

Dr. Hadnagy Imre József

TŰZOLTÓ VOLT, ÉS VASUTAS

Emlékek, gondolatok – édesapám - Hadnagy József önkéntes tűzoltó százados, MÁV főfelügyelő életéről, önkéntes és létesítményi tűzoltói munkásságáról (1934-1957-ig)

BEVEZETÉS

Nehezen, emlékek sokaságával övezve sok évvel az elvesztése után tudok csak erőt venni, hogy gazdag életútjának elsősorban tűzoltói vonatkozású eseményeit bemutassam, ezek a - MÁV-tól történő nyugdíjazásáig – a vasúti szolgálatához száz szállal kötődnek. A gondolat, hogy írásos emléket állítsak apámnak már hosszú idő óta foglalkoztatott. Ez sokáig csak terv maradt. Fontos, vagy fontosnak vélt dolgok miatt egyeseket – mint egy ilyen tervet - későbbre halasztunk. Esetenként mi magunk kerülünk olyan helyzetbe, amikor be akarjuk bizonyítani, hogy képesek vagyunk új kihívások elé nézni, az új feladatot legjobb tudásunk szerint megoldani, a korábbi tervek kivitelezését pedig elodázzuk.

Az élet gyakran kegyetlen hozzánk jönnek a családi, az egyéni gondok, sőt – ami nagyon fájdalmas a szülők elvesztése tetézi a bajt. Ezek nagyon mély sebek, amelyeket az idő csak nehezen és lassan tud begyógyítani. Talán ez lehet mentség a tervek megvalósítását illetően.

Apámat 2003-ban (89. évében), anyámat 2007-ben (84. évében) vesztettem el, mindkettő nagyon érzékenyen érintett. Apám halála egyszerű és gyors volt. Egy nap levegőhiánnyal küszködve ébredt, kérte a mamát nyisson ablakot, majd elbúcsúzott érezve, hogy nincs tovább. Az orvos dolga ezúttal a gyors távozás megerősítése volt. Anyám sajnos ezzel ellentétben sokáig volt beteg. Egy ideig keményen állta a sors csapásait, majd nemcsak fizikailag, de lelkileg is összeroppant, nem akart élni, és ez sajnos az elmúlást siettette.

2004-től a Tűzoltó Múzeumban dolgoztam, a tűzoltói lét, a tűzoltó emlékek alaposabb megismerése ösztönzést adott ahhoz, hogy apám tűzoltó vonatkozású dolgait végre összegezzem, a korábbi terv valóra váljon. Elsőként bemutatom, hogy a vasutat, és tűzoltó ügyet szolgálva, azaz kétféle egyenruhát viselve mit tudott tenni tűzoltóügyben 1957-ig. Apám életének - a katonai szolgálattal együtt - volt olyan időszaka, amikor egyidőben – háromféle egyenruhás szervezetet is szolgált. Különböző egyenruhás szolgálataiból egy-egy pillanat felvillantva az **1. képen** látható.



1. kép. Egyenruhában folyamórként 1938-ban, vasutasként 1941-ben, tűzoltóként 1970-ben

A VASUTASKÉNT ÉS FOLYAMŐRKÉNT IS A TŰZOLTÓÜGY ELKÖTELEZETTJE

Apám, Hadnagy József 1914. 12. 16-án született Veszprém megyében - a Bakony-hegység Papod-hegyének lábához simuló, fele-fele arányban magyar és magyarországi németek által lakott, kis községben - Gyulafirátót¹ Hadnagy József MÁV pályaoőr-helyettes és Tóth Borbála háztartásbeli gyermekeként. Életútját meghatározta, hogy gép- és faipari szakiskolát végzett, és ugyanitt autószerelő szakképesítést is szerzett². Ilyen iskolai végzettség birtokában nem is véletlen, hogy a technikai eszközök fontos szerepet tölthettek be életében, munkája pedig a vasút műszaki rendszereket létesítő, fenntartó és üzemeltető ágához, valamint önkéntes alapon, de hosszú ideig hivatali kötelességként – létesítményi tűzoltóként - a tűzoltóügyhöz is kötődik.

Gyulafirátót (Veszprém megye) egy - Várpalota és Hajmáskér települések külterületén fekvő az Észak-Bakony lábánál lévő, a Monarchia idején is használt, és ma is üzemelő - katonai gyakorló-, és lőtér nyugati részével határos területen található, ma Veszprém város része. A katonai gyakorlatok, műveletek mindenkor sok kíváncsi embert vonzottak, gyakran sokakat veszélynek is kitétek. Akadtak olyanok is, akik akaratlanul keresték a forró pillanatokot. Közéjük tartozott a falu egyik kecskepásztorja is, aki a világ legtermészetesebb dolgaként a közeli lőtéren a fel nem robbant gránátokat gyűjtögette, és azokat nádfedeles kis házának a padlásán tárolta, nem számolva azzal, hogy egyszer ennek esetleg végzetes következményei is lehetnek.

Apám akkor ismerkedett meg igazán a vörös kakas nem éppen emberbarát oldalával, amikor a kecskepásztor kis viskója valami oknál fogva kigyulladt. A tűz ereje folytán a padlásán levő gránátok kisebbfajta háborút okoztak. A pásztor házának tüzét oltani szándékozó jó szándékú és segíteni akaró emberek, önkéntes segítők szaladtak erre-arra, amerre csak tudtak, miközben repeszdarabok süvítettek a fülük mellett. Arra tulajdonképpen nem is számíhattak, hogy egy csata kellős közepébe kerülhetnek. De egyébként vízzel azt a tüzet oltani, amelyben még fel nem robbant gránátok vannak badarság, az életveszély miatt nem is szabad. Ettől kezdve érlelődött apámban az a gondolat, hogy a bajban önkéntes segítőként közreműködjön, esetleg tűzoltóként a tüzek megelőzése, megfékezése gyakran emberpróbáló feladatát is gyakorolja, tudatosan készült erre a szép hivatásra.

Fém- és faipari szakmunkásként, autószerelő szakképesítéssel – a vasutak létesítésekor indult családi hagyományt követve - a vasút szolgálatába állt, ott munkakörével összefüggően, de mellette szabadidőben önszorgalomból, autodidakta módon hasznos tűzoltói ismereteket is szerzett, akkor még nem is gondolva arra, hogy később a vasútnál betöltött



2. kép. Az 1980-ban kiállított önkéntes tűzoltó igazolvány

¹ A Veszprém megyei Rátóton (Rátóthon) 1892-ben 1490 ember élt, ebből 792 magyar, 698 német, az itt élők közül 1204 római katolikus, 2 evangélikus, 252 református, 32 izraelita. 1914-ig ez lényegesen nem változott meg.

² Bizonyítványa tanúsága szerint a Győri Magyar Királyi Állami Fa- és Fémipari Szakiskolában 1932-ben motorkezelő tanfolyamot végzett, a bizonyítvány automobiljavító- és szerelő iparban munkakönyv, és egy év gyakorlat után iparigazolvány váltására jogosít. A végbizonyítvány kovács, szerszámkovács, lakatos (mülakatos, épületfelvasaló és géplakatos), illetőleg vas- és fémsztergályos szakma gyakorlására jogosít.

magasabb munkakörökben ezek az ismeretek nélkülözhetetlenek lesznek, sőt hivatali kötelességként ezek egy részét tűzvédelmi felelősként gyakorolnia is kell.

Előbb pályamunkásként dolgozott Veszprémvarsányban, Pápán, majd tanfolyamhallgató Celldömölkön, Szombathelyen. A nevezett településeken önkéntes tűzoltótestületek működtek, melyek valamelyikéhez (vagy többhöz is) a kapcsolatot megtalálta. Elismert tűzoltói működésének kezdő időpontja 1934, erről az 1980-ban kiállított önkéntes tűzoltói igazolványa is tanúskodik (**2. kép**), /később ez némiképpen módosult éppen a 4/1979 (IX. 16.) BM számú rendelet 3§(2) alapján, mert ez úgy írja elő, hogy az önkéntes tűzoltóságnál eltöltött szolgálati évek kiszámításakor a más (állami, vállalati) tűzoltóságnál eltöltött szolgálati időt is figyelembe kell venni/.

Az önkéntes tűzoltó egyesülethez való tartozását illetően - erről az időről - adatok nem állnak rendelkezésre, ezért több dolog lehetséges. Először az, hogy nagy valószínűséggel a munkahelyei közül vagylagosan Veszprémvarsánynak, Pápának, illetve állandó lakhelyének Gyórszentivánnak³ az önkéntes tűzoltói fogadták be. Az utóbbi három település egyébként nincs is nagyon távol egymástól, bármelyik volt a befogadó az önként vállalt feladatát - a főfoglalkozásának gyakorlása mellett - teljesíteni tudta. A másik megoldás, hogy a vasútnál is létező tűzoltóság számára egy a tűzoltóügy, a tűzoltói munka iránt érdeklődő fiatal jó alany, ezért létesítményi felelősnek jelölték ki, azaz a tűzvédelmi szabályok, előírások tudatosításának feladatával, betartásának ellenőrzésével bízták meg. A folyamórségnél pedig miért ne láthatott volna el a katonai szolgálattal összefüggő tűzvédelmi felelősi munkát egy önkéntes, vagy létesítményi tűzoltó. Az elismerhető tűzoltói munkához - egyesületi tagsághoz, a tűzvédelmi felelős megbízáshoz, - nemcsak egyéni elhatározás kellett, hanem állami (katonai, vasúti) akaratra, ösztönzésre is szükség volt.⁴

Katonai szolgálatot 1936. 10. 05 és 1939. 01. 09 között a budapesti Folyam-órségnél teljesített, tartalékos 1940-ben három hónapig Sátoraljaújhelyen. Emlékeim szerint számvivő tisztesként tűzvédelmi feladattal is meg volt bízva.



3. kép. A pályamesteri tanfolyam elvégzésekor (1939)

A vasút akkori szervezete is igényelte a tűzmegelezési és tűzvédelmi ismeretekkel rendelkező embereket, így apám önkéntes tűzoltóknál szerzett ismereteit és gyakorlati tapasztalatait is. A vasútnál mindezeket - előbb pályamunkásként, munkavezető előmunkásként, majd 1939-től a szaktanfolyam elvégzése után pályamesterként (**3. kép**) - is tudta kamatoztatni.

A vasút ma is, de régen is veszélyes üzem volt, a vasúttal kapcsolatos tüzesetek nem voltak kivételes dolgok. A vasúti vontatás főszereplői a gőzmozdonyok a vasútállomásokon, pályaudvarokon, de lakott területen is lehettek a tüzek okozói. A gőzerővel való vontatás idején - a gőzmozdony által szétszórt szikrák miatt - gyakoriak voltak a vasúti eredetű erdő-, és bozóttüzek, valamint aratás idején a gabonatóblák, tarlok tüzei.

A vasút előbb megbízással tűzvédelmi felelősöket foglalkoztatott, később nagyobb gócpontokban (a foglalkoztatottak létszámával arányos) vasúti tűzoltó szervezetek is alakultak. Így apám felelős személyként, hivatalból is foglalkozik tűzmegelezési, tűzvédelmi kérdésekkel és azok gyakorlatba való átültetésével.

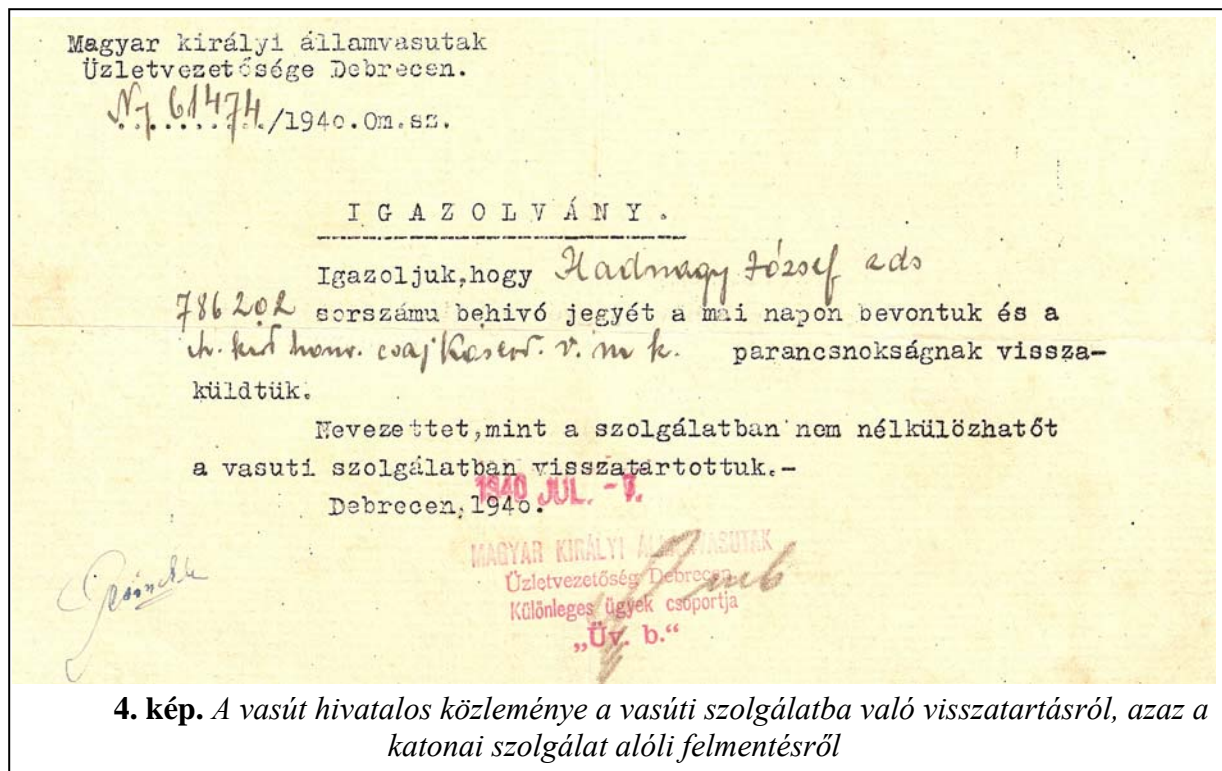
A II. világháborúban katonai szolgálatot nem teljesített, kivéve a három hónapos tartalékos szolgálatot, mert a vasút hadiüzem lévén a felmentéséért hivatalosan járt el (**4. sz. kép**). 1940. januártól előbb telítőmesterként Püspökladányban a MÁV Talpfatelítő-telepen szolgált, majd 1941-

³ Veszprémvarsányban 1888-ban, Pápán 1871-ben, Celldömölkön 1883-ban, Szombathelyen 1872-ben, Gyórszentivánon 1885-ben alakult meg az önkéntes tűzoltótestület.

⁴ Vasutasként sok településen dolgozott, akkor hallotta, tanulta meg a Gyirmóti községi tűzoltók munkájáról szóló éneket, amely keverék - magyar és sváb - nyelven íródott. Egy részletére én is emlékszem (a hiteles szöveget nem garantálva):

„Hej Gyirmóton tűz ütött ki,	Húzni, vonni a nagy spricni,	A spricniben egy krumpedli,
Hollári, hollári hopp,	Hollári, hollári hopp,	Hollári, hollári hopp.”
Drejcig legény a húznis spricnin,	De a spricni nem működni,	
Hollári, hollári hopp,	Hollári, hollári hopp,	

től Kunmadarason⁵ segédpályamester, de egy kis kitérő után ismét korábbi munkahelyére visszakérülve Püspökladányban szolgál három évig. A talpfatelítés⁶ tűzveszélyes munka, ezért szervezett tűzvédelmi képzésben is részesül, de ez már egy új fejezete tűzoltói tevékenységének.



4. kép. A vasút hivatalos közleménye a vasúti szolgálatba való visszatartásról, azaz a katonai szolgálat alóli felmentésről

KÉPZETLEN ÉS EMBERSÉGESEN A VASÚT ÉS A TŰZOLTÓÜGY SZOLGÁLATÁBAN

A vasutasok tűzoltói képzését – a háborús időköt is figyelembe véve – két fontos dolog indukálta, először is a vasút veszélyes üzem lévén gyakorta tüzesetek okozója, másodsor a légvédelmi törvényben előírt kötelezettségek megismerése, valamint a légoltalmi felkészítés. A korszerű tűzvédelmi, és légoltalmi ismereteket az arra kijelölt személyek tanfolyamon sajátították el. A háború árnyékában mindezekről - a lehetséges hadicselekményekkel is számolva - az alábbi jogszabályok rendelkeztek:

- Az **1935. évi XII. törvénycikk**, azaz a légvédelemről szóló kerettörvény.
- A magyar királyi honvédelmi miniszter **17.176 eln. 15-1936 számú rendelete** a légvédelemről szóló 1935. évi XII. törvénycikk végrehajtása tárgyában.
- Az előző (17.176 eln. 15-1936. sz. H.M.) rendelet alapján kiadott **Légoltalmi Utasítás**.
- Az **1936. évi X. törvénycikk** a tűzvédelem fejlesztéséről.
- Ennek végrehajtása tárgyában kiadott **180.000/1936 B.M. sz. rendelet** azon részei, amelyek nemcsak a tűzoltóságra vonatkoznak, hanem mind szervezési, mind műszaki szempontból a légoltalom céljait hivatottak előmozdítani.

⁵ Püspökladányban 1886-ban, Kunmadarason 1881-ben alakult önkéntes tűzoltótötestület.

⁶ Egykor, a vasút létesítéseköt az acél síneköt – párban – a szabályos távolságra egymástól elhelyezkedő talpfák két szélső – körülbelül - egy ötödénél a talpfákra merőlegesen fektették le, az elmozdulás ellen alátételemezerek rakták, majd az alátételemezeken átmenő csavarokkal rögzítették a talpfákhoz. Egy vasúti vágány fő elemét képző két sín a szabványban meghatározott – milliméterben kifejezett – távolságon egymással párhuzamosan futott végig a vasútvonalon. (A szabványban megadott távolság attól függően eltért, hogy keskeny-, normál-, vagy széles-nyomközű vasútvonalat építettek). A talpfákat az időjárás elleni védelem, illetve a hosszú időtartamú használat érdekében vegyi anyaggal itatták át (gázoljjal, kátránnyal, stb., illetve ezek valamiféle keverékével) az erre a célra létesített speciális ipartelepeken, amelyeket a vasútnál Talpfa-telítőköt neveztek. Ma a vasútépítésnél a sínek tartásához zömében vasbeton szerkezetű elemeket használnak, a váltóknál talpfákat alkalmaznak, ez utóbbiakat a korábbi technológiához hasonlóan vegyi anyaggal telítik.

A jogszabályok előírásai szerint légi veszély elrendelésekor szabályozottan történt a lakosság riasztása és óvóhelyre irányítása, rombolás esetén pedig a segítségnyújtás szervezeten folyt. Természetesen a vasutasok a felelősségi területükön ezt hivatalosan végezték, de más szervezetekkel – elsősorban légoltalom szakembereivel és a tűzoltókkal - mindig együttműködtek.

A vasút szervezett közintézményként egy-egy adott településen mindig jelenlévő szakembereivel tehetett és tett is a hatékony tűzvédelem érdekében. Am háborús időben az előbb felsorolt jogszabályok alapján kötelessége is volt mindent megtenni az állampolgárok, de főleg a vasúti csomópontok a légi támadások célobjektumai védelmében, azok rombolása esetén az élet és értékek mentése, a tüzek lokalizálása érdekében.

Ezek ismeretében teljesen természetes, hogy a püspökladányi Talpfatelítő-telep telítőmesterének a legkorszerűbb tűzoltói és légoltalmi ismereteket tanfolyamon kellett megszerezni, ez meg is történt 1943. május. 3-tól 29-ig Budapesten a kerületi tűzoltó tanfolyamon (**5. kép**), ahol a kismotorfecskenő kezelésből is sikeresen levizsgázott (**6. kép**). A tanfolyam elvégzése önkéntes, köteles, magántűzoltóságok tisztí tennivalóinak ellátására is képesítette.

A budapesti kerületi tűzoltótanfolyam tananyagát a Magyar Országos Tűzoltó Szövetség 1940-es évek elején kiadott szabályzatai képezték. Nevezetesen:

1. Kárelhárító gyakorlati szabályzat tűzoltóságok számára. Alapkiképzés (Gy-1) (MOTSZ, Budapest 1942)
 - 1. füzet. Alapismeretek
 - 2. füzet Alaki kiképzés
 - 3. füzet Tűzoltói testnevelés
 - 4. füzet Jelek és jelzések, a repülőgépek felségjelei c. melléklettel.
2. Kárelhárító gyakorlati szabályzat tűzoltóságok számára. Alapkiképzés (Gy-2) (MOTSZ, Budapest 1942)
 - 1. füzet. Tűzoltó fecskendők és tartozékainak szerelése (leírás)
 - 2. füzet Tűzoltó fecskendők és tartozékainak szerelése (ábrák)
 - 3. füzet Különleges létrák és különleges szerek szerelése
3. Tűzrendészeti szervek egyenruházata, öltözködése és tiszteletadása szabályzat (MOTSZ, Budapest 1940)
4. Kárelhárító oktatás tűzoltóság számára (MOTSZ, Budapest 1943)
A kismotorfecskenő és kezelése

A világháború borzalmai az akkori munka-, és lakhelyét Püspökladányt⁷ sem kerülték el, ez az - egyébként nem kis - alföldi település jelentős vasúti csomópont, itt ágazik el Debrecen – Nyíregyháza, valamint Nagyvárad – Kolozsvár irányába a vasút. Ebből kifolyólag a szövetségesek bombatámadásainak célobjektuma volt, így a bombázást sem kerülte el a pályaudvar. Apám elbeszélése alapján emlékszem, hogy sokszor éjnek idején kellett menekülni az állomás közvetlen szomszédságában lévő lakóépületekből az embereknek. Sőt az is előfordult, hogy az óvóhelyet a sok esővíz elárasztotta, és nyakig vízben vészelték át a bombatámadást. Éjszakai bombázáskor az oroszok – az akkori nevén - Sztálin gyertyákkal világították meg a pályaudvart és a települést, hogy a bombavetés (célzás) pontosságát növeljék.

A bombatámadásokat követően apámnak - munkaköri kötelességként, valamint tűz-, és légoltalmi felelősként – szemrevételezni kellett a pályaudvart és a telítő-telepet, ez sem volt egyszerű, mert a pályaudvar zárt - karhatalom által őrzött - területére csak engedéllyel volt szabad belépni (**7. sz. kép**). Az ellenőrzés utáni kezdődtek a szükséges tűzoltási, mentési, helyreállítási munkák. A frontra irányuló hadiszállítások biztosítása érdekében a bombatámadás során rombolt vágányokat helyre kellett állítani, a romokat el kellett takarítani. Ez nehéz munka volt, a késlekedés és mulasztás, az esetleges szabotálás a haditörvények szerint súlyosan büntetendő cselekménynek számított.

⁷ 1944-ben 15 204 lakosa volt. Járási székhely, szintiszta magyar, és többségében református lakossággal.

5. kép. Bizonyítvány a budapesti kerületi tűzoltótanfolyam elvégzéséről

B u d a p e s t i k e r ü l e t i t ű z o l t ó t a n f o l y a m .

5/21 szám.
1943. tanf.



Bizonyítvány.

vizsgabizottság ezennel igazolja, hogy

H a d n a g y J ó z s e f ú r ,

aki Gyulaafirátót községben, városban 1914. évi
december hó 16. napján született, r. kath. vallású,
budapesti lakos, a Budapest városban
az 1943. évi május hó 3. napjától 1943. évi május hó 29. napjáig
tartott kerületi tűzoltótanfolyamot elvégezte, a záróvizsgát sikerrel letette
és ennek alapján őt önkéntes, köteles és magántűzoltóságok tiszti tenni-
valóinak ellátására képesítettnek nyilvánítja.

A m. kir. honvédelmi miniszter úr 61,441-1938. eln. lgv. számú
rendelete alapján e légoltalmi kiképzéssel kibővített kerületi tűzoltó-
tanfolyamot eredményesen végzett hallgatóknak külön légoltalmi tan-
folyamot végezniök nem kell.

B u d a p e s t 1943. évi május hó 29. napján.

Jepes Gy. Pál
a tanfolyam felügyelője.

Somogyay István

Reppányi János

Dr. Mészáros István

Dr. Cselle László
a tanfolyam előadója.



Leányos István
a tanfolyam parancsnoka.

Leányos István

Leányos István

B u d a p e s t i kerületi tűzoltótanfolyam.

5/21. szám

194 3. tanf.



BIZONYÍTVÁNY

vizsgabizottság ezennel igazolja, hogy

H a d n a g y József úr, aki Gyulafirátót
községben, városban 1914. évi december hó 16. napján született,
r. kath. vallású, pályamester foglalkozású,
budapesti lakos, a Budapest városban az
1943. évi május hó 10. napjától, 1943. évi május hó
12. napjáig tartott kismotorfecskenő kezelői tanfolyamot elvégezte, a záró-
vizsgát sikerrel letette és ennek alapján őt kismotorfecskenő kezelői tennivalók
ellátására — 1 6 — eredménnyel képesítettnek nyilvánítja.

B u d a p e s t , 1943. évi május hó 29. n.

J. Székely Péter
a tanfolyam elnöke



Kovács István
a tanfolyam parancsnoka

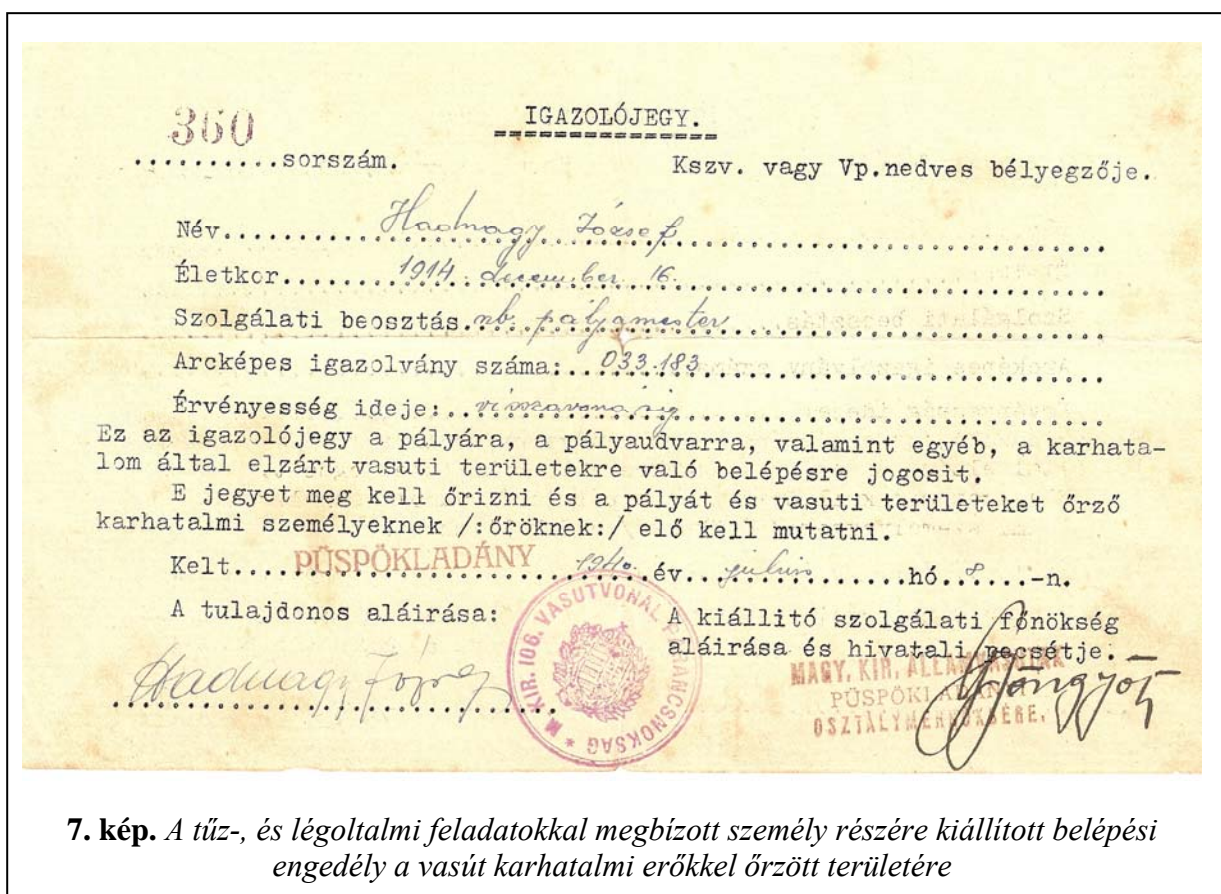
Gábor László

Bassó Elek

J. Molnár László

P. Nagy Miklós
a tanfolyam előadói

6. kép. Bizonyítvány a budapesti kerületi tűzoltótanfolyamon letett kismotorfecskenői vizsgáról



7. kép. A tűz-, és légtalmai feladatokkal megbízott személy részére kiállított belépési engedély a vasút karhatalmi erőkkel őrzött területére

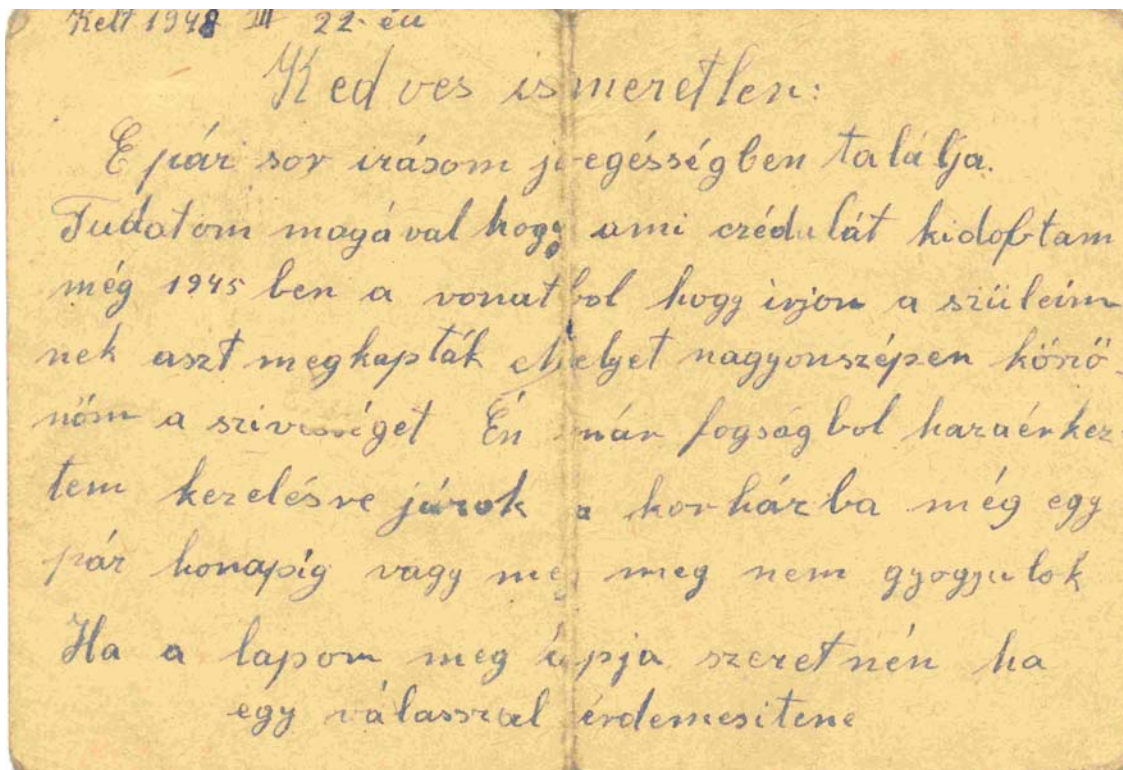
A háború idején a vasútnál dolgozó alkalmazottak – akár akarták, akár nem – számtalan ember tragédiájának szem-, és fültanúi voltak. A deportálások, a hadifoglyok, a „málenkij robotra” összeszedettek vasúti szállítása a legelemibb higiéniai és emberiességi elvárásokat is nélkülözte. Sok ember könyörgött vízért, némi élelemért, esetleg a hozzátartozóinak akart üzeni, vagy levelet küldeni. A szállítmányok katonai őrei mindezt igyekeztek megakadályozni, ha valaki segíteni akart, az ilyen tiltott dologba belekeveredett, néha még le is lőtték. Apám is került olyan helyzetbe, amikor lelövással fenyegették meg, és a továbbításra elfogadott tárgyat, vagy levelet elvették tőle. Volt olyan eset is, amikor egy kis ivóvízért aranygyűrűt, vagy egyéb nagy értéket ajánlottak fel cseréként. Az emberiességgel összeegyeztethetetlen lett volna ez utóbbival élni. Az ilyen „rendszerű építkezésnél” is akadtak kiskapuk, azaz sikerült üzenetet is eljuttatnia a kért címre. Egy hadifogoly szerelvény egyik katonájának kis papírdarabon kidobott kérését lakóhelyére, szüleinek továbbítani tudta Gyulára. Az, hogy ez megtörtént azt igazolja az a levél, (8., 9. kép), amelyet jóval később 1948-ban kapott meg az ismeretlen egyszerű magyar embertől - a volt hadifogolytól. A történet mindkét szereplője jelesre vizsgázott emberségből, apám üzenete életjel volt a hadifogságba került fiútól, a majdnem három év utáni köszönetnyilvánítás pedig nemes gesztus volt az akkor már hazakerült Faragó Mátyástól.

1944. őszén már biztos volt, hogy a németek és szövetségeseik elvesztették a háborút. A szovjet csapatok előrenyomulása, a németek kétségbeesett védelmi harca sok szenvedést hozott a Debrecen környéki településeknek – így családunk lakhelyének Püspökladánynak is. A közvetlen közelben megvívott debreceni páncélos csata néven ismert élet-halál harc fizikailag, de pszichikailag is megviselte az itt élő embereket. A települések többször cseréltek gazdát és ez mindig polgári áldozatokkal is járt. Október közepére elcsitulak a harcok, de az oroszok málenkij robotnak nevezett akciói tartották félelemben az embereket. A vérzivataros körülmények a családot (apámat, várandós anyámat, az alig egy éves nővéremet) arra kényszerítették, hogy egy nyugodtabb helyre Kunmadarasra költözzenek. Apám innen járt át a püspökladányi munkahelyére, de a hiteles dokumentumok felmutatása mellett is gyakorta alig tudott megszabadulni az oroszok „rövid munkára” szóló „meghívásától”.

Elbeszélés alapján ismerem, hogy a visszavonuló németek – az oroszok vasúti szállításait megakadályozandó – tönkretették a vasútvonalakat, főképpen úgy, hogy egy mozdonnyal vontatott hatalmas kampókkal ellátott szerkezettel – szakaszosan, hol az egyik, hol a másik vágányon - közepén



8. kép. Faragó Máttyás volt hadifogoly köszönő levelének címoldala



9. kép. Faragó Máttyás volt hadifogoly levelének hátoldala

eltörték a talpfákat, néhol a vasutat felrobbantották. Ilyen körülmények között kellett a front nyomán a vasutat helyreállítani. A legegyszerűbb megoldás az volt, hogy a nem rombolt pályaszakaszokat összekötötték. A vonatok ezért hosszú ideig - talán az ötvenes évek végéig - a Szolnok-Debrecen vasútvonalon – egy vágányon ide-oda kanyarogva közlekedtek, szakaszosan hol a korábbi két párhuzamosan futó vágány egyikén, majd másikon haladtak. Ebben a helyreállítási munkában vett részt apám is 1945 elejéig⁸, ekkor – saját kérelmére – új munkakörbe került Kunmadarasra.⁹

KÖZSÉGI ÖNKÉNTES TŰZOLTÓ ÉS LÉTESÍTMÉNYI TŰZVÉDELMI FELELŐS

1945. május. 5-től szakaszkezelő pályamester Kunmadarason.

A vasútnál – Kunmadarason is - a pályamester vezetői munkakör, amelyhez a tűzvédelemmel kapcsolatos felelősség is kötődik. Képzett tűzoltóként és e területen korábban szerzett gyakorlata alapján a létesítmény tűzvédelmi felelősi megbízást – különösebb felkészítés nélkül – megkapta. A javaslattevő a közvetlen felettes szervezet – az I. fokú tűzrendészeti hatóság – vezetője - a Kisújszállási Osztálymérnökség igazgatója, a megbízó a II. fokú tűzrendészeti hatóság vezetője (a járásszékhely Kunhegyes járási tűzrendészeti kirendeltség vezetője). Így a pályamesteri szakasz tűzoltóinak felelős vezetője lett. Ugyanakkor, mint önkéntes tűzoltó a község önkénteseinek a munkájában is részt vett.

A pályamesteri szakaszon levő létesítmények - vasútállomás (Kunmadaras), megállók (Karcag-Vásártér, Cserhát, Berekfürdő /Tatárülés/, Pusztakettős), őrházak (Karcag Hungária-malom, Berekfürdő, Kunmadaras repülőtér, és Kunmadaras téglagyári vasúti átjáró), telephelyek (Kunmadaras pályamesteri iroda és szertárak) és pályamesteri lakóház. Emlékezetem szerint a létesítményeknél tüzeset nem fordult elő, ez természetesen a körütekintő szervezői munkának, de a munkatársainak (munkavezető előmunkások, pályamunkások, pályaezők, vonalbejárók), a vasúti forgalom dolgozóinak (állomásfőnök, forgalmi szolgálattevők, váltókezelők, raktári anyagkezelők, árúfelvevők és kiadók) lelkiismeretes és felelős tevékenységének, összességében mintegy 50-60 vasutasnak is köszönhető. Ilyen létszám esetén 5-6 létesítményi tűzoltóra volt szükség, ezek megosztva Kunmadarason (3-4) és Karcagon (2) lakó és dolgozó munkások közül kerültek ki. A szakszerűség, de a megosztottság miatt is, a két helység - Karcag és Kunmadaras - helyi tűzoltó szervezeteivel együttműködésben kellett és lehetett csak a tűzvédelmi feladatokat megszervezni, és végezni. Erre egyébként az érvényben levő szabályozások alapján lehetőség, de a megosztottság és a helységekben levő kis tűzoltói létszám miatt szükség is volt.

A Kunmadarasi Önkéntes Tűzoltó Egyesület munkájába áthelyezése után bekapcsolódott, ezt az ügy érdekében önként vállalta, de ezt a létesítmény vezetői munkája és az együttműködés is indokolta.

Mindezeket apám elbeszélése alapján tudom, hiteles dokumentumok nem maradtak meg. A vasutas tűzoltók továbbképzését a szolgálati helyén oldotta meg. Arra emlékszem, hogy az ötvenes években főként hétvégén egyenruhában járt a községi tűzoltók foglalkozására. A tűzoltó szertár, az iroda, a foglalkoztató a községháza udvarán volt, ide időnként elkísértük apámat. A kultúrházban tartott rendezvényekre, és a filmvetítésekre tűzoltóként mennie kellett, a rendezvények tűzvédelmi biztosítása, a tűzvédelmi szabályok betartásának ellenőrzése céljából.

Kunmadarason, mint igazi alföldi településen, ahol ipari létesítmény - a téglagyáron és két malmon kívül - nem volt, az emberek zöme növénytermesztéssel és állattenyésztéssel foglalkozott. Ez a tűzoltóság tűzvédelmi - a tűzmelegelőzési, beavatkozási – tevékenységét alapvetően a mezőgazdasággal összefüggő területekre korlátozta. Ez azért nem volt olyan egyszerű, mert a település építkezési kultúrája, az állattartás, a nyári mezőgazdasági munkák – elsősorban az aratás és a cséplés, a gőzvontatású vasúti közlekedés, a mezőgazdasági gépek üzemanyagának szabadtéri tároló helyei sok-sok tűzveszélyt rejtettek magukba.

⁸ A Szolnok-Debrecen vasútvonal teljes rekonstrukciós munkálataiban (újrendszerű felépítmény, villamosítás, hegesztett sínek fektetése, stb.) az ötvenes évek végén, a hatvanas évek elején a pályaeépítés egyik vezetőjeként fontos szerepet töltött be.

⁹ Kunmadarasnak 1944-ben 8232 lakosa volt, a lakosság szintiszta magyar, és csaknem egészében református.

Nekünk gyerekeknek nagyon tetszett az, hogy a Kunmadarasi református templom tornyának (10. kép) szerepe volt a nyári betakarításkor a tűzfigyelői munkában. A toronyba mindenképpen fel akartunk jutni, de erre csak nagyon ritkán kaptunk engedélyt. Így kivételes élmény volt, hogy a nagykunsági települést madártávlatból láthattuk.



Az 1940-es évek végén elkezdődött az addig csak őrséggel őrzött – még a németek által épített - kis repülőtér repülőbázissá történő kiépítése. Elsőként egy kisvasutat kellett építeni - Berekfürdő település északi része és a mai felszálló mező középső része között - az építkezéshez szükséges föld szállításához. A tervező és kivitelező édesapám Hadnagy József pályamester volt, megépülése után a kisvasút kezelés is az ő feladata lett. Az ötvenes évek elején a kisvasutat lebontották, de a repülőtérre mintegy másfél kilométer hosszú normál nyomközű vasút vonalat kellett építeni. A repülőtéri iparvágány a meglévő vasút vonalról – közvetlenül a repülőtér mellett - ágazott le, ezen az iparvágányon történt egészen a kilencvenes évek elejéig a repülőgépek üzemanyagának a szállítása a lefejtőig. A vontatás ekkor még gőzmozdonyokkal történt, ezért az üzemanyag szállítás és tárolókba való átfajtása különleges tűzvédelmi szabályok mellett történhetett. Ezek tudatosításában, betartásának ellenőrzésében – a repülőtéri tűzoltókkal karöltve - édesapámnak is – mint vasutasnak, pályamesternek - volt szerepe.

10. kép. *Kunmadaras nagyközség református templomának tornya, előtérben a paplak.*

A 40-es évek végén és az 50-es évek elején zajló politikai csatározások sajnos az emberek szakmai munkáját is megmérgezték, a politikai propaganda átszötte az egész életet, a törvénytelen ségeknek sokan estek áldozatul. Apám katolikus családban nevelkedett, a vallást gyakorolta is, a koalíciós időkben keresztény pártot választott, később a pártok megszűntek, megszüntették őket.

1948 után hazánkban csak egy párt volt. Hosszas rábeszélésre, erőteljes agitációt követően apám is párttag lett. Pártmunkát nem nagy meggyőződéssel végzett. A katolikus egyházzal folyamatosan kapcsolatot tartott, a hitélet aktív résztvevője volt. Mi gyerekek vallásos nevelésben részesültünk. Figyelmeztetés ellenére ezen nem változtatott ezért egy idő után katolikus múltja és az egyházzal való kapcsolata miatt kizárták a pártból. A vasúti szakmai munkája, a tűzoltói tevékenység és családdal való foglalkozás kitöltötte mindennapjait, a politikától úgy, ahogy lehetett távol tartotta magát.

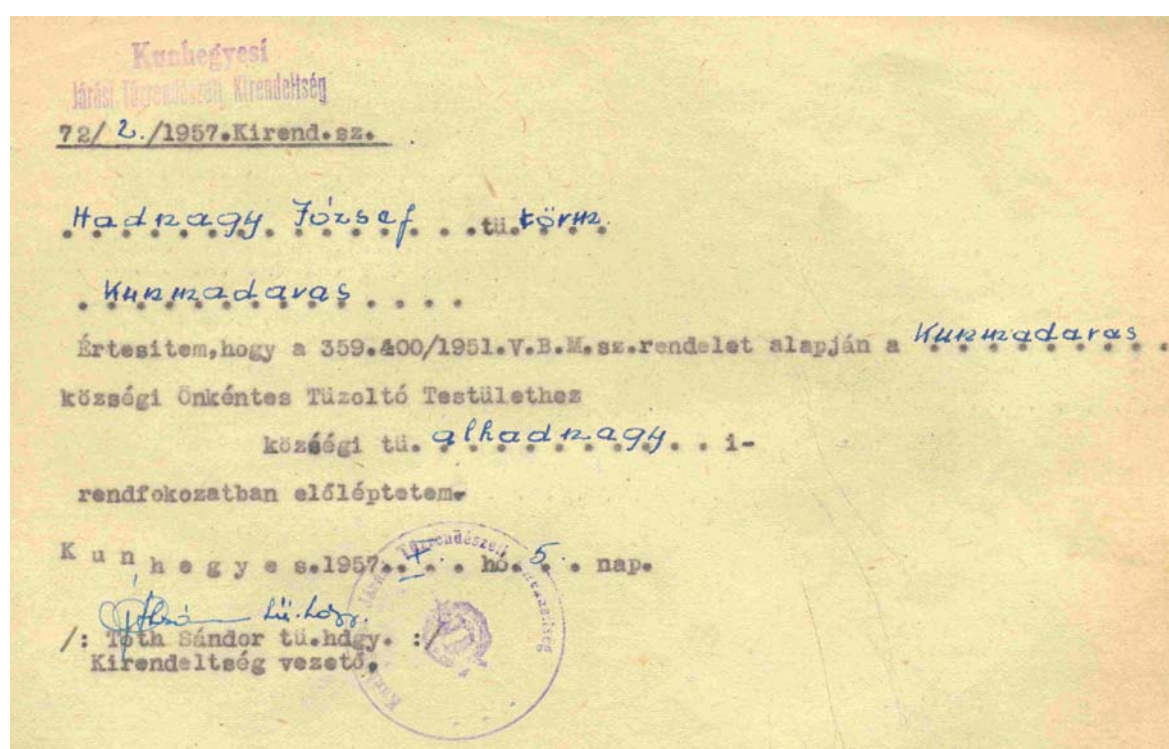
1956. október végén beválasztották a nagyközség forradalmi bizottságába. Emlékezetem szerint vérontás nélkül sikerült a bizottságnak az eseményeket vezényelnie.¹⁰ November másodikán hír kapott szárnyra, hogy kelet felől nagy szovjet katonai kontingensek érkeztek hazánkba, és ezek között van az a csapat egység is, amelynek a feladata az itteni repülőtér elfoglalása. A szovjet csapatok bevonulása előtt – a józan mérlegelést nélkülözve - sokakat a fegyveres harcra szólítottak fel. Hangszórókon felhívás hangzott el, hogy a repülőtéren kézfegyverekhez hozzá lehet jutni, és „molotov koktélt” is kaphat mindenki. Azzal előre lehetett számolni, hogy a szovjetek nehézfegyverei

¹⁰ Itt azért meg kell jegyezni, hogy a forradalmi napok nem voltak olyan egyhangúak. Apám is kapott életveszélyes fenyegetést, mert nem volt eléggé radikális minden kérdésben, így nem lincseltek meg embereket, a lefegyverzett rendőrség fegyvereit nem osztották szét, nem engedélyezték a repülőtérről fegyverek szerzését és viselését. A család életét is izgalmassá tették egyesek, például előfordult, hogy éjszakai álmunkból vertek fel bennünket, a tettes, egy zilált külsejű ember apámat kérdőre vonta, hogy miért nincsenek a községben forradalmi változások, miért nem történnek itt is igazi felelősségre vonások. Apám nehéz helyzetében nem tudott mit tenni beszólt a szobába anyámnak, hogy készítsék ki a – nem létező – fegyvereit. Ekkor az illető megjegyezhető, mert nyomban útra kelt, de megígérte, hogy többedmagával visszatérnek, erre azonban nem került sor.

ellen ezzel csak ideig-óráig van mód eredményt elérni; a repülőteret bekerítő páncélos erők ellen kézfegyverekkel nem szabad felvenni a harcot. A józanész győzött, az esélytelen küzdelmet a község lakossága nem vállalta. Később a forradalomban szerepet kapott emberek ellen eljárás folyt. Apámat is többször kihallgatták, de talán a nagy családja miatt, vagy a józan gondolkodása miatt nem ítélték el.¹¹ 1964-ig az új munkahelyére való áthelyezéséig a község munkáját különféle szerepekben segítette, a közösségért végzett munkáját - a forradalom idején viselt funkciójától függetlenül - elismerték.

A forradalom idején és az azt követő időszakban különösen nehéz feladata nem akadt a tűzoltóknak. A tűzoltó egyesület továbbra is teljesítette feladatait, az akkori előírások szerint élte életét, tökéletesítette elméleti ismereteit, versenyekre készült, és azokon vett részt, szolgálatot látott el, végezte tűzvédelmi feladatait.

1957-ben Kunmadarason ifjúsági tűzoltó szervezet alakult, ennek a családukból hárman tagjai lettünk (a nővérem, én, és a legöregebb öcsém). Ez jó kihívás volt, mert a tűzvédelemmel kapcsolatos ismereteket szereztünk. Elméleti és gyakorlati képzésben vettünk részt, kismotorfecskendővel versenyre készültünk, tűzoltóversenyeken vettünk részt, a filmszínházban a filmvetítéseken ifjúsági tűzoltóként szolgálatot láttunk el. Mindezekhez nyilván édesapámnak is köze volt. A magam részéről a tűzoltói tevékenység szépségeivel és nehézségeivel kezdtem megismerkedni. A tűzoltóparancsnok ekkor Kunmadarason Fábian Gusztáv tűzoltó törzsőrmester volt. Apám ugyanilyen tűzoltó tiszthelyettesi rendfokozatot viselt. 1957-ben tiszti állományba került, az előléptetési okmányból derül ki, hogy törzsőrmesterként kapott alhadnagyi rendfokozatot (**11. kép**). Később egész pontosan számomra nem ismert időponttól, de az itteni tűzoltó egyesület elnöke lett.



11. kép. Az alhadnagyi előléptetés az 1957. október 05-én kelt okirat szerint

¹¹ Előfordult az is, hogy 1957-ben pályamunkásnak jelentkezett egy karcagi ember, a felvétel előtt apámat figyelmeztették, hogy ezt az embert a forradalomban viselt szerepe miatt ne foglalkoztassa, ennek ellenére felvette. Később sem mondott fel neki, mert tisztában volt vele, hogy a pályamunkás munkakört politikai elkötelezettségtől függetlenül mindenki, aki a szellemi és fizikai követelményeknek megfelel - el tudja látni.

BEFEJEZÉS

Az emlékek felidézése nem fejeződött be folytatás következik. Ám az 1957 – 2003 közötti mintegy 46 év tárgyi emlékeinek felkutatása sem egyszerű. Némelyikük a hagyaték része.

A rendszerváltás után – csaknem 15 éve - megszűnt a Kunmadarasi Önkéntes Tűzoltó Testület, feltehető, hogy felszámolása után az anyagainak (a tárgyi, és az írásos emlékeinek) sorsa törvényes módon rendeződött, és hozzáférhető. Ám az apai vonatkozású ereklyék megtalálása külön energiát igényel.

Apám utolsó munkahelye a MÁV Kisújszállási Pályafenntartási Főnökség is megszűnt, így az itteni írásos és képi emlékek felkutatása is nehezebbé vált.

Talán egyszerűbb emlékeket szerezni (fénykép, dokumentum, filmfelvétel, kiadvány) a ma is működő és virágkorát élő Kisújszállási Önkéntes Tűzoltóságtól, ahol apám egészen haláláig – adminisztrációs munkát végezve - alkalmazásban volt, sokáig a szervezet elnökeként dolgozott, majd a szervezet örökös, tiszteletbeli elnöke lett.

Annak tudatában vagyok, hogy lényeges különbség van egy hivatásos tűzoltó munkája, életútja, valamint a polgári foglalkozása mellett önkéntes, illetve munkájával kapcsolatos területen létesítményi tűzoltói munkát végző személy tűzoltói tevékenysége között. Ám az, hogy valaki a szabadidejét feláldozva tesz a tűzvédelem, a tűzoltóügy érdekében nem lebecsülendő dolog. Az egy nagy elismerés, ha egy önkéntes tűzoltói életpálya örökös, tiszteletbeli elnökséggel záródik, de elismerés illeti azt is aki 70 évig – aktív közreműködőként - a magyar tűzoltóügy elkötelezettje.

FELHASZNÁLT IRODALOM

[1] Létesítményi önkéntes tűzoltók kézikönyve. (Belügyminisztérium Tűzrendészet Országos Parancsnoksága, Budapest, 1967.)

[2] Az 1935. évi XII. törvénycikk, azaz a légvédelemről szóló kerettörvény.

[3] A magyar királyi honvédelmi miniszter 17.176 eln. 15-1936 számú rendelete a légvédelemről szóló 1935. évi XII. törvénycikk végrehajtása tárgyában.

[4] A magyar királyi honvédelmi miniszter 17.176 eln. 15-1936 számú rendelete a légvédelemről szóló 1935. évi XII. törvénycikk végrehajtása tárgyában kiadott rendelet alapján készült Légoltalmi Utasítás.

[5] Az 1936. évi X. törvénycikk a tűzvédelem fejlesztéséről.

[6] Az 1936. évi X. törvénycikk végrehajtása tárgyában kiadott 180.000/1936 B.M. sz. rendelet azon részei, amelyek nemcsak a tűzoltóságra vonatkoznak, hanem mind szervezési, mind műszaki szempontból a légoltalom céljait hivatottak előmozdítani.

[7] Kárelhárító gyakorlati szabályzat tűzoltóságok számára. Alapképzés (Gy-1) (MOTSZ, Budapest 1942)

- 1. füzet. Alapismeretek
- 2. füzet Alaki kiképzés
- 3. füzet Tűzoltói testnevelés
- 4. füzet Jelek és jelzések, a repülőgépek felségjelei c. melléklettel.

[8] Kárelhárító gyakorlati szabályzat tűzoltóságok számára. Alapképzés (Gy-2) (MOTSZ, Budapest 1942)

- 1. füzet. Tűzoltó fecskendők és tartozékainak szerelése (leírás)
- 2. füzet Tűzoltó fecskendők és tartozékainak szerelése (ábrák)
- 3. füzet Különleges létrák és különleges szerek szerelése

[9] Tűzrendészeti szervek egyenruházata, öltözködése és tiszteletadása szabályzat (MOTSZ, Budapest 1940)

[10] Kárelhárító oktatás tűzoltóság számára (MOTSZ, Budapest 1943). A kismotorfecskendő és kezelése