézve az orosz katonai forgalmat is hátráltatták. Az orosz tisztek helyzete persze abból a szempontból érthető, hogy feletteseik elvárták, minél gyorsabban teljesítsék a kiadott utasításait, tekintet nélkül az esetleges problémákra, külső tényezőkre. Az egyes magasabb egységek irányítói nem voltak érdekeltek rendszerben gondolkodni, a tábormokok versenyhelyzete pont az együttműködés ellen hatott, ezzel a Vörös Hadsereg hatékonyabb működését gátolták. Az összhang hiányának egyik markáns példája olvasható a magyar vasúthálózatot irányító Koszov tábormoknak küldött levélben, amelyben a MÁV Igazgatóság a tábormok segítségét kérte, hogy a MÁV elkezdhesse a budapesti állomások, műhelyek villamos berendezéseinek helyreállítását. Az Istvánélki főműhely látta el a budapesti szolgálati helyeket árammal és végezte a berendezések karbantartását. Amikor a főműhely szerelői a Ferencvárosi pályaudvarra akartak menni a berendezéseket megjavítani, akkor az orosz őrség megakadályozta a szerelőgépkocsi elindulását, arra hivatkozva, hogy Istvánélkek a II., Ferencváros a III. Ukrán Front alárendeltségébe tartozik, és semmilyen felszerelést nem lehet átvinni a másik front területére.⁵² Hasonló okokból indult nehézkesen a komáromi vasúti híd roncskiemelése, mert bár a komáromi városparancsnok engedélyt adott a munkálatokra, a híd közelében lévő monostori erődben települt utász alakulat megakadályozta a roncseltávolítás megkezdését. Koszov tábormok segítségével derült ki, hogy a komáromi utászok bécsi parancsnokság alá tartoznak, ezért Bécsből kellett engedélyt kérni a munkálatok megkezdéséhez.⁵³

A fenti intézkedések különösen a harcokat követő hónapokban voltak jellemzőek, 1945 tavaszán és nyarán számtalan jelentés készült arról, hogy egyes orosz parancsnokok nem engedtek vonatokat közlekedni, a kijavított járműveket elvitték, vagy éppen a kiutalt anyagokat nem adták át.

⁵¹ Fosztoztatók okozták a rákosrendezői robbanást. *Népszava* 1945. november 27. 3. A szociáldemokrata lap 28 súlyos, 40 könnyű sérültről és egy 13 éves halott fiúról írt.; *Nagy lőszerrobbanás a rákosrendezői pályaudvaron. Szabad Nép*, 1945. november 25. 6. A kommunista napilap 3 halotról, 28 súlyos és 50 könnyebb sérültről írt. Másnap mínuszos hírben számolt be, hogy az orosz katonaság által tartott razzia nem vezetett eredményre. A szerencsétlenségről a filmhíradó is beszámolt: <https://filmhíradokononline.hu/watch.php?id=6065> Utolsó elérés: 2019. április 13.

⁵² MÁV Arch. KS. 2. d. K-1985/2004/II. t. Gy. 215/44/1945-E.IV sz. irat, 1945. április 12.

⁵³ MNL OL Z 1610. 561. d. 206/1945 sz. Jelentés Karczag Imre miniszteri tanácsos részére, 1945. november 9.

Április elején Rákosrendező pályaudvar parancsnoka például megtagadta az Istvántelki főműhely kérelmét, hogy beállíthassák a pályaudvarról a javítandó kocsikat.⁵⁴ A hónap közepén pedig az Északi fűtőház mozdonyát nem engedte át a pár kilométerre lévő Rákospalota-Újpest állomásra a rákosrendezői parancsnok, hogy egy iparvágányról bevigye a roncs kocsikat az Istvántelki főműhelybe, ehelyett egész nap tolatásokat végeztetett a mozdonnal. Ugyanekkor a Debrecenből szintén az Istvántelki főműhelybe sérült tartálykocsikat vontató mozdonyt tovább akartak küldeni Érsekújvárra.⁵⁵ Ugyanez volt a helyzet a Kőbányán lévő Északi főműhelynél is, itt a ferencvárosi mozdonyokat nem engedték beszállítani főműhelyi javításra.⁵⁶ Augusztusban pedig az Istvántelken megjavított kocsikat néhány nappal később Rákosrendezőn a főműhely munkatársaival átfestették a MÁV cégjelet és egyedi azonosítókat oroszra hadizsákmány jelre.⁵⁷ Persze nem csak az oroszok vitték el kijavított kocsikat, a dombóvári műhelyből bolgár katonák vitték el a helyreállítási verseny keretében kijavított 26 teherkocsit.⁵⁸

A szovjet parancsnokságok önkényes lefoglalásai miatt a Pécsi üzletvezetőség nem mert vonatokat végigközlekedtetni a Dombóvár–Lepsény–Veszprém mellékvonalon. A vonatokat Sóly megállóhelynél visszafordították, mert Hajmáskér–Veszprém közötti közlekedtetés esetén fennállt a veszély, hogy az orosz parancsnokság máshová küldi tovább.⁵⁹

Mint arra már többször is történt utalás, a szovjet csapatok közötti együttműködés távolról sem volt megfelelőnek mondható, a nem közvetlen feletteseik parancsait sem mindig tartották tiszteletben, ahogy Ferencváros és Budafok-Háros parancsnokai is negligálták Koszov tábornok rendelkezését, amiben az ott tárolt felépítményi anyagot engedte át a MÁV-nak. A két állomás parancsnokai csak az ott tárolt készlet egy részét voltak hajlandók átadni a vasutasoknak, a sínek és kapcsolószerkek nagy részét útnak indították a szovjet határ felé.⁶⁰

Szintén idetartozik, bár az eset extrémítása – és mert hasonló esetek gyakoriságára eddig nem sikerült forrást találni, tehát lehet, hogy egyedi vagy marginális cselekményről van szó – miatt kakuktkojásnak is mondható, amikor 1945 telén, a menetrendszerűen Budapestről Nagykanizsára közlekedő vonat mozdonyát Siófok állomás katonai parancsnoka visszafordíttatta Székesfehérvárra, hogy egy fedett teherkocsiban öt orosz katonát hozasson el Siófokra. Emiatt a különös kívánság miatt 270 percet kellett az utasoknak várakozniuk, amihez hozzátartozik még az is, hogy az egyébként is súlyos szénhiány miatt rendkívül gyér forgalom során szó sem lehetett fűtésről – a felesleges széntöbblet-felhasználás pedig súlyos gondot jelentett a semmilyen széntartalékkal nem rendelkező államvasutak számára.⁶¹

⁵⁴ MÁV Arch. KS. 2. d. K-1985/2004/II. t. Gy. 214/400/4/945. sz. irat, 1945. április 9.

⁵⁵ MÁV Arch. KS. 1. d. 37. őe. Levéltervezet Koszov tábornoknak, 1945. április 25.

⁵⁶ MÁV Arch. KS. 2. d. K-1985/2004/II. t. Gy. 214/400/3/945. sz. irat, 1945. április 9.

⁵⁷ MÁV Arch. KS. 1. d. 37. őe. Gy. 212/609/945. E. I. Varga László MÁV-elnök levele Koszov tábornokhoz, 1945. augusztus 3.

⁵⁸ PIL-SZKL 1. f. 6. á. 135. őe. Kossa István, Szakszervezeti Tanács főtitkára Ft. 1892/45 -Ko/Vné sz. levele Gerő Ernő miniszternek, 1945. június 21.

⁵⁹ MÁV Arch. BG. f. 1. d. Pécsi üzletvezetőség helyzetjelentése. 1945 július. Forgalmi és Kereskedelmi osztály jelentése. 51–73.

⁶⁰ MNL OL Z 1610. 561. d. 163/1945 sz. Jelentés Karczag Imre miniszteri tanácsos részére, 1945. szeptember 8.

⁶¹ MNL OL Z 1610. 554. d. Nagykanizsa állomás jelentése, 1945. december 13.

A MÉRLEG MÁSIK OLDALA

Ahogy arra már a bevezetőben utaltunk, az iratok – magyar szempontból – általában passzios hangvételűek, kevés jelentésben szerepel az orosz katonák segítsége, kevés forrás tünteti fel pozitív színben a vörös lobogó katonáit. A felhasznált levéltári források és visszaemlékezések között valóban csekély számban fordulnak elő a Vörös Hadsereget pozitív színben feltüntető adatok, de azért akad ilyen. (Az orosz források valószínűsíthetően sokkal pozitívabb képet adnak a szovjet hadsereg magyarországi ténykedéséről – az erőszakos cselekmények elhallgatása mellett.) Néhány példával szeretnénk rávilágítani az orosz katonák segítségnyújtásaira, hiszen a kizárólag sérelmeket figyelembe vevő múltszemlélet torz képe hamis történelemkép továbbhagyományozódását jelenti. Az ismert közmondást kicsit átfogalmazva: A rosszban lehet valami jó is.

A legtöbb esetben más alakulatok katonái erőszakoskodásaival szemben fellépő orosz tisztekkel lehet találkozni a visszaemlékezésekben, akik igyekeztek a szolgálatteljesítéshez szükséges nyugalmat biztosítani. A már említett hatvani vasúti parancsnok esete mellett Hatvan városparancsnoka, egy bizonyos Szmirnov őrnagy is igyekezett a rend fenntartásában, a kilengések megakadályozásában.⁶² Békéscsabai vasutasok szintén pozitívan emlékeztek vissza a Kovalcsuk városparancsnokra, aki igyekezett megvédeni a lakosságot bármiféle atrocitástól.⁶³

Előfordult az is, hogy a hosszabb ideig együtt dolgozó vasutasok és orosz katonák között a kényszerű együttműködésnél mélyebb kapcsolat alakult ki. A Pápán szolgáló szovjet vasutasok közül egy harkovi fiatalnak sikerült baráti kapcsolatot kiépítenie a helyi vasutasokkal.⁶⁴

A visszaemlékezésekben legtöbbször a seftelési, cseberberelési lehetőségek jelentek meg az oroszok „legpozitívabb” tulajdonságaként, akikkel megfelelő valutáért cserébe – ez általában valamilyen alkohol volt – a vasút újjáépítéséhez, illetve a mindennapi üzemvitelhez szükséges eszközöket lehetett beszerezni. Turányi István szombathelyi osztálymérnök visszaemlékezése szerint a nyugatról érkező zsákmányt szállító vonatokat rendszeresen megdézsmálták a vasutasok, a könnyen elemelhető kézi szerszámokat, kisebb gépeket „véletlenül” lelőkték a kocsikból, ha nem figyelt oda az őrség. Más esetben pedig egy-két üveg pálinkával el lehetett érni, hogy az őrség félrenézzen, amíg a hiányzó dolgok le nem kerültek a vagonokról. A szegedi fűtőháznál bizonyos esetekben viszont még üzletelni sem kellett, a helyi parancsnok adott katonákat, hogy az éppen beérkező vonatokról a szükséges alkatrészeket a fűtőházi személyzet leszerelje.⁶⁵

Mindezek mellett nem elhanyagolható volt a részvételük a nagyobb folyami hidak újjáépítésében, hiszen a visszavonuló németek által felrobbantott Duna- és Tisza-hidak miatt az ország három részre szakadt. Különösen a budapesti déli összekötő vasúti híd építése volt létfontosságú, Budapest ostroma után azonnal nekiláttak a szovjet műszaki alakulatok egy híd-provizórium építésének, ami 1945. április 26-ára el is készült.⁶⁶ A hidat az őszi folyamán részben átépítették, egy széles hajózható nyílást hoztak létre, valamint végig aktívan vettek részt

⁶² LOVAS 1996. 69–73., 77–82.

⁶³ LOVAS 1996. 37–39., 39–41.

⁶⁴ LOVAS 1996. 202–205.

⁶⁵ LOVAS 1996. 50–55.

⁶⁶ FRISNYÁK 2001. 192.

a hidat védelmező jégtörők építésében.⁶⁷ Valamennyi 1944–1945-ben ideiglenesen helyreállított Duna- és Tisza-hídnál jelentős létszámú munkaerővel, valamint gépekkel, berendezésekkel segítették a vasúti kapcsolatok újjáépítését, Baján jobb híján vasúti pontonhidat létesítettek, aminek üzemeltetését később honvéd vasútépítő századokra bízták 1946. márciusi elbontásáig.⁶⁸ Természetesen a nagy folyami hidak provizórikus helyreállítása stratégiai okokból történt, de nem mellékesen ezeknek a hidaknak lehetett köszönni, hogy újraindulhatott az országrészek közötti közlekedés, és így a nagyvárosok, valamint az iparvidékek élelmezése, kiszolgálása. Értelemszerűen a jegesár elleni védekezésben is kivették részüket az oroszok mind a Tiszán, mind a Dunán, hogy ne szakadjanak meg az utánpótlási vonalak, illetve a Szovjetunió számára létfontosságú jóvátételi és zsákmány szállítások. Természetesen nemcsak a vasúti, hanem a közúti hidaknál is figyelő és robbantószolgálat révén igyekeztek a sérülékeny provizóriumokat megvédeni a híd- és hajóroncsok miatt feltorlódott jégtábláktól.⁶⁹

ÖSSZEGRZÉS

A fenti oldalakon kísérletet tettünk vázlatosan bemutatni a vasutasok és a Vörös Hadsereg katonáinak kapcsolatát. A lakosságot – és köztük a vasutasokat – ért incidensek, bűncselekmények jól ismertek, de érdemes megpróbálni beleélnünk magunkat a szovjet kiskatona helyzetébe. Ismeretlen, az otthoni környezethez képest gyökeresen eltérő világban (kultúrsokk) idegen, más nációjú katonatársak között a háborús borzalmakat átélt katonáknak nem lehetett nehéz némi „kaland”, szórakozás és bevétel után nézni, még ha idővel a városparancsnokságok egyre szigorúbban torolták is meg a polgári lakosság ellen elkövetett bűncselekményeket.

A Magyar Államvasutak és a közlekedésügyi tárca iratai, valamint a visszaemlékezések is – ahogy azt már korábban említettük – az atrocitások, garázdaságok, önkényeskedések megszámlálhatatlan mennyiségéről tudósítanak. A téma komplex áttekintése érdekében – a forrásadottságok korlátozottsága ellenére is – igyekeztünk néhány példával a segítőkészséget, a megértést is bemutatni, amelyekre bár számszerűleg jóval kevesebb említést sikerült feltárni, feltételezhető, hogy ezek a segítségnyújtások, védelmezések jóval gyakrabban történtek, mint azt jelenlegi ismereteink alapján feltételezni lehet. Ami persze még nem jelent mentséget egyetlen erőszakoskodásra, garázdaságra vagy rablógyilkosságra.

⁶⁷ NEMESKÉRI–KISS 1996. 146.

⁶⁸ LÉKA GYULA: *A műszaki csapatok részvétele az ország újjáépítésében, 1945–1948*. Kézirat. Hadtörténelmi Levéltár, MN Különgyűjtemény. TGY-II.A. VIII/a-11. 24–32.

⁶⁹ Két hét múlva állnak Budapest védőgátjai. *Szabad Nép* 1946. január 27. 1.; A Tisza áradása már az újszegedi vasúti hidat is fenyegeti. *Délmagyarország* 1946. február 15. 3.; Vasárnap árvízvédelmi értekezlet volt Szegeden Takács Ferenc árvízvédelmi kormánybiztos jelenlétében. *Délmagyarország* 1946. február 19. 2.; A Vörös Hadsereg magyarországi árvíz-segítségé. *Népszava* 1946. március 24. 3.

FELHASZNÁLT IRODALOM

BALOGH L. BÉNI (2015): „Törvényes” megszállás. *Szovjet csapatok Magyarországon 1944–1947 között*. Budapest, Magyar Nemzeti Levéltár.

FRISNYÁK ZSUZSA (2001): *A magyarországi közlekedés krónikája*. Budapest, MTA TTI.

KÉKESDI GYULA (1967): *Négy ország viharában. Bebrits Lajos élete*. Budapest, Kossuth.

KRAUSZ TAMÁS – VARGA ÉVA MÁRIA (2013): *A magyar megszálló csapatok a Szovjetunióban. Levéltári dokumentumok, 1941–1947*. Budapest, L'Harmattan.

LOVAS GYULA (1996): *Újra gurulnak a vonatok*. Budapest, MÁV.

NEMESKÉRI-KISS GÉZA (1996): A hazai vasúti hídépítés fejlődése. In MEZEI ISTVÁN – SOMODY ÁRPÁD (szerk.): *Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből*. Budapest, MÁV. 115–158.

PÁLMÁNY BÉLA (1981): *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949)*. Budapest, Új Magyar Központi Levéltár.

PÉTERFFY GERGELY (2018): Vasutas hétköznapiak a II. világháború után, 1945–1948. *Studia Comitatus*. 36. 136–175.

ROMSICS IGNÁC (2000): *Magyar történelmi szöveggyűjtemény, 1919–1999*. I–II. kötet. Budapest, Osiris.

SZUVOROV, VIKTOR (2018): *Felszabadítók. A szovjet hadsereg belülről*. Budapest, Kairosz.

VIDA ISTVÁN (2005): *Iratok a magyar–szovjet kapcsolatok történetéhez. 1944. október – 1948. június*. Budapest, Gondolat.

Levéltári források

Hadtörténelmi Levéltár – MN Különgyűjtemény

MÁV Archívum – BG fond: Budapesti igazgatóság gyűjteményes iratai

MÁV Archívum – FE fond: I. és II. fokú fegyelmi bizottságok iratai

MÁV Archívum – GG fond: Gépészeti Szakosztály gyűjteményes iratai

MÁV Archívum – KS fond: Visszaminósított TÜK iratok

MÁV Archívum – VG fond: Vezérigazgatóság gyűjteményes iratai

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára – Z 1610 fond: MÁV Gyűjteményes iratok

Politikatörténelmi Intézet – Szakszervezetek Központi Levéltára – 1. fond: Szakszervezeti Tanács iratai

Sajtó

Délmagyarország

Népszava

Szabad Nép

MELLÉKLET



1. KÉP *Szent László út 133–143 sz. alatti MÁV tisztviselőtelep 1945* (Forrás: Fortepan No. 129443)



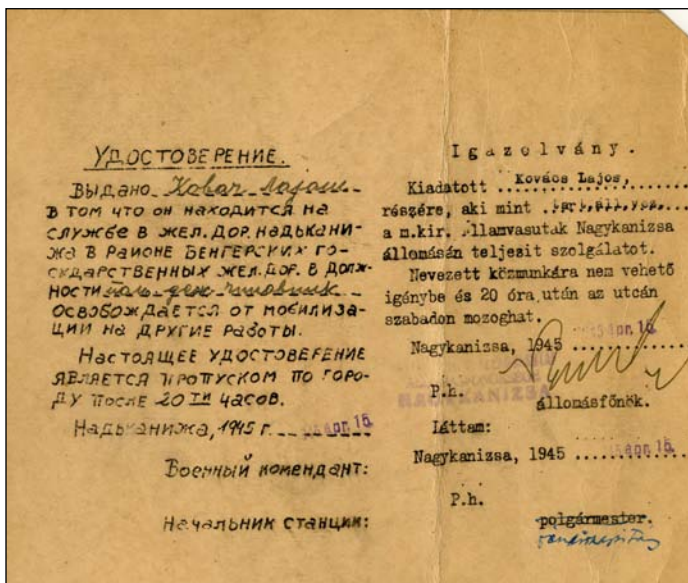
2. KÉP *Orosz tűzszerészek Budapesten* (Forrás: Fortepan No. 175264)



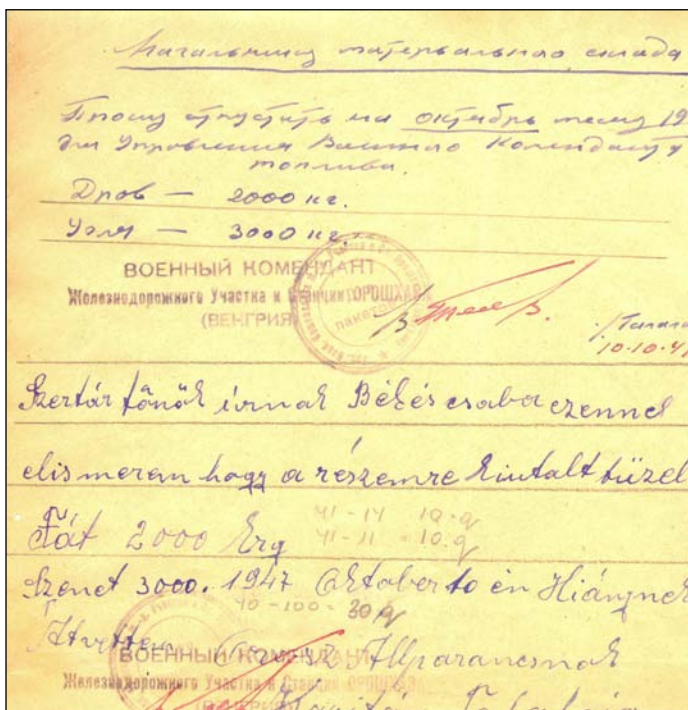
3. KÉP Balatonalmádfürdő 1945. Kép bal szélén lévő nyitott teherkocsin szovjet trófeajel (Forrás: Fortepan No. 175122)



4. KÉP Balatonalmádfürdő állomáson összegyűjtött lőszer és gránátok, 1945 (Forrás: Fortepan No. 175166)



5. KÉP Orosz–magyar kétnyelvű igazolvány nagykanizsai vasutas részére, 1945 (Forrás: MÁV Archívum)



6. KÉP Orosháza szovjet állomásparancsnokság kétnyelvű tüzelőanyag-átvételi elismervénye, 1947 (Forrás: MNL OL)