

A DOLGOZÓ HONVÉD

*Az 1. Honvéd Műszaki Hadosztály, később Műszaki Vezetési Törzs
Magyarország újjáépítésében és a népi demokrácia megalapozásában
kifejtett küzdelmei és teljesítményei 1945—1947**

*Molnár Pál mérnök,
a magyar néphadsereg nyugalmazott altábornagya*

I.

Egy néhány percre gondoljunk vissza az 1945. év elejére. Magyarország háború által feldúlt terület. Lakossága a hosszú második világháborúban teljesen kimerült. Értékeit a náci fasiszták és magyarországi bérenceik kifosztották, javarészt nyugatra hurcolták. Mindenfelé felrobbantott hidak, szétrombolt sínpárok, megsemmisült állomásépületek, kidőlt távirópóznák, felszaggatott úttestek, szétszórt aknák és még fel nem robbant lövedékek, elsüllyesztett vízijárművek és elaknásított víziutak fogadnak bennünket. Az ország pusztulása az igazságtalan háború lángragyújtóit, a német fasisztákat és a horthysta uralkodóosztályt vádolja.

A rombolások mértékéről az alábbi szám adatok adnak hozzávetőleges képet:

- a) elrombolt közúti híd 1424 darab 27 504 m összhosszban,
elrombolt vasúti híd 848 darab 18 964 m összhosszban.
- b) Vasúti felépítmény: 4141 km vágányzat, 5330 váltócsoport.
- c) Hajózás: Magyarország területén elsüllyedt és magyar tulajdont képező hajók: 2 db oldalkerekes személyszállító gőzös, 12 db csavargőzös, 15 db vontatógőzös és motoros, 46 db uszály- és tartányhajó, 27 db állóhajó.
Magyarország területén elsüllyedt, de idegen országokban lajstromozott hajók: 20 db vontatógőzös vagy motoros, 69 db uszály- és tartányhajó.

- d) Híradás: A hálózati és postaműszaki berendezés 75%-a elpusztult, a rádióberendezések 100%-ban megsemmisültek. A fővárosban egyedül 50 000 állomás központi kapcsológépei semmisültek meg,

* Kivonat a szerzőnek hasonló című, a Magyar Történelmi Társulat 1954. évi pályázati felhívására írt, III. díjat nyert történelmi tanulmányából.

melyek újjáépítése — költséget és munkaidőt tekintve — két új Duna-híd megépítésének teljesítményét jelenti.

Nem lehet tehát csodálkozni, hogy a felszabadulás után minden bec utes magyar emberben felmerült a kérdés: vajon fog-e a romok valaha is magyar élet sarjadni, s ha igen, meddig fog az tartani, amíg ez bekövetkezhet?

A mélyrezuhanás után elemi erővel tört fel a romok alatt szunnyadó élniakarás és a vágy a rendezett, biztosított életformák után. „3 év alatt újjáépítjük az országot“ hangzott el ekkor a Magyar Kommunista Párt felhívása, amely mozgósította a tömegekben szunnyadó, de tettekre feszülő erőket és világos utat mutatott az újjáépítés csodájának megvalósítására.

A mélyről feltörő életösztön, a dolgozó erők mozgósítása és a párt iránymutatása hívta azután életre a MŰSZAKI HADOSZTÁLY-t is, melynek létrehozásában az oroszánrész a Közlekedési Minisztériumot illeti meg, ahol a kommunisták befolyása kezdettől fogva erőteljeseen érvényesült.

Az akkori viszonyok között ugyanis csak egy ilyen műszaki erő volt biztosíték arra, hogy a megindult újjáépítésnél:

a) biztosítani lehet a leromlott munkamorál által kieső teljesítményeket,

b) a munkákban súlyt lehessen képezni,

c) az újjáépítést az összes beteg góccokon egyidejűleg lehessen megkezdeni és végrehajtani, és végül

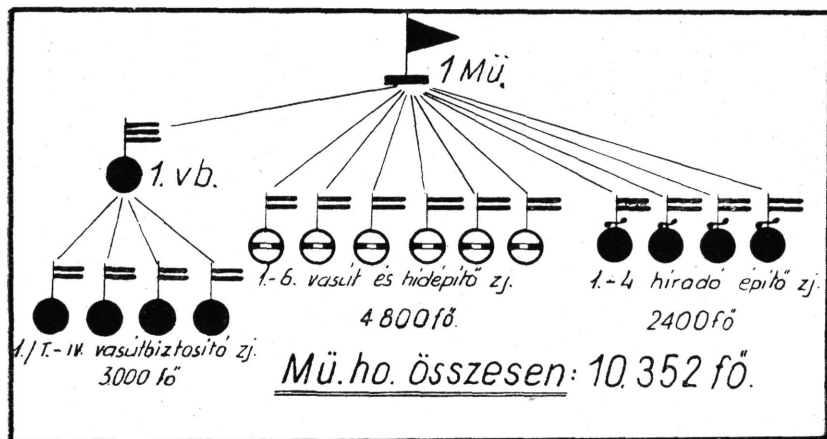
d) tervszerűen lehessen minden vonalon dolgozni.

II.

A szovjet hadvezetés a magyarországi hadműveletek alatt a mozgási és közlekedési nehézségek leküzdésére magyar hadifoglyokból, magyar tisztek parancsnoksága alatt, 2 vasút- és hídépítő dandárt állított fel, melyek 1945. június 13-ig a szovjet vezérkar irányítása alatt voltak és a szovjet műszaki alakulatokkal vállvetve működtek együtt. Ezeket a dandárokat Magyarország teljes felszabadítása után a Szövetségiközi Ellenőrző Bizottság bizalomra valló megértéssel a magyar újjáépítési munkáknál való felhasználás végett a magyar kormánynak rendelkezésére bocsátotta. Egyben ezeknek az alakulatoknak, mint nem fegyveres egységeknek az újjáépítés keretében való alkalmazási-irányítási jogát a magyar Közlekedési Minisztérium, míg a vezetéskét magát a magyar Honvédelmi Minisztérium hatáskörébe utalta. Utóbbi a dandárok átvételkor azokat átszervezte és 1 magyar vasút- és hídépítő dandárt (10 zj.), 1 magyar híradóépítő dandárt (5 zj.) és 2 magyar vasútbiztosító zászlóaljat alakított belőlük. Ezek az alakulatok önkéntes jelentkezés alapján a foglortáborokban lettek a rendelkezésre álló, nagyon vegyes összetételű és kiképzési fokon álló, mindenféle fegyvernemhez tartozó ember-

anyagból összeállítva. A parancsnokok zöme műszakilag teljesen képzetlen volt. Szökések valamennyi egységnél napirenden voltak.

1945 október 15-én a Honvédelmi Minisztérium az előzőkben felsorolt alakulatokat átszervezte és megalakította az 1. HONVÉD MŰSZAKI HADOSZTÁLY-t, amely 1 vasútbiztosító ezredből, 6 vasút- és hidépítő zászlóaljából és 4 híradó építő zászlóaljából állott. A hadosztály hadrendjét az alábbi ábra szemlélteti.



1. ábra.

1946 VIII. 15-én a Honvédelmi Minisztérium a hadosztályparancsnokság elnevezését „Műszaki Vezetési Törzs“-re változtatta meg, majd 1946 XI. 1-ével az ország pénzügyi stabilizálásának megtörténte és egy közbenső újabb és átmeneti átszervezés után a Műszaki Vezetési Törzs hadrendjét

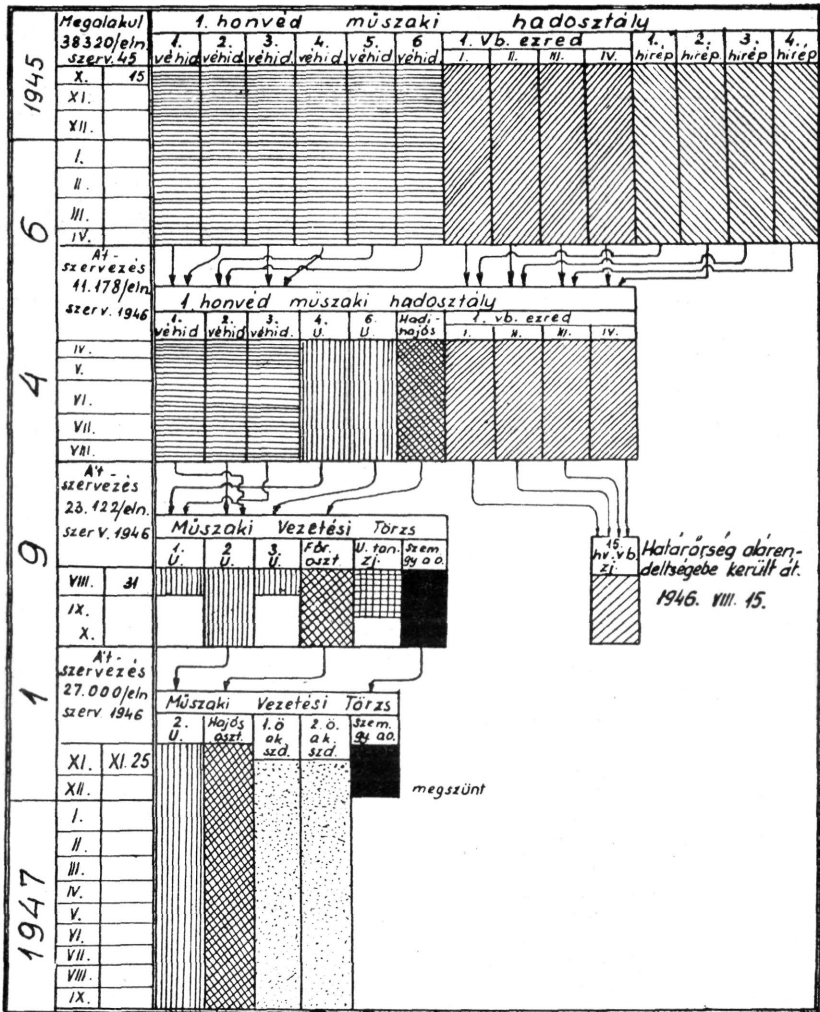
- 1 utászzászlóalj,
- 1 hajós osztály és

2 önálló aknakutató század erősségben véglegesíti.

A 2 aknakutató századot újonnan kellett megszervezni. A fent idézett rendelettel egyúttal az egész ország lőszer- és aknamentesítésének egységes és tervszerű irányításával a Műszaki Vezetési Törzs parancsnokát bízta meg.

A két önálló aknakutató század felállítására 1946 november 25-ig megtörtént és ezzel a Műszaki Vezetési Törzs és alárendelt alakulatainak személyi helyzete a parancsnokság felszámolásáig állandósul.

A Műszaki Hadosztály egyes átszervezési ütemeit a 2. sz. ábra mutatja.



2. ábra.

A Műszaki Hadosztály megalakulásakor a tiszteknek és tiszthelyetteseknek átlagban 32%-a, a legénységnek pedig csupán 5%-a volt szakképzett. Ez az arányszám meglehetősen alacsony egy olyan seregtestnél, mely teljes egészében a szakképzettségre épült fel. Új bevonulásokkal sem igen változott a helyzet, sőt talán romlott, mert akiknek képzettségükönél vagy rátermettségükönél fogva a polgári életben elhelyezkedési lehetőségük volt, azok különböző jogcímeiken vagy felmentést kaptak, vagy az akkori körülmények között egyáltalán be sem vonultak. Sok szakképzett tiszt és tiszthelyettes bujt meg a különböző kiegészítő és bevonulási központ parancsnokságoknál. A legénység szakképzett része pedig az öreg, már hosszú időt leszolgált, háborúfáradt emberekből tevődött össze. Így, amikor ezek szociális és egyéb méltányossági okok miatt leszerelésre kerültek, a szakképzettség 2%-ra, tisztelnél és tiszthelyetteseknél átlagban 22%-ra csökkent.

Voltak, akik önként jelentkeztek a Műszaki Hadosztálynál szolgálat-tételre; ezek jelentős része olyan lelkes fiatalokból állott, akik már megértették a hadsereg megváltozott szellemét és az országépítés fontosságát és magukévá tették a demokrácia célkitűzéseit. De voltak olyanok is, akik csak azért jelentkeztek önként vagy tettek eleget a behívási parancsoknak, akik a munka elől vagy egyéb okok miatt a katonaságnál reméltek menedéket találni. Ezek legfőbb gondja a leszerelés, majd pedig később a hadseregből való menekülés. Így a hadosztály létszáma soha nem tudta elérni még papíron sem a rendszeresített létszámot, ami bizony nagyon megnehezítette a hadosztály működését.

1945. november 22-én a honvédelmi miniszternél tartott tájékoztatóban az alábbiakat jelentettem:

„A hadosztály megalakulásának végleges határideje XI. 3-ban volt megállapítva. Ezt a határidőt több, előre nem látható ok miatt nem lehetett betartani. Éspedig:

a) A bevonulások idejével egyidejűleg elrendelt vasúti vonalzárlat miatt. b) Az október 26-án elrendelt létszámcsökkentés, amely bár végrehajtásra egyelőre nem került, a hadosztály megszervezését személyi téren igen nagy mértékben akadályozta és akadályozza még a mai napig is. c) A vasútbiztosító ezred parancsnoka és a zászlóaljparancsnokok még mindig nincsenek kinevezve, d) A bevonulási morál teljes hiánya. e) A személyi összeköttetések és a híradó eszközökkel való összeköttetés teljes hiánya, a gépkocsi hiány és egyéb ismert technikai nehézségek. f) A kellő propaganda és hangulatkeltés teljes hiánya. g) A kiegészítő parancsnokságok és bevonulási központok elégtelen felkészültsége ahhoz, hogy igazságos bevonulási, illetve behívási rendet tudjanak tartani. Zsiros parasztok, kupeczek, feketézők és fiaik sokszor felmentést kaptak anyagi ellenszolgáltatás ellenében.“

1945. év végén a Műszaki Hadosztály meglévő, átlagban 74%-os

állományából szökésben volt 15%, szabadságon és kórházban 25%; így a rendszeresített létszámnak csupán 34%-a volt produktív és ezzel kellett feladatainkat megoldani.

III.

A Műszaki Hadosztály alakulatainál a megalakulás időpontjában munkafegyelemről és katonai fegyelemről még beszélni is alig lehet. A fegyelem fenntartására a rendelkezésre álló fegyelmi fenytő hatalom nem kielégítő, a megtorlásra valóban alkalmas büntetések kiszabását a megfelelő rendelkezések hiánya és a hadbíróság által mérlegelt enyhítő körülmények gátolták. De nem szabad azt sem elfelejtenünk, hogy az 1945 novemberében még szolgáló vagy szolgálatkötelezettek zöme egy teljesen szétvert hadseregnek, a Horthy-rendszer haderőinek hadifogságba esett tagjai voltak, akik a katonai szolgálattal szemben nem igen ismertek gátlásokat és megfelelő demokratikus nevelésben még nem részesültek.

A fegyelmi helyzet egyre súlyosabb lesz és 1945 december 17-én, amikor a honvédelmi minisztert kihallgatásom alkalmával szóbelileg tájékoztattam, a ruházati, élelmezési és illetményellátási állapotok miatt a szökések száma már veszedelmes méreteket ölt. Az előbb felsorolt anyagi hiányosságokhoz járult az is, hogy a Szövetségek Közi Ellenőrző Bizottság az 1. Műszaki Hadosztály alakulataira szabadságolási tilalmat rendelt el, mert a Duna és Tisza átjárókat fenyegető jég- és árvíz-veszélyre való tekintettel a Műszaki Hadosztály teljes létszámú és állandó készülségére feltétlenül szükség volt. Végül és nem utolsósorban a tömeges szökéseket elősegítették azok a kétkulacos tiszték és tiszthelyettesek is, akik a Horthy-hadseregben a fegyelem fenntartására a legkíméletlenebb eszközöktől sem riadtak vissza, míg a demokratikus honvédségben részben félelemből, részben demoralizáló hátsó gondolatától vezetve, „jó ember”-nek mutatkoztak és a fegyelem minimumát sem követelték meg. Így történt azután, hogy az alakulatok legénysége — mint arról bizalmas jelentésekből tudomást szereztem — attól sem riadt vissza, hogy, amennyiben a várva-várt karácsonyi szabadságkedvezményben nem részesülne, tömegesen hagyja el beosztását.

Mint hogy a fentiekben vázolt bajoknak s a fenyegető még nagyobb veszélynek megelőzésére megfelelő rendészeti eszközökkel nem rendelkeztem, sem pedig a veszély valóráválása esetén az elrettentésre is alkalmas megtorló intézkedéseket — megfelelő rendelkezés híján — foganatosítani nem állt módomban, szükségesnek tartottam szóbeli jelentésem írásbeli megismétlését, kérve a honvédelmi minisztert olyan intézkedések sürgős életbeléptetésére, amelyekkel ez a helyzet leküzdhető és a honvédek meggyőződhetők arról, hogy az ország közös érdeke — ha áldozatot követel is — előbbre való minden egyéni érdekénél.

Tájékoztatóm után dr. Tombor Jenő, akkor honvédelmi miniszter

rádiószózatban fordult a Műszaki Hadosztály katonáihoz, melyben a szökésben lévőknek amnesztiát ígért arra az esetre, ha szolgálattételre önként jelentkeznek. Ennek a rádiófelhívásnak eredménye volt ugyan, azonban még így is, 1946. év január havában 500, februárban 350, márciusban pedig 250 új bűnügy érkezett be a hadosztály hadbírószághoz, melyek zöme szökés és önkényes eltávozás volt.

A mélypontra süllyedt fegyelmi helyzetben csak akkor állt be javulás, amikor igazságos leszerelési renddel az ok meg nem szűnt. Az újoncok bevonulása után, tehát csak 1946 októberétől beszélhetünk kifogástalan és normális katonai fegyelemről. De meg kell mondanom azt is, hogy a legénység között jelentős számban voltak olyanok, akik lelkesen és magasfokú hazaszeretettől áthatva, példájukkal másokat is magukkal ragadva és lelkesítve vették ki részüket még a legmostohább viszonyok között is az újjáépítés nehéz munkájából.

A meglazult fegyelmi helyzetet az első pillanatban hajlandók lennének a vesztett háború utáni katonai téren szükségszerűen jelentkező antimilitarista felfogás számlájára írni. Pedig ez nem így volt. Hiszen az első világháború után a magyar Vörös Hadseregbe a munkások, parasztok tízezrei léptek be önként és harcoltak és védték a proletárdiktatúrát a hazánkba betört intervenciós erőkkel szemben. A legénység laza katonai felfogásának okát egészen máshol kell keresnünk. És pedig:

a) A hadosztály zömmel szovjet hadifogságból a műszaki munkákra szabadon bocsátott legénységből állott. A háborúfáradt, sokszor idős és családos embereket nem volt szabad leszerelni és az egyszerű észjárás ebben elviselhetetlen kényszert látott.

b) A hadosztálynál is szinte törvénytzerűen jelentkezett a minden háború után erőteljesen lábrakapó pacifista hangulat.

c) De a legfőbb ok volt az a siralmas anyagi helyzet, amelyre még részletesen ki fogok térni. A jognak és a kötelességnek az egyensúlya fel volt borulva, a szolgálati kényszer alatt álló dolgozó honvédeknek a honvédség vezetősége nem biztosította azt a minimális anyagi ellenszolgáltatást, melyet biztosítani kötelessége lett volna. Rongyosan, tetvesen, télvíz idején is mezitláb, éhesen, sokszor már emberinek sem mondható elhelyezésben, inflált pénzzel, illetve még e nélkül sem katonai kényszer alatt állni... nem csodálható, hogy a honvédek nem lelkesedtek a katonai szolgálatért, az alkotó, termelő és újjáépítő nehéz fizikai munkában való tevőleges részvételért.

Nem hűnyok szemet azok előtt a nehézségek előtt, amelyek az 1945 és 1946 években a demokratikus honvédségben anyagi téren fennállottak. De, sajnos, meg kell mondani, hogy az illetékes helyeken, főleg a Honvédelmi Minisztériumban hiányzott a kellő megértés és a segítő akarat ahhoz, hogy a hadosztálynál a dolgozó honvéd elviselhető emberi viszonyok között tölthesse be hivatását. Meg kell mondani, hogy a hon-

védelmi vezetés ebben az időben tele volt reakciós, népellenes és a saját erőnkől való talpraállástól irtózó elemekkel. Gyakran azt kellett éreznem, hogy egyenesen gátló erőkkkel állok szemben, mely erők és főrumok a hadosztály rendeltetésével és teljesítőképességének minél magasabb fokra való emelésével nemcsak hogy nem értettek egyet, hanem egyenesen ellenséggént állottak ott és akkor, ahol és amikor a sír szélén támolygó ország megmentéséről volt szó! Így azután energiánk nagy részét e reakciós és szabotáló erők kiparírozására voltunk kénytelenek elfecsérelni.

d) De magánál a Műszaki Hadosztálynál beosztott, javarészt a Horthy-hadseregben szolgált tisztok és tiszthelyettesek tekintélyes részének is korrupt volt a magatartása. Alárendeltjeik amúgy is szűkre szabott élelmezési cikkeinek ellopkodása, zugban való értékesítése, a sokszor durva és goromba bánásmód napirenden volt mindaddig, míg garázdálkodásaikat a törvény szigorával meg nem toroltam.

IV.

A nevelői intézmény a Műszaki Hadosztály történetében is jelentős szerepet játszik. Az új intézmény megszervezése a hadosztályon belül a zászlóaljok felállításával egyidőben történt meg. A megalakulás utáni első szakaszban a nevelők feladata a demokratikus hadseregbe nem való antidemokratikus elemek eltávolítása, a legénység érdekeinek fokozott megvédése, az alakulatokon belüli korrupciós jelenségek és tevékenységek leleplezése és a parancsnokok támogatása a munkafegyelem megszilárdítása, illetve megteremtése érdekében. Feladatuk volt továbbá ebben az időben a hadosztályparancsnokság nevelő osztálya által kidolgozott útmutatás alapján a nevelőórák megtartása, amelyre a foglalkozási időből naponta 1 óra volt biztosítva.

A hadosztály nevelő osztálya 1945 karácsonyára kiadja a hadosztály tájékoztató lapját, a „DOLGOZÓ HONVÉD“-et, mely az összekötőkapocs szerepét töltötte be a csapat, a nevelők és a parancsnokság között. Mint a nevelés egyik főszekőze, fontos szerepet játszott a demokratikus politikai szellemben való nevelés és az öntudatos munkafegyelemre való nevelés terén.

Már 1945 decemberében megalakultak a műszaki hadosztály csapatainál a pártszervezetek és ekkor kapta a Műszaki Hadosztály a fiatal „nevelő tiszteket“, akik különböző tanfolyamok elvégzése után megkezdték a pártmunkát az egységeknél.

A nevelés és felvilágosító munka területén komoly segítő tényező volt egyes helyeken a szovjet csapatokkal való együttműködés, továbbá szerszámokkal való kíségetés olyan helyzetekben, ahol a dolgozó honvédnek a két kezén kívül más műszaki felszerelése nem volt.

A hadosztály siralmas anyagi ellátottsága természetesen a nevelők munkáját is nehezítette, mert nehéz volt fegyelemről beszélni,

a munkateljesítmény fokozását propagálni ott, ahol a honvédek ruhája rongyos, bakancsuk lyukas, gyomruk pedig korog. A honvédelmi miniszter már említett rádióbeszéde jutalmakat, prémiumot ígért a becsületesen dolgozó, a szökésből önként visszatérő honvédek számára. Amint később látni fogjuk, a miniszteri adott szó beváltásáért felelős anyagi tényezők a Honvédelmi Minisztériumban ezt az ígéretet is elszabotálták. Ebben az időben a nevelők feladata, akik legközelebb állottak a legénységhez lényegesen megnehezült. Olyan zászlóaljknál, ahol a nevelő helyén volt, a szökések száma észrevehetően alacsonyabb volt, mint olyan helyen, ahol nem volt nevelő s ahol azután előfordult az is, hogy a munkához való kivonulási parancsot a legénység megtagadta.

A nyugatos tisztek eltávolítása után a nevelőknek a hadseregben maradt tiszteket is át kellett nevelni. Ekkorra azonban már a nevelői beosztásokba is többé-kevésbé hivatásuknak megfelelni tudó nevelők kerültek. A kezdeti nehézségek lassan megszűnnek, a szökések száma is csökkenni kezd, a munkafegyelem és teljesítmény is megjavul, ami elsősorban is az étellemezés és az anyagi ellátás megjavulásával és a korrupt parancsnokoknak a hadosztálytól való eltávolításával függött össze.

V.

Az előzőekben ismertetett és bizony elszomorító képet mutató fegyelmi viszonyokat alapvetően befolyásolta a hadosztály anyagi ellátottságának határozottan rossznak minősítendő foka.

A Műszaki Hadosztály 1945 október 15-én alakult meg. A hadifogságban összeállított dandárok csak a személyeket hozták magukkal a Műszaki Hadosztályba, s az átvett, teljesen lerongyolódott legénységi tömegeket először fel kellett ruházni, hogy valamiképp is alkalmasak legyenek az őszi és téli időszakban sem szünetelő újjáépítési munkákra.

Megindult tehát a harc az anyagért. Úgy igyekeztünk magunkon segíteni, ahogy tudtunk.

Hogy a nyugatról visszatérő csapatoktól a Dunántúl területén elvett ruházatból a kellő mennyiséget meg tudjuk szerezni, a Közlekedési Minisztérium egy motoros szerelvényt bocsátott a Műszaki Hadosztály rendelkezésére. Ezzel a hadosztály hadbiztosa és a MÁV egy összekötő tisztviselője a Komárom, Szombathely, Kaposvár vasútvonalak mentén lévő ruharaktárakból a gyűjtött anyagokat Budapestre szállították.

Sajnálattal kellett azonban tapasztalnom, hogy nem minden erre illetékes honvédségi szervtől és funkcionáriustól részesültünk olyan megértésben és támogatásban, mint amilyent a Műszaki Hadosztály az ország valódi érdekeinek megfelelően megérdemelt volna. Az alábbiakban csak néhány szemelvényt mutatok be, mert szükségesnek tartom az utókor számára legalább részben megörökíteni a nehézségeket, melyeket a dolgozó honvédeknek egy veszített háború, egy dühöngő infláció és

nem utolsó sorban a bürokrácia sáncai között meghúzódo reakciós erők szabotálása okoztak.

a) A vasútbiztosító alakulatokat, főként a közellátás érdekeit és az utazó közönség személyes biztonságát szolgáló szerelvénykísérő őrségeket a hadosztály önerejéből hideg élelemmel ellátni nem tudta és így ezek a szó szoros értelmében *éheztek*. Hiszen az élelmezési adagváltásból a közismerten magas fekete árak miatt hideg ételmelet, szalonná vagy kolbászt beszerezni nem lehetett. Mindent elkövettünk ennek a lehetetlen helyzetnek megváltoztatására. Érintkezésbe léptem közvetlenül a Közellátási Minisztériummal, ahol megértették és méltányolták a Műszaki Hadosztálynak az újjáépítésben betöltött szerepét és feladatát és készségesen hajlandók is voltak segíteni. Feltételül csupán azt kötötték ki, hogy a Honvédelmi Minisztérium élelmezési osztálya néhány sorban írjon át hozzájuk, és fogadja el ebben az átiratban a Közellátási Minisztérium segítségét mintegy igazolását annak, hogy a Honvédelmi Minisztérium a hadosztály igénylését saját hatáskörében kielégíteni nem tudja.

Olyan világos és egyszerű ennek megértése és bizonyára mindenki magától értetődőnek tartaná, hogy a Honvédelmi Minisztérium élelmezési osztálya ezt az átiratot percekben belül kiadta. De nem ez történt! Nem tudtam azt az átiratot az élelmezési osztálytól kiverekedni, de nem is segítettek a maguk erejéből! Csak hadd éhezzenek azok a vasútbiztosítók, gondolták magukban a szabotálás eme nagymesterei! És a vasútbiztosítók a Honvédelmi Minisztérium élelmezési osztályának szabotálása miatt tovább is éheztek...

b) A hadosztály alakulatai szétszórtnak, csaknem az egész országban dolgoztak. Élelmezés szempontjából a területileg illetékes kerületi parancsnokságokhoz voltak utalva. Gyakori volt a panasz, hogy egyes kerületi parancsnokságok csak hüvelyeseket adnak dolgozó honvédeknek, úgy, hogy heteken át az étlapon csak borsó és bab váltakoztak. Sőt a székesfehérvári kerületi parancsnokság az ő területén dolgozó hűradó építészazadnak bármiféle élelmicikk kiszolgáltatását, még a babot és borsót is, egyszerűen megtagadta! Ezt a Honvédelmi Minisztériumnak is jelentettem, aminek kapcsán némi javulás állott be, de az ellátási nehézségek nem szűntek végleg meg. Ezért a hadosztályon belül egy külön anyagi ellátó szervet létesítettem, az ún. „ellátó szakasz“-t. Ennek feladata az lett volna, hogy a kerületi parancsnokságokhoz utalt és éhező alakulatokat a gyűjtött anyagokból, vagy e célra a közellátási hatóságoktól kiutalt anyagokból végszükség esetén kielégíthessük. De ez az igyekezetem is megghiúsult a Honvédelmi Minisztérium ellátó szerveinek szabotáló ellenállása miatt. Nem tudta az ellátó szakasz pl. a hideg élelmet legyártani, mert a H. M. élelmezési osztálya az ehhez szükséges vágóállatok kiutalását nem engedélyezte. Nem tudta a rossz ruházat központi javítását elvégezni, mert a H. M. ruházati osztálya szabotálta

az újjáépítést azzal is, hogy egyszerűen nem adott megfelelő mennyiségű javítóanyagot.

c) A ruházati helyzet 1945 októberében, amint már mondtam, egyszerűen siralmas. Raktári- vagy cserekészlet egyáltalán nincs, a dolgozó honvédeken pedig egy rend 2/10 értéknel is silányabb rongyos koldusruha. Javítóanyag hiányában a ruha cafatokban lógott róluik. Voltak honvédek, akiknek még egy rend rossz fehéreneműjük sem volt s ezért a zubbonyt és a nadrágot télvíz idején fehérenemű nélkül hordták! Egyes alakulatoknál ruha- és főleg bakancshiány miatt az állomány 40—60%-a nem tudott kivonulni és megjelent a létszákimutatásban egy új, szegényletes és elszomorító rovat: „mezítlábasok”. A semmittevés természetesen nem a legjobb eszköz az erkölcsi erők konserválására.

Amikor e hiányosságok megszüntetése érdekében kifejtett minden erőfeszitésem hiábavalónak bizonyult, több ízben kényszerültem a helyzet tarthatatlanságát a honvédelmi miniszternek személyesen feltárni és sürgős orvoslás végett személyének latbavetését kérni. Kérésemre az akkori honvédelmi miniszter, dr. Tombor Jenő személyesen kényszerült a ruházati anyagszertárhoz kiszállni, ahol a helyszínen elrendelte, hogy a tárolt készletekből elsősorban a Műszaki Hadosztály legszükségesebb igényeit elégítsék ki. Csak a történelmi hűség kedvéért szögezem le, hogy az anyagi ellátás javítására 1946 I. 25-én 50.817/I. c, II. 7-én 50.931/I. c, II. 18-án 51.641/I. c, II. 20-án 51.799 I. c, felterjesztéseket tettem. E felterjesztésekre vagy nem kaptam választ, vagy az elintézés csak mosolyt gerjesztő volt. Ruházati téren pl. felterjesztéseimre 20 kg. azaz húsz kiló talpat, 200 orsó cérnát, 20 kg nyakbórt, 100 kg vas talp-szeget, újabb 200 orsó cérnát, 600 köpenygombot és 10.000 nadrággombot utalt ki a H. M. ruházati osztálya! Ezek a cikkek részben nem voltak szükségesek, részben pedig a 8000 fős állományra még a legminimálisabb szükségletet sem elégítették ki, bár a felsorolt nehézségeket úgyszólván naponta személyesen jelentettem és kértem a minisztérium segítségét.

d) 1946 januárjában beállott árvízveszély és az ezzel járó jégzajlás a közlekedésben szakadást idézett elő. Buda és Pest összeköttetés nélkül maradt. Személyi közlekedés a két városrész között lehetetlen, a hírváltás minimális. Az összeköttetés megteremtésén dolgoznak a munkáskezek és közöttük ott vannak a hadosztály dolgozó honvédei is. A hadosztályparancsnokság Budán van elhelyezve s kb. 4000 honvédje pedig Pesten. Ezekről anyagilag és élelmezésileg pedig gondoskodni kell. E helyzet bekövetkezését már előre láttam és hogy a pesti oldalon dolgozó honvédeket a szétválasztott helyzetben is el tudjam látni, a pesti oldalon már jóelőre egy anyagi kirendeltséget telepítettem. Ennek az lett volna a feladata, hogy a pesti oldalon rekedt alakulatok ellátását a Honvédelmi Minisztérium, illetve a közlekedési hatóságok útján biztosítsa.

Mikor az általam előrelátott helyzet bekövetkezett, a Pesten telepített ellátási kirendeltségem nem tudta feladatát végrehajtani, mert a H. M. élelmezési osztálya, a bürokráciával párosult szabotálás iskola-példájaként egyszerűen arra az álláspontra helyezkedett, hogy csak akkor veszi figyelembe a Műszaki Hadosztály pesti anyagi kirendeltségének erőfeszítéseit, tehát csak akkor hajlandó 4000 dolgozó honvédről gondoskodni, *ha a kirendeltség felterjesztései a hadosztályparancsnokságon keresztül, szolgálati úton érkeznek hozzá be!* A szabotálók tudták nagyon jól, hogy a követelmény az adott helyzetben teljesíthetetlen, mert hiszen nem voltak hidak, nem volt személyi összeköttetés lehetséges és éppen ezért települt a kirendeltség már jóelőre Pestre! És e képmutató szabotálás miatt éhezett 4000 dolgozó honvédem Pesten!

Segítségét ezekben a nehéz napokban a polgári dolgozóktól kaptunk; a közlekedési miniszter, Gerő Ernő elvtárs rendeletére a polgári dolgozók részére biztosított központi étkezésből kaptak a dolgozó honvédek is...

e) 1945 december közepén beállott árvízveszély miatt a Vörös Hadsereg a Szövetségek Közi Ellenőrző Bizottság útján a még fegyverszüneti kötelezettség alatt álló magyar vezetést tette felelőssé a dunai és tiszai hidak műszaki biztonságáért. A feladat végrehajtása a Műszaki Hadosztályra várt. A közlekedésügyi miniszter minden támogatást kilátásba helyezett a hadosztály alakulatai gyors mozgatásának, eltolásainak biztosítására. Ugyanekkor — miután a Honvédelmi Minisztériumtól támogatásban nem részesültünk — a rendelkezésre álló, saját polgári dolgozóinak szánt készleteiből igyekezett dolgozó honvédeimet meleg alsóruhákkal és kezyűkkel ellátni.

A Honvédelmi Minisztérium ugyanekkor fenntartotta a Szövetségek Közi Ellenőrző Bizottság által elrendelt szabadságtilalmat a Műszaki Hadosztályt illetően, bár a Honvédség egyéb alakulatai a karácsony alkalmából szabadságot vehettek. A háborúból hazatért és családjuktól elszakított legénység között a szökések száma ijesztően kezdett növekedni. Ezen a helyzeten saját felelősségemre megpróbáltam segíteni. Az alárendelt alakulatok parancsnokait bizalmas levélben tájékoztattam a helyzetről és a közlekedési miniszter elvtárssal folytatott megbeszélésem alapján értesítettem őket, hogy a folyó munkák végzéséhez szükséges létszámból legfeljebb 5%-ot engedjenek a legjobban rászorultak közül a tilalom ellenére is szabadságra. Ezenkívül személyesen megjelentem a miniszternél és a szabadságtilalommal kapcsolatos fegyelmi szempontból szinte tarthatatlan helyzetre felhívtam a miniszter figyelmét. Közben a szökések oly nagy mérvet öltöttek, hogy a honvédelmi miniszter kénytelen volt rádiófelhívást intézni a Műszaki Hadosztály honvédeihez. Ebben a becsületesen kitartóknak és helytállóknak jutalmat, az önként visszatérőknek pedig büntetlenséget ígért. A felhívás eredményeképpen sokan visszatértek. A jutalmazásra pedig fejenként 500 db cigarettával szá-

molva 1946. I. 4-én 39/I. c. 1946. sz. alatt 1,500.000 db cigaretta központi kiutalását kértem, mint a miniszteri ígéret beváltását.

Ere a felterjesztésemre több mint egy hónapig, II. 7-ig még választ sem kaptam és ezért 540/I. c. 1946. sz. alatt táviratilag újból kértem a megígért cigaretták kiutalását indokolva azzal, hogy a jutalom kiadásának elhúzódnása a miniszter adott szavába vetett bizalom teljes megrendülését vonja maga után. Ekkor a miniszteri ígéret óta 6 hét telt el és a cigaretták ára 200 pengőről 1000 pengőre emelkedett! Végre 1946 II. 18-án a honvédelmi minisztérium 401.515/el. 1946. sz. rendeletében a következő szegyen teljes módon realizálta a miniszter adott szavát: fejenként 500 cigarettá helyett már csak 100 db cigarettát adott, de azt is 400 pengős árban számolta el, holott a cigaretta ára ekkorra már 1000 pengő volt darabonként! Sapienti sat...

f) Hogy az inflációs időszak a pénzellátás és illetmény kifizetések terén milyen állapotokat idézett elő, illetve, hogy ezt követőleg a forint bevezetésekor keletkezett pénzszűke a rendezett gazdálkodásra való áttérést mennyire nehezítette meg, az közismert. Az alakulatoknál már korábban is 2—3 hetes illetményhátralékok voltak, a honvédelmi minisztérium a szó szoros értelmében adósa volt annak a dolgozó honvédnek, akit szolgálatra kötelezett, de még a zsoldját sem tudta kifizetni. Mint jellemzőt említem meg, hogy 1946. február 21-én hadosztályom legénységének zsold és munkapótdíj fejében 4.9 milliárd pengővel tartoztunk, és 9 milliárd pengőt tett ki az anyagi tartozás.

g) Az újjáépítési munkapótdíj, beosztási és túlmunka illetményekkel kapcsolatban, illetve ezek igazságos módon való elosztására két ízben tett javaslatomra a honvédelmi minisztériumtól még választ sem érkezett.

h) A megállapított napidíj 1946 februárjában egy darab szabadforgalmú „Munkás“ cigaretta árával volt egyenértékű. Miután a Műszaki Hadosztály alakulatai az ország egész területén szétszórva állomásoztak, illetve dolgoztak és miután a vezetés és ellátás vasúti közlekedés, illetve gépkocsik híján főleg személyes érintkezéssel és futárszolgálaton alapulhatott, kértem a napidíjak felemelését, majd a kérés szociális vonatkozásaira hivatkozva ismételten sürgettem annak elintézését. A kérdés megoldást sohasem nyert.

i) A történelmi hűség kedvéért meg kell azt is említenem, hogy az újjáépítési munkapótdíjat szabályozó rendelet megjelenése napján egy villamosjegy ára 200 pengő, egy napilap ára pedig 80 pengő volt. A napi 4000 pengős újjáépítési munkapótdíj ekkor 50 napilap vagy 20 villamosjegy árának felelt meg, de már február 20-án 2 napilap, illetve csak másfél villamosjegy értéke volt. Ere a tarthatatlan helyzetre vonatkozó és 5i. 801/I. c.—1946. sz. sürgető kérésemre a honvédelmi minisztériumtól még választ sem kaptam.

j) Az elhelyezés terén fennálló budapesti helyzetet szinte alig lehet ecsetelni. Alakulataim ablak nélküli fűtetlen szobákban vészelték át a

telet. Vízvezetékek, WC-k befagyva, használhatatlanok, világítás nem volt, csak itt-ott szűkös petróleumlámpák.

k) Gépkocsikban 80%-os hiány. A szervezetszerű gépkocsikat soha nem kaptuk meg és így a vezetés soha nem tapasztalt nehézségeinek egyik főoka is ebben gyökerezett. A hadosztályparancsnokságot egyedül a közlekedési minisztérium támogatta a szükséghez képest időről-időre néhány gépkocsival.

Összefoglalva csak azt lehet leszögezni, hogy a Műszaki Hadosztály anyagi ellátása csaknem egy éven keresztül a létszámnak 10.000 főről 600 főre való lecsökkenéséig egyszerűen rossz volt.

VI.

Az előzőekben vázoltak után mindenkiben önkéntelenül felvetődik a kérdés, hogy ilyen körülmények között teljesíteni tudta-e a Műszaki Hadosztály a reá bízott feladatokat?

Visszapillantva a hadosztály működésére, a következő fejezetekben ismertetésre kerülő teljesítmények alapján bárki megállapíthatja, hogy a dolgozó honvédek a gátló és mostoha körülmények ellenére a legjobbat nyújtották, sőt sok esetben többet, mint amennyit tőlük várni lehetett. Mert dolgozó honvédeimmel meg tudtam értetni az újjáépítés nagy jelentőségét és fontosságát, az ebben dolgozók felelősségét és történelmi szerepét. Ott, ahol a test és az erő már-már felmondta volna a szolgálatot, segített az értelem és a tudás ereje, az öntudat felszítása és felfokozása. Csak így tudtuk mindig a kitűzött célt elérni, a ránbízott feladatokat becsülettel megoldani. Ezért az akkori viszonyok között végzett munkák és elért teljesítmények indokolják a Magyar Történelmi Társulat és a Magyar Munkásmozgalmi Intézet közös pályázati felhívása alapján a Műszaki Hadosztálynak az újjáépítés frontján betöltött szerepének e munka keretében való megőrkítését.

Mert ha minden megvan, ha minden rendben megy, ha terveket nem csak csinálni, hanem azokat különösebb problémák nélkül betartani is lehetséges, akkor eredményt elérni aránylag könnyű dolog. Az igazi erőpróba ott mutatkozik, ahol rendkívüli viszonyokkal találjuk magunkat szemben, ahol a nehézségek nemcsak nagyok és nemcsak sablonosak. Ilyenkor a vezetéstől függ a siker, de azt ki is kell csikarni tudni. Ehhez viszont tudás szükséges, előre kell látnunk, tisztában kell lennünk azzal, hogy mit akarunk és mit akarhatunk, és meg kell találni tudni, sokszor rögtönözni a feladat végrehajtásához szükséges módszereket, eszközöket, illetve segítőtársakat.

A csendben, reklám nélkül, szívósan és kitartóan küzdő és fáradó dolgozó honvéd munkái és teljesítményei nélkülözték a propaganda mai fejlett eszközeit és módszereit, népünk zömének halvány sejtelve sem volt, hogy a háború félelmetes pusztításai és rémségei után, a munka frontján, szerszámmal a kezében a romok eltakarításán, a termelés meg-

inditásaért, az életbiztonságért, sokszor saját életét kockára téve küzd és fárad a dolgozó honvéd is! De talán sokan azok közül is, akik erre még emlékeznek, lassan-lassan elfelejtik a demokratikus Honvédség Műszaki Hadosztályának 2 éven át tartó munkáját és közreműködését az ország újjáépítésében...

Amit az előző fejezetekben elmondtam, csak aláfestésül, csak keretnek és színezésnek szolgál a következőkben elmondandókhöz. A Műszaki Hadosztály szerepe népi demokráciánk történetében méltán sorakozik azokhoz az eredményekhez, melyeket dolgozó népünk ma, stabil, rendezett körülmények és feltételek között, céltudatos államvezetésünk és Pártunk által irányítva, sok szeretettel és gondoskodással övezve, napról-napra, a dolgozó honvédekhez hasonlítva szinte játszva végez és teljesít.

VII.

A Műszaki Hadosztály által végzett munkák *általános* áttekintését a 3. ábra mutatja. A részleteket az alábbiakban ismertetem.

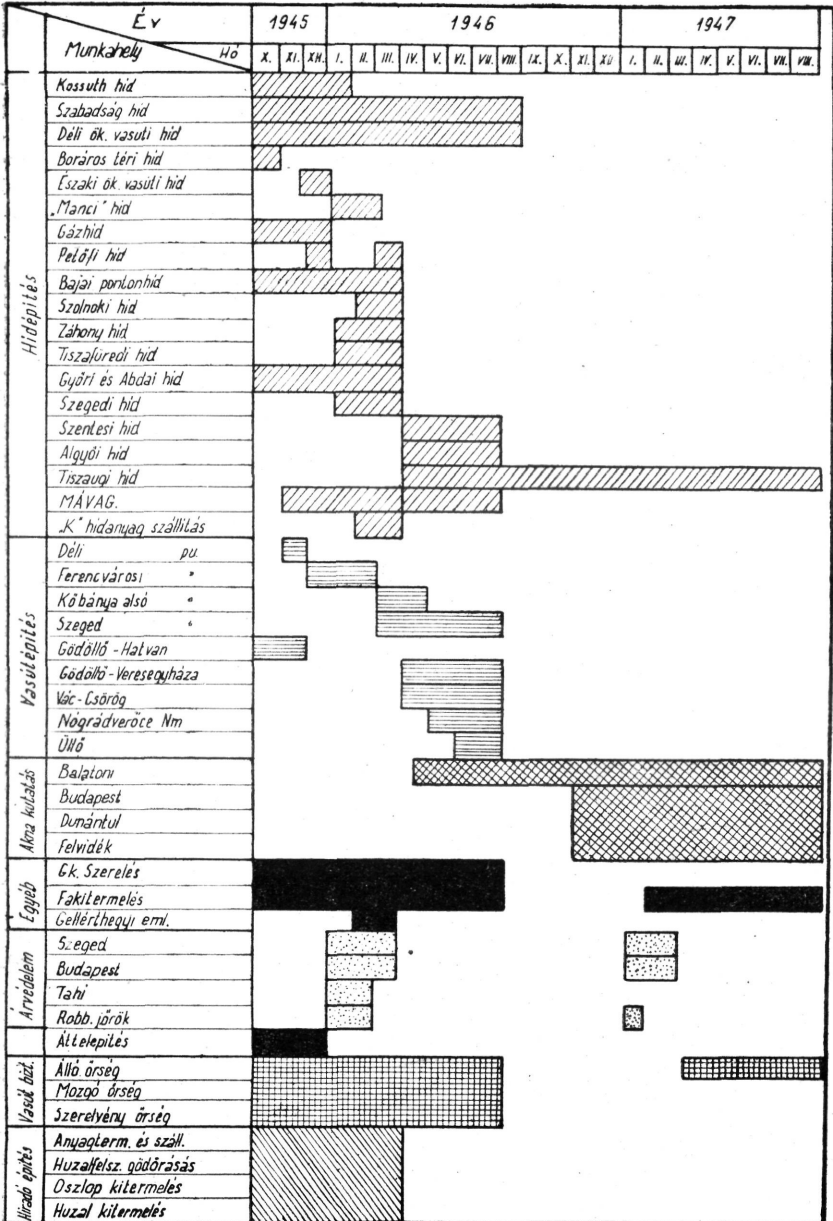
A) Műszaki alakulatok teljesítményei:

Ezek négy féle munkakört ölelnek fel:

- 17 nagy hídnál végeztünk helyreállítási és egyéb munkákat,
- 9 helyen végeztünk a M. Á. V.-nak felépítményi, illetve állomás helyreállítási munkát,
- 2 év árvízvédelmében vettünk részt,
- 1 emlékmű építésénél működtünk közre (Gellérthegy, felszabadulási emlékmű).

Kossuth-híd

Ehhez a hidépítéshez a Műszaki Hadosztály kezdetben 1 tiszt és 60 dolgozó honvédből álló válogatott ácsrészeletet vezényelt. Ez a létszám fokozatosan nő, és 1946 januárjában elérte a napi 600 fő kivonuló létszámot is. A hidat eredetileg 6 deszkatartós és 3 nagy vastartós mezőre tervezték, de a faanyag hiánya és az időközben a romokból és roncsokból visszanyert vasanyag lehetővé tette a terv megváltoztatását és a híd vég-eredményben 2 fatartós és 7 vastartós mezővel épült meg. A dolgozó honvédek vállvetve dolgoztak a polgári dolgozókkal, részt vettek a faanyag beszerzésében (Lágymányosi téli kikötő, Szolnok környéke, a háború folyamán megsemmisült Feszty körkép épülete, Hárósszigeti fűrésztelep) a faanyag Budapestre való szállításában, a fűrésztelepen való méretrevágásban; építettek egy fedett munkacsarnokot az építés helyén;



3. ábra.

ugyanott iroda és konyhabarakot. A munkacsarnokban gyártották a főtartókat és részt vettek a pillérek alapozásánál. Végezték a pillérek betontesteinek zsaluzását és 1945 december 26-án betonba ágyazták a fatartós mezők partfáit, majd elhelyezték a sarukat. Közreműködtek a pillérek betonozásánál és segítettek a főtartók beemelésénél. Utóbbi munkát már az új 100 tonnás úszódarú segítségével végezték. A fatartós hídmezőkhöz szélrácsokat szereltek, befedték a famezőket és beépítették a gyalogjárók konzolját.

A vastartók szerelésében a dolgozó honvédek nem vettek részt. Ott volt a Műszaki Hadosztály akkor is, amikor előre nem látható nehézség támadt és gyors segítséget kellett nyújtani. Így pld. a karácsony előtti szombaton a munka leállt, a polgári dolgozók sztrájkba léptek. A híd betonozása félkész állapotban maradt és ha azonnali segítség nincs, akkor a betonozás tönkremegy és az anyagi káron kívül a határidős munka nagy idővesztéssel szenvedett volna. A hadosztálytól azonnal odavezényelt 50 honvéd 2 nap és 2 éjjel dolgozva befejezte a betonozást és a munkát megmentette. Történt pedig mindez az alatt, amikor a sztrájkoló polgári dolgozók odahaza, családjuknál, karácsonyt ünnepeltek...

A Műszaki Hadosztály a Kossuth-híd építésénél 112.000 munkórát teljesített.

Szabadság-híd

A Kossuth-híd elkészülte után a Szabadság-híd újjáépítésénél segédkezett a dolgozó honvéd.

A Közlekedési Minisztérium a híd forgalomnak való átadását 1946. VIII. 20-ban szabta meg. A honvédek dolgozó létszáma ezen a munkahelyen naponta 300—350 fő körül mozgott. Részt vettek a munka valamennyi fázisában, majdnem valamennyi munkahelyen. Itt is polgári dolgozókkal keverve dolgoztak az alábbi munkák végrehajtásánál:

A MÁVAG hidosztályán 100—150 fős létszámmal a híd vasszerkezetének lemezeit készítették. Lebontották a Ferenc József-híd középső nyílásában uszályokra épített és a jégzajlás által elsodort hídprovizóriumot és ezzel megmentették annak értékes faanyagát. Részt vettek a sarújáról lecsúszott budai parti hídmező felemelésében. Behordták az ellensúlyokat, segédkeztek a középső Gerber-tartó daruval való beemelésénél; egy kompresszoros részleg dolgozott ott, ahol pillanatnyilag erre szükség volt; a vasalkatrészek szegecselésénél szegecselő csoport dolgozott, a régi, már használhatatlan szegecses levágását is ők végezték. Az anyagszállítás és behordás zömét, valamint a két part között rohamcsónakkal a helyi anyag- és személyforgalmat is ők bonyolították le. Részt vettek 1946 januárjában a hídprovizórium előtt feltorlódott jég robbantásában.

Ezekkel a munkákkal a dolgozó honvéd is hozzájárult ahhoz, hogy a

hidat, mint a magyar hídépítőtechnika és újjáépítési akarat komoly sikerét 1946 VIII. 20-án határidőre át lehetett adni a forgalomnak.

A déli összekötő vasúti híd („K“ híd)

A Dunántúl és a keleti országrészek közötti állandó jellegű vasúti összeköttetést 1946 novemberéig egyedül a szovjet Vörös Hadsereg által az elrombolt déli összekötő vasúti híd helyén épített hídprovizórium biztosította. A várható jégzajlásra való tekintettel a Vörös Hadsereg közlekedési csapatainak parancsnoka a közlekedési miniszterrel egyetértésben úgy intézkedett, hogy 1945/46 telén a provizóriumon a forgalmat minden eszközzel biztosítani kell, majd 1946 őszére egy állandó jellegű vasúti hidat kellett építeni. A dolgozó honvéd feladata is ehhez képest kettős volt: a) a hídprovizórium megmentése és b) az új „K“ híd építése.

A hídprovizórium megmentését a dolgozó honvédek polgári munkaerő nélkül, a Vörös Hadsereg közlekedési csapataival együttműködve és azok irányítása szerint végezték. (Jégtörő vízlécek felerősítése, a jégtörők kövel való megtöltése, a kb. 2000 m³ kő szállításához iparvágány fektetése.)

Az új „K“ híd építésénél magyar vasútépítő katonák irányították a munka végrehajtását, mivel a „K“ hídanyag Magyarország régi katonai anyaga volt.

1946 februárjában kéthónapos munkával dolgozó honvédeink biztonságba helyezték, majd Budapestre szállították a Hegyeshalom-Ostffyaszszonyfa környékén feltalált „K“ hídanyagot. Az anyagszállítások lebonyolítására rakodóvágányt építettek, berendezték az anyagteret, a rombolt pillérek bontásánál és a szükséges földmunkáknál segédkeztek, dolgoztak a szerelőpálya megépítésénél és elvégezték az első balparti hídmező szerelését.

E hídépítésen 300—400 fő volt az állandóan dolgozó létszám. A számmunkra kiutalt feladatot elvégeztük, a hídprovizórium átvészelte a telet és az új vasúti hidat 1946 november 8-án átadták a forgalomnak.

Motoroshajókra épített úszó vasúti híd Baján

1945 nyarán a Vörös Hadsereg motorhajókon úszó vasúti hidat épített a Dunán át Bajánál, a felrobbantott vasúti hídtól délre. Ezt a hidat, melynek gerendamáglyákra épített parti hídrészét a vízálláshoz kellett emeléssel vagy süllyesztéssel igazítani, nagy vízállásváltozás esetében új hídbejáráshoz kellett áthelyezni. Ezt a szolgálatot 1946 márciusáig a dolgozó honvédek látták el, amikor is a híd le lett bontva. A napi dolgozó létszám ezen a munkahelyen 100—120 fő volt.

A Tiszaug-i közúti- és vasúti híd roncskiemelése és helyreállítása
(4. és 5. ábra)

1945 folyamán a hadosztály, erősen összekeverve polgári dolgozókkal, a közlekedési minisztérium újjáépítési szerveivel dolgozott együtt. A munkaerőgazdálkodást az egyes építésvezetőségeknél a pillanatnyi szükségletek kielégítése irányította. Mi nem rendelkezünk újjáépítési tervekkel. Ennek hiányában az alsó műszaki vezetésnek alkalmazkodnia kellett a polgári építésvezetőségek ad hoc terveihez.

1946 márciusában azután a közlekedési miniszter nagyvonalú előrelátása lehetővé tette, hogy a Műszaki Hadosztály a kapott feladaton belül vezetés, tervezés és végrehajtás terén önállóvá válhatott. Csupán az ellenőrzés és az anyagi ellátás maradt központosian meg a közlekedési minisztérium közegeinél. Így az elért eredmények jobban lelkesítették a dolgozó honvédeket, a katonai vezetés szabadabb kezét nyerve sajátos katonai szervezéséből kifolyólag nagyobb teljesítményt is tudott felmutatni, mintha egy meglévő katonai szervezettel egy más polgári szervezésbe kellett volna beilleszkednie.

Azok közül az újjáépítési munkák közül, melyeket a hadosztály az előző bekezdésben mondtak szerint teljesen önállóan hajtott végre, a főhelyet a Tiszaug-i vasúti és közúti Tisza híd roncskiemelési és újjáépítési munkája foglalja el.

A Tiszaug-i egyesített közúti- és vasúti híd a Budapest—Békéscsaba útvonalon vezet a Tiszán keresztül. A híd két darab 100 méteres medernyílásból és az ezekhez csatlakozó egy-egy 50 méteres ártéri hidnyílásból állott. Összesen tehát 300 m hosszú, tehát olyan, mint a budapesti Szabadság-híd.

Kocsipályája 5,30 m, a főtartók középtávolsága 7,20 m, a teljes híd szélesség 8,30 m volt. A híd önsúlya:

a 100 m-es nyílások 830 tonna, ebből 533 tonna vas,
az 50 m-es nyílások 345 tonna, ebből 195,8 tonna vas.

A hidat 1929-ben adták át a forgalomnak. Eredeti állapotát a 4. ábrán láthatjuk.

Ez a vízszin felett kb. 15—20 m-re vezető híd csaknem teljesen el volt rombolva. Az 1944-ben visszavonuló német náci csapatok a meder feletti két mezőt a mederpillérekhez csatlakozó szélső keretekben felrobbantották, minek következtében ezek a mezők a Tiszába zuhantak. A bal 100 m-es nyílásban lévő vasszerkezet a vasúti síneknél fogva lerántotta a tiszaugi hídfőről a bal 50 m-es mezőt, melynek part felőli része az ártérre zuhant. Csak a jobb 50 m-es mező maradt épen. A 4. ábrán látható a felrobbantott állapot is az első felderítés alapján. Megállapítható volt, hogy a jobb 100 m-es mező utolsó 4 kerete igen súlyosan, a bal 100 m-es mező pedig a mederpillértől számított 6—8. keretében volt súlyosan megsérülve. A bal 50 m-es hídmező utolsó kerete sérült meg.

Ez volt a helyzet, amikor a hadosztályparancsnokság 1946 március 21-én a közlekedési minisztériumtól a munkát átvette. Utóbbi vállalta a költségek fedezését és helyszíni építésvezetője útján az építéshez szükséges anyag rendelkezésre bocsátását. A honvédelmi minisztérium vállalta a roncskiemelési munkák megtervezését, megszervezését, a szükséges munkaerők rendelkezésre bocsátását, az építés vezetését és végrehajtását. Végrehajtó csapatnak a 2. vasút- és hídépítő zászlóalj (a későbbi 2. utászászlóalj) jelöltetett ki.

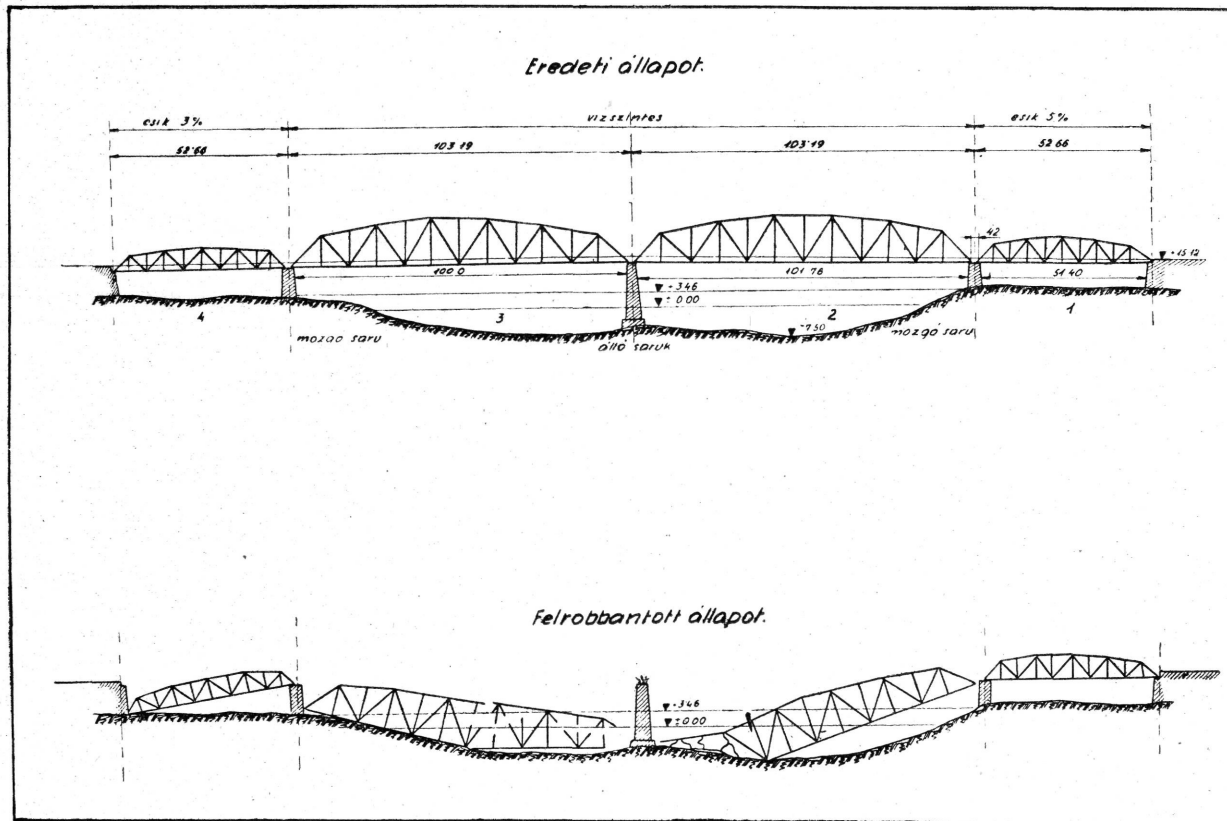
A honvédek mellett polgári szakmunkások is dolgoztak, egyrészt mert például bűvárok katonai vonalon nem voltak biztosíthatók, másrészt pedig tekintettel voltunk a helybeli lakosság kereseti és megélhetési viszonyaira.

1946 tavaszán, a munka megindulásakor, építőanyag jóformán semmi sem volt a helyszínen és annak előteremtése az akkori viszonyok között bizony nagyon nehéz volt. Különösen nagy volt a hiány faanyagban, elsősorban megfelelő méretű cölöpökben és nagyobb méretű vastartókban. Minden anyagot a dolgozó honvédeknek kellett felkutatni, kitermelni, a kiutaltakat pedig a munkahelyre leszállítani. Ezeket külön különítmények végezték, Szolnokon, a budapesti Szabadság-hídnál, a dunaföldvári rombolt Duna híd roncsainál, Kúnszentmártonban.

Augusztus 18-ra 110 darab cölöp került Szolnokról Tiszaugra. Az emeléshez szükséges vastartók közül 4 darab 1 m magas, 22 m hosszú szekrényes tartót a budapesti Szabadság-hídtól, a további még szükséges tartókat a dunaföldvári híd roncsanyagából utalta ki a Közlekedési Minisztérium. Itt azonban mindössze csak 4 darab alkalmas vastartót talált a kiküldött különítményünk. Más helyről kiutalt tartókkal a készletet 14 darabra egészítettük ki, amely mennyiség most már egy 100 m-es nyílásban való munkához volt éppen elegendő, de két nyílásban párhuzamos munkához már nem volt elég. A nagyobb elosztó és kiváltó tartókat a helyszíni roncsanyagból rögtönöztük, kisebb tartókat más munkahelyekről, Budapestről, Szolnokról, Kúnszentmártonból kaptunk. Négy, egyenként 200 tonnás és két egyenként 100 tonnás emelőt a Közlekedési Minisztérium utalt ki, négy 60 tonnás készletet pedig romanyagból a helyszínen gyártottunk.

A munka megkezdésekor csupán fadereglyékre rögtönözten épített szükség úszódarunk volt. Ezzel komolyabb munkát végezni nem lehetett. Szeptember elején sikerült két nagy teherbírású pontont szereznünk, melyre vas szükségdarút építettünk. Egy Ganz-gyártmányú 10 tonnás úszódaru beérkezéssel (szeptember 24) pedig végre rendelkezésre állt az az eszköz, mellyel a szerelési és roncsbontási munkákat a megkívánt ütemben lehetett végezni. A még szükséges könnyű vízijárműveket, ladikokat, hadihídpontonokat a Honvédelmi Minisztérium utalta ki.

A műszaki anyagi ellátást megnehezítették az inflációs idők közismert nehézségei, főképpen azért, mert erre az időre esett az anyag-



4. ábra.

beszerzések zöme. Ennek ellenére a Közlekedési Minisztérium építésvezetősége, bár sok utánjárással, de kellő időben megszerezte a szükséges anyagok zömét.

A híd helyreállításának nagybani helyreállítási tervét az 5. ábra mutatja.

A munka egyre jobban látható eredményeivel együttjárt az átlagon felüli munkakészség és munkakedv, de nagyban hozzájárult ehhez az akkord-szabadságok bevezetése. Az inflációs időben a munkakészséget a két érdekelt minisztérium által adományozott jutalomcigarettákkal serkentettük. A stabil pénz, a forint megteremtése után a Közlekedési Minisztérium által juttatott prémiumok bizonyultak a legjobb serkentő eszközöknek.

Végeredményben a dolgozó honvédek teljesítményét még békebeli viszonylatban is átlagon felülinek kell minősíteni. Végül ki kell emelnem a katonai és polgári dolgozók közötti példás összműködést, melyet — szerencsére kisszámú — rendbontó elemek sem tudtak megláztatni.

A kiemelt roncsokból a Közlekedési Minisztérium polgári vállalkozó cége, a „Helyreállítási kft” kiegészítette a második medernyílás hídserkezetét, míg a harmadik medernyílás szerkezetét a Közlekedési Minisztérium mint teljesen új szerkezetet az akkori Győri Vagonyárnál rendelte meg.

A tiszauji roncskiemelés után a dolgozó honvédek elbontották az emelő aljzatokat, a jobb 100 m-es nyílás megmentett vasszerkezetét helyretolták és ideiglenes sarúkra helyezték, elvégezték az utómunkákat, rendezték az anyagokat és szerszámokat karbahelyezték a munkagépeket. Minden veszélyeztetett anyagot még a jégveszély beállása előtt lényeges veszteség nélkül eltávolították a mederből.

Összefoglalva a roncskiemelési munkákat az alábbi teljesítményi adatok jellemzik:

1946 III. 21. A Közlekedésügyi Minisztérium kiadja a roncskiemelési munkákat a Műszaki Hadosztálynak.

1946 V. 23-án, 8 nappal a kitűzött határidő előtt, a 4. parti hídmező felemelése be van fejezve.

1946 XII. 20-án a 2-ik 100 m-es hídmező felemelése megtörtént.

1946 XII. 30-án a híd teljesen ki van építve a pillérekre. Minden veszély, ami még az emelési munkát veszélyeztethette volna, elmúlt. *a roncskiemelési feladat be volt fejezve.*

A tavaszi idő beálltával a dolgozó honvédek átlagos 80 fős létszámmal elbontották a jég által nem veszélyeztetett és így télen át is állva hagyott emelő- és daruállványt (76 cölöp kihúzása, 100 m³ faanyag szállítása), majd pedig megépítették a harmadik, 100 m-es nyílás Győrben készülő vasszerkezetének szereléséhez szükséges állványzatokat. Ez a munka 140 darab cölöp leverését, 68 bak leszábasát, összeállítását és beépítését, valamint 200 m³ fa- és 100 tonna vasanyag szállítását jelentette.

A kész vasszerkezet szállítását a gyáraknak augusztusban kellett volna megkezdeni, de 1 hónapi késedelmes kezdet után is mindössze 30 tonna anyagot szállítottak, de ez sem az volt, ami legelőször szükséges lett volna. A gyárak késedelmébe így a munkatervet is felborította. A késedelem dacára, amint ezt Gerő Ernő elvtárs, közlekedési miniszter a nyilvántartásnak több ízben is bejelentette, a *hidat 1947 XI. 7-én, 8 nappal a kitűzött terminus előtt átadtuk a forgalomnak.*

Egyéb hidműszaki munkák

Az eddig felsorolt hidakon kívül dolgoztunk még:

1. A *gázhíd*. A németek által felrobbantott Margit-híd pillérein épült fel. Mint leggyorsabb és legolcsóbb megoldás az egész híd hosszában átvezetett függőhíd jött tekintetbe. A munka már 1945 tavaszán megindult, de a sok akadály miatt csak az őszi folyamán kap lendületet, mikor a Boráros téri hídon átvezetett gázvezetéket a közelgő jégzajlás a híd-provizóriummal együtt elsodrassal fenyegette. Ekkor kapcsolódtunk mi egy kicsiny, de sodronykötélpálya építésében kiképzett és járatos 1 tiszt és 5 fő erősségű szakcsoporttal, amely 4200 munkaórát dolgozott a Margit-hídon át épített gázhídon, mely időnek 60%-a a hídkeretek szerelését, 20%-a a szélrács kötelek behúzását, 15%-a anyagmozgatást és 5%-a egyéb munkákat ölelt fel.

A híd december 20-án készült el és így Pest gázellátása 1945 telén már biztosítva volt.

2. A Boráros téri híd bontásánál.

3. Az Északi összekötő vasúti híd roncskiemelésénél.

4. A Petőfi-híd jég által megrongált hidtagjainak bontásánál, majd annak polgári dolgozók által történt helyreállítása után, a híd újbóli beépítésénél.

5. Az ún. „Manci“-hídon, jégzajlás alatti bontásnál.

6. A szolnoki Tisza híd árvédelménél és építésénél.

7. A szentesi Tisza híd helyreállításánál.

8. Az alyói Tisza híd helyreállításánál.

9. A záhonyi vasúti híd jégvédelménél. Ez a munkahely volt az egyetlen, ahol a természet elemeivel szembeni harcban alul maradtunk. Záhonynál a jégzajlás felett nem tudtunk úrrá lenni. Egyébként Záhony és a híd között 1200 m vasúti felépítmény szabályozást és 400 m állomási mellékvágányt is fektettünk, illetve csináltunk és a felrobbantott híd roncsainak kiemelésénél is segédkeztünk.

Vasútépítési feladatok

A Műszaki Hadosztály alakulatai elrombolt vasutaink újjáépítésében is részt vettek. Az alábbi vonalakon dolgoztunk:

A Gödöllő—Hatvan közötti második vágány helyreállításánál, a Gödöllő—Vác közötti vonalon síncserét hajtottunk végre, Nógrád-vertece—Nagymaros között felépítményi munkát végeztünk.

Ezenkívül pedig az alábbi nagy pályaudvarok helyreállításában vettünk részt:

Budapest Déli pu., Budapest Ferencváros pu., Kőbánya alsó pu., Szeged pu., Üllő v. á.

Egyéb munkák

Részt vettünk a gellérthegyi felszabadulási emlékmű építésében 50 fő dolgozó létszámmal; gépkocsi felszerelésében szakképzett honvédek segédkeztek a MÁVAUT üzemen a Közlekedési Minisztérium gépkocsijainak javításában. A németajkúak kitelepítésénél és a szlovákiai magyarok áttelepítésénél a dolgozó honvédek közreműködtek; Szegeden, Klárafalván és Nagylakon robbantó járőrök eredményesen dolgoztak a jégtorlaszok megnyitásánál. Szegeden a felrobbantott vasúti híd sodorvonalban lévő 3 köszekrényes aljzatának bontásakor segédkeztünk, majd a jég elvonulása idején a jégvonulást robbantással segítettük elő. A szegedi gyalogforgalom pontonhidját a jégzajláskor lebontottuk. 1945 XII. 15. után az előzőekben említett hidakon kívül a jégveszély elhárításában részt vettünk a szegedi Tisza hidaknál és a tiszafüredi hídnál is. 1947 szeptember havában karbahelyeztük az örkénytábori iparvágányt, egy ott kiépített kiterőt Budapesten a Zách utcai katonai iparvágányba építettünk be.

B) A híradó építőzászlóaljok teljesítményei

A Műszaki Hadosztály 4 híradó építőzászlóalja a postának nyújtott segítséget a háború folyamán elpusztított vagy megrongált táviró- és távbeszélőhálózat helyreállításához. A munkatervet a postavezérgazgatóság állította össze, ahol is a zászlóaljparancsnokok és a Honvédelmi Minisztérium szakközegei bevonásával havonta megtartott értekezleten a posta-műszaki és katonai szempontok összehangoltattak. Az 1945. év őszi és téli hónapjaira esik a munkák legnehezebb része. Ez volt az ország ideghálózata helyreállításának legfontosabb szakasza. A posta műszaki személyzetének csak kis részével rendelkezett, a munkafegyelem erősen csökkent és ezért a helyreállítás üteme igen lassú volt. A hálózaton végzendő munkáknak csak a dolgozó honvédek közreműködése adott lendületet, pedig nekik is sok nehézséggel kellett megküzdeniök. Nem volt a zászlóaljnál sem kellő számú szakképzett legénység. Hiányoztak a vonalépítéshez szükséges szerszámok, éppúgy, mint a postánál is s emiatt sokszor egész munkanapok estek ki a tervszerű munkából. Az elhelyezési és anyagi nehézségekről már megemlékeztem. Különösen a járműhiány miatt veszett el sok értékes idő a térben erősen szét-

tagolt egységek improduktív kényszerű gyalogmenetekkel. Ennek ellenére a híradó építőzászlóaljak rövid féléves működésük alatt igen jelentős eredményeket mutatnak fel a legtöbb nehézséget magában rejtő téli hónapok alatt zokszó nélkül végzett alapos és lelkiismeretes munkájukkal. Ezt a következő adatok jellemzik:

Új vezetéket építettek 1950 km hosszban, kiástak 5050 darab pózna-gödröt, felállítottak 7033 oszlopot, összegyűjtöttek 197 tonna vezeték- és 130 tonna egyéb híradóanyagot, és végül 148 tonnányi anyagot szállítottak.

C) A vasútbiztosítás (6. ábra.)

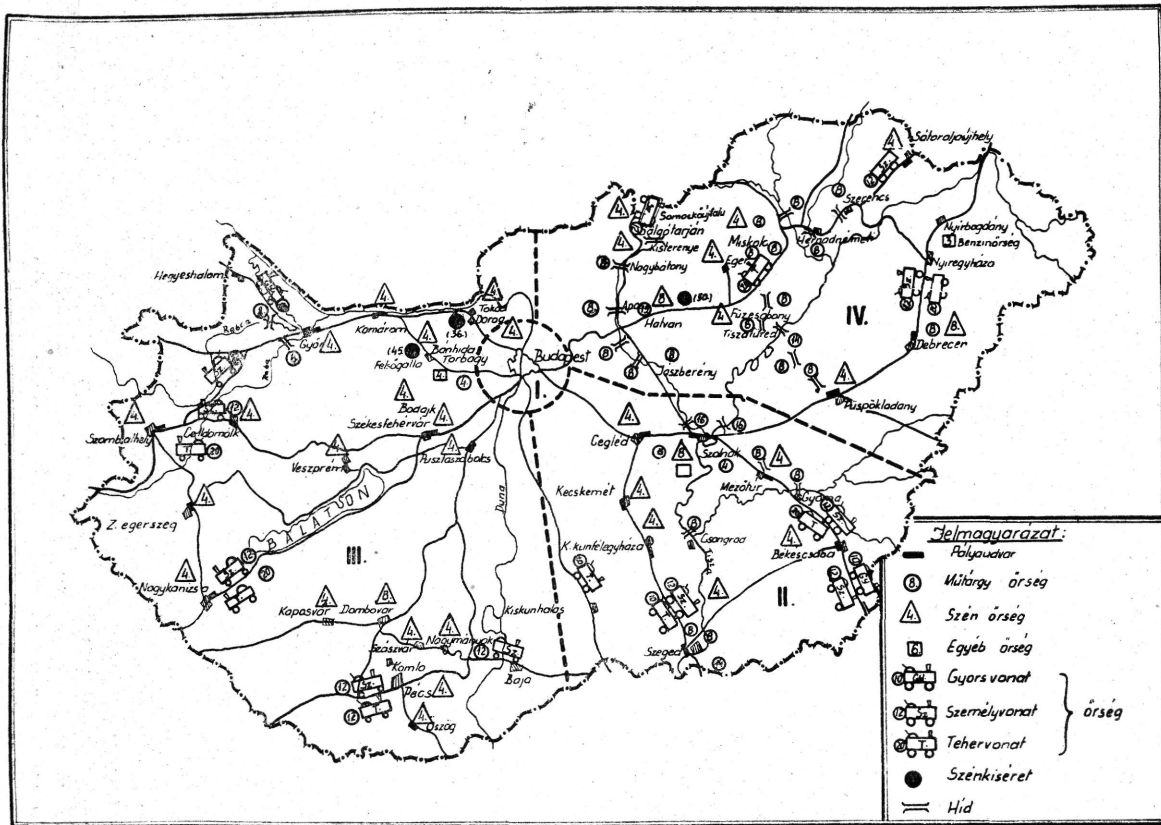
1945/46-ban a közlekedési utak mentén a személy- és anyagszállítás biztonsága a semmivel volt egyenlő. A Műszaki Hadosztály vasútbiztosító ezrede volt hivatva az ország élő- és holt anyagi javainak közlekedési és szállítási biztonságát megteremteni és fenntartani. E célból a vasútbiztosító ezred a menetrendszerű személyszállító- és gyorsteher- vonatokat mozgó őrségekkel látta el, az egyes forgalmi berendezéseket, fontos pályaudvarokat és üzemanyagtároló helyeket állandó őrségekkel biztosította és esetenként adódó, nem menetrendszerű szállítmányok biztosítására kíséreteket adott. Ilyen feladatok 1945 novemberétől 1946 május 31-ig 279 esetben fordultak elő és megtalálhatók közöttük jóvátételi szállítmányok, volksbundista kísérek, belföldi élelmiszer szállítmányok, gyermekvonat kísérek, pénz szállítmányok kísérete, papíryanag kísérek, Joint-szállítmány kísérek, munkásvonat kísérek, szén kísérek, gyapjúszállítmány kísérek stb., stb.

A vonatkísérő őrségek 1945 szeptember 15-től 1946 augusztus 15-ig 71 esetben, az álló biztosítók 431 esetben léptek eredményesen közbe. Ezeknek az eseteknek 83%-a lopás és fosztogatás volt, 15%-a gyanús egyének letartóztatása, zömmel csírájában megakadályozott fosztogatás és 2%-a egyéb rendellenes cselekmény.

A fosztogatásokra és az akkori viszonyokra jellemző, hogy az esetek 63%-a szénlopás volt, míg 37%-ban szerepel vegyesen deszka, só, gyufa, gyapot, cukor, búza, kukorica, tojás, gépszír, kátránypapír, üveg, benzin, sőt még szükséghid faanyag is.

A vasútbiztosító honvédeknek pusztán létezésük és jelenlétük is már nagymértékben csökkentette a fosztogatás lehetőségeit.

A vasútbiztosító ezred által adott őrségeket és kíséreteket 1945 X. 15. és 1946 VIII. 15. közötti időben — amikor is a vasútbiztosító ezred megszűnt — a 6. ábra tünteti fel. Ezen az esetenként adott alkalmi őrségek nincsenek felvéve.



6. ábra.

D) Az ország akna- és lőszermentesítése (7. ábra.)

Az aknamezők a háború továbbható maradványai voltak. Telepítési rendszerüket egyéni kezdeményezéssel a legtöbb helyen megbolygatták, miáltal az aknamezők felszedése nehezebb és veszélyesebb lett. Az aknamezőkről hiányzott minden vázlat, a telepítési mód és az akna fajta sokszor ismeretlen volt. A magasra nőtt gaz az aknamezők minden nyomát eltüntette és a benntjárást, de még az aknakutató készülék használatát is lehetetlenné tette. A hosszú időben föld alatt lévő fémek elrozsdásodtak s így a gyújtószerkezet már a legkisebb érintésre is működésbe jöhetett. Hasonló volt a helyzet az elszórt lőszer, bombák és robbanó anyagok összegyűjtésénél és megsemmisítésénél is. 1946 november 15. előtt az aknakutatást decentralizált vezetés alatt az egyes kerületeknél működő tűzszerész csoportok, illetve aknakutató munkásszakaszok végezték. Ezek személyzete zömmel önként jelentkezőkből állott, ellenőrzésük a kerületi parancsnokságok feladata volt. 1946 júniusában az illetékes szervek nagyobb eredmények elérése végett arra az elhatározásra jutottak, hogy ebben a munkában — az állandó életveszélyre való tekintettel — a lőszer- és aknamentesítés eddigi vontatott üteme és az elég gyakran előfordult balesetek miatt, illetve elkerülése végett kizárólag több éves tapasztalattal bíró szakembereket alkalmaz. Ezért „B”-listázott tisztok és legénység szolgálatát is igénybe vette, mivel a demokratikus Honvédségben ténylegesen szolgálók közül a kellő hozzáértő ember nem áll rendelkezésre.

A magyar kormány 1946 szeptember 6-án kiadott 10.880/ME. 1946. sz. rendelete (megjelent a Magyar Közlöny 1946. évi 215. számában) volt az első lépés az egész ország akna- és lőszermentesítésének teljesen új alapokra való helyezésére. Ez a rendelet az akna- és lőszer bejelentését országos viszonylatban október 15-ig kötelezően elrendelte úgy egyes személyek, mint városok és községek részére is. Ugyanakkor megtörténtek az előkészületek arra, hogy az addigi be nem vált rendszerrel felhagyva, az ország akna- és lőszermentesítését központosítsák és annak végrehajtása céljából katonailag szervezett alakulatokat állítsanak fel. Ilyen módon kerültek 1946 november 15-vel felállításra az 1. és 2. sz. önálló aknakutató századok, mindkettő a Műszaki Hadosztály utódparancsnoksága, a Műszaki Vezetési Törzs parancsnokságának alárendeltségében, s ugyanakkor a Műszaki Vezetési Törzs parancsnoka lett megbízva azzal, hogy az országos lőszer- és aknamentesítési munkákat irányítsa és ellenőrizze.

Az aknakutató századok felállításra egy eddig eredménytelen és teljesen kátyúba került tisztogatási rendszer helyes és eredménnyel biztató útra való terelését jelentette, amellyel a célt, az ország ezirányú nyugalmának és biztonságának visszaadását el lehetett érni.

Az újonnan megalakult századokhoz bevonult tűzszerészeket és aknakutatókat először is fegyelmezett, bajtársiasan áldozatos szellemű csa-

pattá kellett összekovácsolni és az életveszélyes munkák végrehajtásához közös alapot kellett teremteni. Első volt tehát a katonai keretet még a munkák megindulása előtt egy szigorú tisztogatásnak alávetni, majd egy olyan szabályzatot szerkeszteni, mely minden életveszélyes tevékenységnél egyértelműleg szabályozza mindenkinek a magatartását, tevékenységét, megszabja minden rangú és rendű beosztottnak minden előfordulható helyzetben a kötelességét és jogait. Ezzel a szabályzattal minden katonám el lett látva. Ez a 3348/eln. I. a—1946. sz. rendelettel kiadott utasítás képezte alapját az aknakutató alakulatok szakszolgálatának. Hogy pedig az utasítás minden aknakutatónk vérébe menjen át, elrendeltem, hogy az egyes fejezeteknek az aznapi munkákkal összefüggő részeit az alparancsnokoknak szószertint fel kell olvasni, oktatás tárgyává tenni és az óvórendszabályokat, valamint a tiltott tevékenységeket vissza kellett kérdezni. Az utasítást a munkához el kellett vinni, hogy kétes esetekben mindig kéznél legyen. Végül össze lett állítva mindaz, aminek megtartása a robbanóeszközökkel dolgozó honvédeknek és társaiknak életbiztonsága miatt elengedhetetlen.

Bűnös mulasztása az akkori honvédségi illetékes tényezőknek az, hogy az aknakutató századok felállításuk után 5 hónappal még *egyetlen gépkocsival sem rendelkeztek!* Az 1947 márciusában előfordult halálos balesetek egyik főokát éppen a gépjárművek hiányában kell keresni. Nem volt lehetőség arra, hogy a nagy területeken szétszórt csoportokban folyó munkákat a parancsnokok állandóan, naponta, ha kell, többször is ellenőrizzék, veszély esetén gyorsan orvost és segélyt tudjanak a helyszínre vinni. A gépjárművek kiutalása a századokhoz csak akkor kezdődött meg, amikor a tömeges halálos szerencsétlenségekkel kapcsolatban Dinnyés akkor honvédelmi miniszter személyesen lépett közbe. A századok így is csak áprilisban kapták meg gépkocsijukat, de ezek a járművek olyan rosszak voltak, hogy hasznukat alig lehetett venni. Zömük állandó javítás alatt állott.

Az előző bekezdésben mondtak azonban, mint később kiderült, egy súlyos és bűnös visszaélést lepleztek.

A 10.800/ME. 1946. sz. kormányrendelet alapján a bejelentésekből a 7. ábra szerinti kép bontakozott ki. Az egész országot a Magyar Középhegység vonala, tehát Miskolc, Gyöngyös, Budapest, majd tovább menve Székesfehérvár, a Balaton és ettől délnek Barcs irányában a Drávaig húzódó vonal két részre osztja. Ettől a vonaltól és főleg a Tiszától keletre eső országrészek akna- és lőszerhelyzete általában tisztázottnak volt mondható és a bejelentések is elég szórványosak voltak. A megadott vonal menté és attól nyugatra a határig elterülő országrész azonban úgy aknásítás, mint hátrahagyott, szétszórt és kilőtt, de bedőglött lőszer tekintetében megdöbbentő képet nyújtott. Az 1947 szeptemberig befutott jelentések szerint kb. 15.000 kat. hold az a gazdaságilag is igen értékes terület, mely aknamezős volt. Az elaknásított erdők ebben az időpont-

ban még teljesen felderítetlenek voltak. A lezajlott harcok területén és e területek mögött községek és városok egész sorában kellett megsemmisítési munkát végezni. A 7. sz. ábrán Magyarországnak csak ama területeit tüntettem fel, amelyek 1946 november 15-ig bejelentett adatok szerint aknamentesítésre, illetve lőszertelenítésre szorultak, de nem mutatja a melléklet az ország területén valóban található akna és lőszer mennyiségét. Az elhagyott lőszeres és telepített aknamezők bejelentése az ország vérkeringésének megindulásával mindjobban emelkedő irányt mutatott. Ez különösképpen vonatkozik Nagy-Budapest lőszermentesítésére.

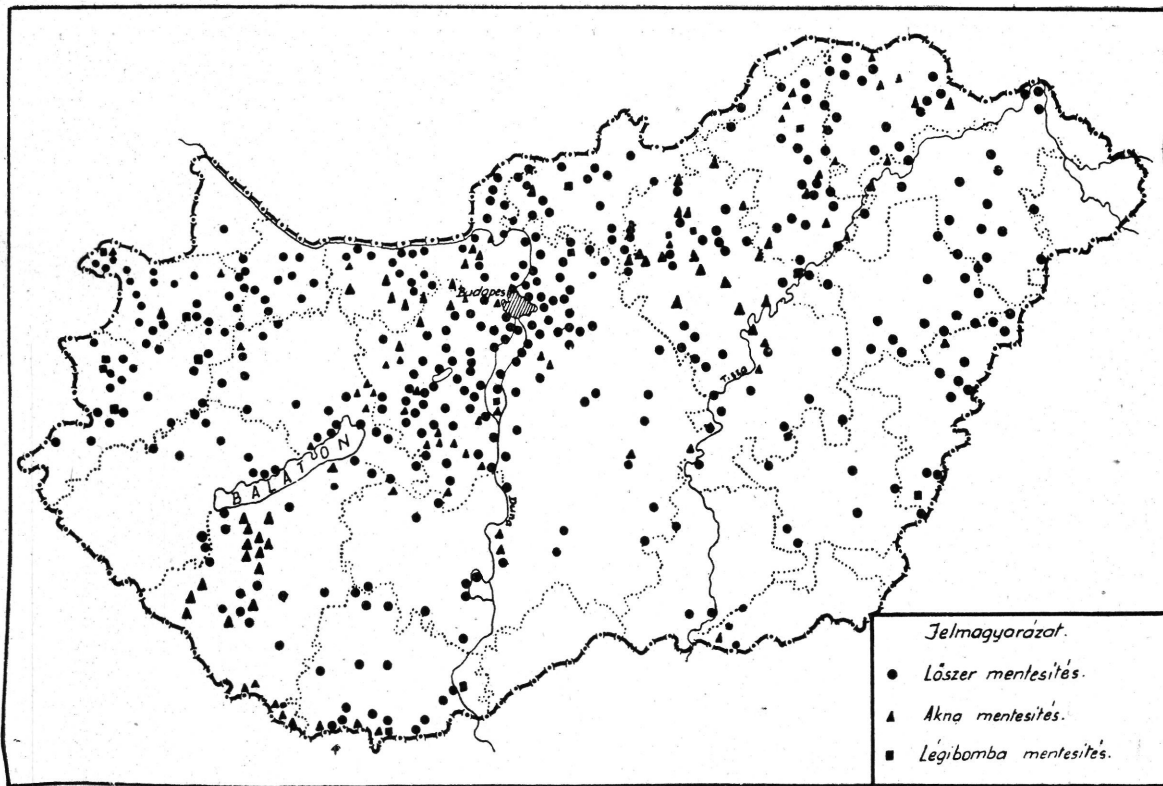
Nagy-Budapest lőszermentesítésével egész külön kell foglalkoznunk. Az ország szíve, idegrendszerének központja az 51 napos ostrom alatt olyan irtózatos megpróbáltatásoknak volt kitéve, milyeneket Varsón kívül Európa egyetlen fővárosa sem szenvedett át. A felszabadulás utáni Budapest képe megdöbbenő volt. Az ostrom okozta károkon kívül a németek és nyilasok által fel nem robbantott lőszerraktárak, a rengeteg helyen szerte-szét szórt lőszer, fel nem robbant, bedöglött tüzérségi lövedékek és légi bombák, a permvárosok elaknásított területei, egyezőval a halálhozó lövedékekkel és robbanóanyaggal zsúfolt város követelően parancsolta a lőszer- és aknamentesítési munka azonnali megkezdését.

Ezt a munkát kezdetben a Honvédelmi Minisztérium tüzserész csoportja végezte, azonban 1946 november 15-én az önálló aknakutató századok megalakulásakor a közterek és középületek, valamint a lakóházak mentesítése még nagyrészt nem történt meg. Ezért az egyik aknakutató század főfeladata Nagy-Budapest lőszer- és aknamentesítése lett.

A 10.880/ME.—1946. sz. rendelet meghatározta a közületek közreműködését a lőszermentesítési munkákban. A fővárosban a XIV. (köz-munka és katonai) ügyosztály hatáskörébe tartozott ennek a közreműködésnek irányítása. A rendelet alapján létesült bizottság a tüzserész járőrök által megvizsgált és helyszíni robbantással megsemmisítendőnek javasolt lőszer robbantási helyét a különböző közművek vezetékeinek fekvését figyelembe véve, kijelölte, a robbantás után jegyzőkönyvben rögzítette a robbanás lefolyását, az esetleg keletkezett károkat s ugyanekkor megtette a közművekben esett károk kijavítására a szükséges lépéseket.

A szállítható lőszert a főváros által kirendelt tehergépkocsikkal a XI. kerületi Andor utcában lévő, ún. „nyugati lőszerraktár“-ba szállították a járőrök. Innen az anyag a törökbálinti lőszermegsemmisítési helyre került.

A nem szállítható, tehát helyszínen megsemmisítendő lőszer helyszíni robbantása a fővárosban bizony sok problémát vetett fel. A sokszor már sérült gyújtójú kilőtt lőszeres legfeljebb 1—2 méterre kézben hor-doza, csak életveszély mellett voltak elmozdíthatók. Igen gyakran egész elképesztő helyeken találtak az aknakutatók és tüzserészek ilyen döglött



7. ábra.

tüzérségi lövedékeket, padlásokon, szobafalba fúródva, strandfürdő medencéjében, templomtoronyban stb., stb.

1947 július 30-ig Budapesten 205 ízben történt helyszíni robbantás, zömmel sűrűn lakott területen (Jókai tér, Kálvin tér, Klauzál tér) anélkül, hogy akár emberben, akár anyagban bejelentett kár keletkezett volna. Ha nagyritkán elő is fordult pl. ablakbetörés, annak minden esetben a közönség figyelmetlensége, az óvintézkedések negligálása volt az oka.

A Nagy-Budapest-i lőszerbejelentések 1947 tavaszán az építkezési időnyben megkezdett romeltakarítási és építési munkák arányában fokozatosan emelkedtek, mert ezeknél a munkáknál sok újabb lőszer és robbanóanyag került elő a romok alól. Ugyancsak 1947 elején indult meg a Vár romtalanítása a főváros kb. 1700 munkásával. Itt oly sok lőszer került a munka során elő, hogy állandó aknakutató járort kellett a Várban tartanunk, mely az előbukkanó lőszert azonnal biztonságba helyezte, a szállíthatót elszállította, a nem szállíthatót pedig összegyűjtve, időnként megsemmisítette.

Az 1947. évi rendkívül forró nyár miatt a város belterületén tárolt lőszer öngyulladás esetén szerencsétlenségek előidézője lehetett volna. Ezért a nyugati lőszerraktárakban tárolt lőszer- és robbanóanyagot törökbálintra szállítottuk és a megsemmisítés 1947 augusztus végére befejezést nyert. A szállíthatatlan lőszer továbbra is a helyszínen lett megsemmisítve, úgy, hogy Törökbálinton 1947 szeptemberétől már csak az időközönként kiérkező robbanóanyagok kerültek azonnali robbantásra.

*

Teljesítményi adatok. 1945-ben a bányák kizárólag a tűzszerészek által, életük kockáztatásával és nem egy esetben életük feláldozásával hatástalanított bombákból kitermelt robbanóanyaggal tudták csak üzemeiket fenntartani, mert más robbanóanyagunk nem volt. A tűzszerészeknek és aknakutatóknak köszönhető, hogy a felszabadulás után kifosztottságunk és szegénységünk ellenére a közlekedés megindulhatott, a gyárak dolgozni tudtak és így mindenkinek biztosítva volt a kenyere.

Ezzel az áldozatos munkával a tűzszerészek és aknakutatók halhatatlan emléket állítottak maguknak.

Ez a munka a súlyos robbanóanyag hiány miatt a felszabadulás után még évekig így folyt. De erről csak kevesen tudnak már. Így pl. 1947 július havában egyedül Budapesten 34 darab 250 kg-os német légi bombát hatástalanítottunk és így kb. 3400 kg trotilt juttattunk az iparügyi minisztériumnak. Feldebrő és Vécs közelében lévő lőszerraktár felszámolásánál, igen nehéz, különleges módon hatástalanított tűzérségi lövedékekből kb. 15 tonna robbanóanyagot nyert az ország bányászata.

A Műszaki Vezetési Törzs (a Műszaki Hadosztály utódparancsnoksága) 1947 január havában javasolta, hogy az aknakutatók által akna-

mentesített területeket, egyes közigazgatási hatóságok felkérésére, felszántva adhassa át az illetékeseknek. A helyzet ugyanis az volt, hogy a földművesek a múlt tapasztalatainak okulva, a mentesített területek felszántását nem vállalták és így sok termőterület mezőgazdaságilag kihasználal maradt. A Honvédelmi Minisztérium engedélye alapján az aknakutatók az aknamentesített területek nagy részét fel is szántották és így adták át a tulajdonosoknak.

Előzőleg megemlékeztem már arról, hogy sokszor milyen ellenállásokat kellett leküzdenünk az illetékesek részéről, amelyek szabotázsszerűen nehezítették meg a Műszaki Hadosztály újjáépítési munkáit. Megesett ez nemcsak katonai, hanem polgári vonalon is. Egy ilyen kirívó esetet szeretnék e helyütt megörökíteni, 1947 április 12-én, mikor Fejér megyében az aknakutatók egymásután pusztultak el vagy sebesültek meg, amikor a Honvédelmi Minisztérium hanyagsága miatt gépjárművekkel nem rendelkezvén, a szerencsétlenül jártak részére még gyors orvosi segítséget sem tudtunk számos esetben vinni, a székesfehérvári főispán 606/1947. sz. alatt valamennyi község előljáróságát utasította, hogy közmunkaerő vagy iga kirendelését az aknakutatók részére tagadja meg. Egyszerűen füttyült a 10.880/ME—1946. sz. kormányrendelet 2. és 3. §-ban elrendeltekre. A Belügyminisztériumhoz kellett fordulnom a főispán megrendszabályozása végett.

De ezzel szemben meg kell emlékeznem arról a segítségről, melyet aknakutató eszközök rendelkezésre bocsátásával a szovjet katonai parancsnokság részéről kaptunk és a magyar faluk dolgozóinak és az ország egész lakosságának dolgozó honvédeink iránt tanúsított szeretettől áthatott viselkedéséről. Amikor derék aknakutatóink áldozatos és önfeláldozó munkájukkal bebizonyították, hogy munkájuk a sokat szenvedett dolgozó parasztjainkat és egész népünket szolgálta, attól kezdve a községek, a falu népe dolgozó honvédeinket mint saját gyermekeit dédelgette, élelmezte, gondoskodtak jó elhelyezésükről és minden lehetőt megtettek, hogy az aknakutatók jól érezzék magukat. E tekintetben ki kell emelnünk a somogy megyei Mesztegnyő községet, de igen sok falu, város és község fejezte ki írásban is háláját a dolgozó honvéd iránt.

Es így hosszú időn át, sok helyről gyűjtöttük össze és semmisítettük meg a veszélyes lőszert, rejtett aknákat és egyéb robbanóanyagokat, tettük megművelhetővé az elhagyott ugart és fokozatosan visszaadtuk a sokat szenvedő földművelő népnek is az élet- és vagyonbiztonságot.

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|---------|
| Osszegezve az országban megsemmisített lőszerek, robbanóanyagok stb. össz súlya | — — — — — | 5620 | tonna |
| a megsemmisített aknaanyag össz súlya | — — — — — | 43,29 | tonna |
| a megmozgatott lőszert, akna stb súlya | — — — — — | 5915 | tonna |
| megtisztított terület | — — — — — | 3779,3 | k. hold |
| felszántott terület | — — — — — | 882 | k. hold |
| robbantással feldarabolt harckocsik száma | — — | 11 | db |

Nagy-Budapest adatai:

| | | |
|----------------------------------------------------|------|-------|
| bejelentett címek száma: — — — — — | 2915 | |
| helyszíni robbantások száma — — — — — | 205 | |
| helyszíni robbantásnál megsemmisített lőszer súlya | 109 | tonna |
| Budapestről kiszállítva — — — — — | 784 | tonna |

Hősi munka volt ez, amit derék dolgozó honvédeink végeztek, a kis díjazás, amit e munkáért kaptak úgyszólván semmi ahhoz képest, amit ők nyújtottak a közösségnek. Hangtalanul és névtelenül dolgoztak s ha a sors úgy akarta, meghaltak. Részükre a háború még éveken át tartott. Igazi hősei az újjáépítésnek, Hősi munkájuk eredményét az életbiztos közlekedés, az életveszély nélküli munka lehetősége és az életveszély nélkül megművelhető holdak ezrei jelzik.

Ez a munka áldozatokat is követelt.

Az aknakutató dolgozó honvédek közül 1946 november 15-től 1947 júliusig 22 dolgozó honvéd halt hősi halált és 16 sebesült meg.

Hősi halált haltak: György József t. őrv., Kiss Dániel ht. törm., Szilágyi János t. tiz., Szabó Lajos ht. törm., Gál István honv., Nagy István ht. hdgy., Sostorics Sándor t. őrm., Andok István törm., Orbán Elek őrm., Schmellner Rudolf t. őrv., Rajnai Géza ht. főtörm., Bogyó András ht. őrm., Paksy István t. szkv., Kompis György honv., Bagotai Ferenc honv., Vágusz Jenő t. szkv., Kovács Béla t. törm., Kovács Ferenc szkv., Kovács Ferenc t. tiz., Molnos Gyula ht. alhdgy., Egei Elek ht. főtörm.

Megsebesültek: Magyar Benő honv., Duró Sándor honv., Kardos János honv., Molnár Sándor ht. hadgy., Szomi József főtörm., Böröcz István szkv., Misángyi János ht. törm., Kertész Árpád ht. hadnagy. Losch József tiz., Lehel György tiz., Bajai Lajos főtörm., Salamon Ferenc ht. törm., Lénárt István t. őrv. Pauer Sándor t. alhdgy., Szabó István ht. őrm. Kiss Rudolf honv., Kovács I. Mihály honv.

A Balaton aknamentesítése

A Műszaki Hadosztályhoz tartozó hadihajós-, illetve hajóosztály feladata a Balaton aknamentesítése volt. A hajóosztály balatoni aknakereső osztaga 1945 évtől kezdve 232 db „E” (érintő) aknát talált, szedett fel és hatástalanított.

VIII. Tanulságok

1. A felszabadulást követő időkben a politika terén uralkodó viszonyok rányomták bélyegüket a katonai szervek munkájára is. Hiszen minden hadsereg szinte keresztmetszete valamely ország gazdasági és társadalmi viszonyainak s kicsiben minden megtalálható benne, ami országos viszonylatban nagy keretek között megy végbe. És mint ilyen esetekben szokott lenni, a demokratikus Honvédségben is voltak, akik

csak egyéni érdekeiket, érvényesülésüket és a hasznot keresték és voltak, akiknek osztályrésze a kellő támogatás nélküli küzdelem, a megfeszített munka és nélkülözés volt. A haszonélvezők között bújtt meg rendszerint az ellenség, kinek nem volt érdeke az ország gyors talpraállítása, sőt egyáltalán a talpraállítás, a koldússzegény Magyarország felszámolása, a munkásosztály és a dolgozó nép uralmának, országépítő munkájának napról-napra való izmosodása és fejlődése. Magas állásaikban szinte felelőtlenül és minden ellenőrzés nélkül tudták az eredményt ígérő munkákat elgáncsolni, megnehezíteni és a dolgozók életét elkese-ríteni.

2. A technikát és annak jelentőségét lebecsülték. A technikust lenézték, szemükben a műszaki ember „technikailag megfertőzött” egyén volt, a mérnök pedig „lakatosmester”. De tudták vagy érezték, hogy a nép uralma a technika segítségével a szocializmushoz, végső fokon a kommunizmushoz vezet.

3. A felszabadulás utáni idők demokratikus Honvédségében nem volt érdem és nem volt megbecsült az alkotó, a termelő munka. A vezető katonai funkcionáriusok mosolyogtak a „munka” szó elhangzása felett, mindegyik csak véres háborúban látta eszményi világának értelmét és a dolgozó honvédeket, mint nem az ő körükhöz tartozó alsóbbrendű lényt őszintén és meggyőződésből sohasem segítették. Ezekben a körökben a dolgozó honvéd számára úgyszólván még a levegőt is ki kellett „verekedni”. Ezeknek a magas katonai funkcionáriusoknak Clausewitz lebegett a szemük előtt mint hadvezéri ideál, példaképük pedig a porosz náci katona volt. A háború igazi terheit viselő, nem lovon ülő, gyalogjáró harcos tömegek csak számok, a karrier lépcsőfokai voltak. Ezért hagyták magukra a dolgozókat és a dolgozó honvédeket. Ezek munkája nem az ő számukra termelt babérokat.

4. Ezzel szemben szinte szokatlan, szinte sokszor megható volt, hogy a közlekedésügy funkcionáriusai, élükön Gerő Ernő elvtárral, mily fáradhatatlan gondoskodással verekedték ki a honvédelmi minisztertől és funkcionáriusaitól mindazt a pénzt, anyagot, felszerelést és ellátást, amit a dolgozó honvédnek verekedés nélkül is meg kellett volna kapnia. Meg kell mondani, hogy csak az utóbbiak voltak azok, akik a Műszaki Hadosztály helyzetét elviselhetővé tették és az ő megértésüknek, szocialista munkamódszereiknek lehet kizárólag köszönni azt, hogy meg tudtunk a belénk helyezett várakozásnak és a nekünk előlegezett bizalomnak minden tekintetben felelni.

A végső tanulság ezekből matematikai pontossággal következik.

Az a hadsereg, melynek vezetői nem ismernek haladó politikai eszményt, vagy ha ismernek is, azt meggyőződésből nem fogadják el életcélnek, a harcosokat csak egyszerű számoknak, őket saját személyükben kiszorgálni kötelezett tömegeknek tekintik, az a hadsereg csak

operetthadsereg, melyben nincs meg a harcos szeretete, tisztelete és — ami a legfontosabb — bizalma vezetői iránt, és amely az első komoly erőpróbánál gazdátlanul bomlik széjjel.

Az a hadsereg, ahol a vezetők, mint a középkor zsoldosai, csak pénzért, rangért és egyéb anyagi javakért szolgálnak, nem érzik át azokat a feladatokat, amelyek az állam fennmaradását és a nép érdekeit szolgálják, az a hadsereg a harcmezőn elbukik, annak a hadseregnek saját vezetői legnagyobb ellenségei.

A feudális Kína egykori és egymással versengő, a lakosságot szipolyozó, kegyetlenkedő „tábornokai“, a délamerikai államok állandóan forrongó katonai vezetői és mások példái mutatják, hová juthat egy nép, ha az őt védeni, jóléte felett örködni hivatott fegyveres erők a nép érdekeit semmibe veszik, azokkal szemben állnak, kapzsiak és megvásárolhatók...

E rövid hadtörténelmi tanulmányomban elmondottak azt bizonyítják, hogy rombadöntött országunk újjáépítésében, ezzel kapcsolatban népi demokráciánk megerősítésében becsülettel és termelő munkával nemcsak részt vettünk, de ezenfelül rossz anyagi ellátás mellett is jó teljesítményt igyekeztünk nyújtani. Egy olyan világban, melyben a jognak és a kötelességnek egyensúlya nem volt meg, igyekeztem dolgozó honvédekkel mindazon kötelezettségeknek eleget tenni, melyeket az ország érdeke és demokráciánk építése érzésem szerint feltétlenül megkívántak. Helyes volt a minden körülmények között kikényszerített építő munka, a szerves bekapcsolódás az országos építő munkába és igazolnak bennünket a megindult közlekedés, a hírváltás mai magas foka, a hidakon át lebonyolódó forgalom, az elárasztástól megmentett otthonok és lakosok, az aknáktól mentesített és a termelésnek visszahódított városi és mezőgazdasági területek, valamint mindezeknek eredő következménye: az ország egyre lüktetőbb gazdasági élete, népi demokráciánk egyre jobb anyagi bázisainak megszűlése.

Ez kissé a mi érdemünk is és ezért első sorban jár köszönet és elismerés

a dolgozó honvédek

aki zord télben, egy szál alsónemű nélküli ruhában, éhesen, fagyos kézzel, rongyos bakancsban dolgozott jégtorlaszok között, állt őrt állomásokon és vonatokon, vagy bármely pillanatban aknák felszedésénél tette életét kockára a közösségért. Annak a dolgozó honvédek, valamennyien népünk gyermekeinek, ezer gonddal sújtott családapáknak, ipari munkásoknak és földművelő parasztoknak egyaránt, akiknek zöme mögött egy háború véres borzalmi és a hadifogság megpróbáltatásai állottak. Akik kétkezi munkájukkal segítették a pusztulás szélén álló országot megmenteni. Akik éveken át családjuktól elszakítva harcoltak, de nem

tudták miért?! Akiknek abból a vagyonból és kincsből, amit a magyar haza drága földje minden gyermekének adni tudna, legtöbbször csak egy sírgödörre való jutott! Akiknek sok esetben mindenük elpusztult, amit szerettek, amiért élni és dolgozni érdemes. Akiket csaknem egy nehéz és hosszú éven át még rendesen élelmezni és ruházni sem tudtunk, hogy legalább az időjárás viszontagságai ellen legyenek megvédve. És akik a kétségektől gyötörve vagy apatikusan sorsukba beletörődve sokáig nem is látták a célt, amiért nekik dolgozni, küzdeni és küszködni kell...

Néphadseregünknek ma már mindene megvan ahhoz, hogy mindazt, amit a dolgozók, köztük mi, dolgozó honvédek is 1945-ben elkezdünk, alkottunk és újjáépítettünk, mind külső, mind belső ellenségek ellen meg is tudja védeni.