

cius 19. 4. p. – 16. Nml. Pásztó képviselőtestületi jkv. 1915–19. – 17. Földmunkás és szegényparasztmozgalmak Magyarországon 1848–1948. Bp. 1962. II. 591. l. – 18. Mészáros Károly: Az ösz... köztársaság parasztpolitikája 1918–19. 117. l. 19. Nml. Pásztói mt. jkv. 1919. április 15-i ülés. – 20. Nml. Salgótarján nagyközség iratai 1919. Pl. anyag 3556–3600 – 21. Uo.

SOMOSKEÖY ISTVÁN

A salgótarjáni páncélmozdony története

Az 1918 novemberi fegyverszüneti egyezmény után a magyar hadseregnek feltehetően csak 4 katonai páncélvonata maradt. Az első világháborúban szerzett tapasztalatok szerint a páncélszerelvényeknek nagy harcászati jelentőségük volt. Ezért, és tekintettel az ellenség nyomasztó túlerejére a Magyar Tanácsköztársaság honvédő háborúja kitörésekor több gyár munkásai napokon belül egyszerű vasúti mozdonyokból és kocsikból mintegy 8 improvizált páncélvonatot szereltek fel. Ez jelentősen hozzájárult a Vörös Hadsereg kezdeti, páratlan sikereihez. Érthető tehát, hogy azok a rögtönzött páncélvonatok hamarosan a forradalmi munkáshatalom valóságos jelképévé váltak. Köztudomású az, hogy ilyen rögtönzött páncélmozdony a Salgótarjáni Acélárugyárban is készült. Sajnos emléke az évek során elhomályosult, sőt némileg eltorzult.

Jelen fejtegetés célja, ezt a kérdést tisztázni, valamint a vonatkozó dokumentációt rögzíteni és kiegészíteni. Szerencsére élnek még jó néhányan, akik annak a mozdonynak a felszerelésében részt vettek, azon harcoltak, vagy mint katonák és vasutasok látták.

A vonatkozó kutatás eredményei a következők: Az illető páncélvonat a hadjárat végeén csehszlovák burzsoá csapatok kezébe került, tehát nem azonos a tévesen egyesek által annak tartott úgynevezett „9-es” számú, az Acélárugyárban még most is meglévő tolató aőzaéppel. Az utóbbi számos tanú tudomása szerint 1900-ban a gyárban „házilag” készült, holott – egymástól függetlenül megkérdezett szemtanúk egybehangzó nyilatkozata szerint – az igazi, Salaótariánban „feloáncélozott” mozdony szabványos MÁV-gép volt. Vasúti szakemberek egyetértettek abban, hogy az a mozdony csak egy 376-os típusú lehetett. A következtetést az alábbi évek isazolják: szemtanúk emlékezése szerint 3 kapcsolt tengelye, elől–hátral pedig egy-egy pár futókereke volt. Eltérően hasonló, de más típusú mozdonyoktól, harmadik „kúpja”, víztisztója nem volt, hosszakazánja csuován két „kúp”, vagyis gözdóm és homokoló volt. Az említett mozdony sorozatgyártásának ideje is igazolja az információ helyességét. Megjegyzendő, hogy ilyen típusú mozdonyt most már kevés helyen üzemeltetnek.

A szerelvény 1919. május 1. előtt – pontos dátumot nem tudunk – futott be Salgótarján külső pályaudvarára. Tűzártek – mindem kizárólag volt pozsonvi tanítók –, néhány altiszt, valamint egy MÁV-állománvbeli mozdonyvezető és egy fűtő voltak rajta. Északi irányba akarták folttatni útjukat, ahonnan néhány nap óta, a jelentések szerint, intervenció csapatok közeledtek.

A pályaudvaron akkor éppen Bányik Mihály, géppuskás őrmester teljesített ügyeleles szolgálatot. Nevezett a vonat parancsnokában felismerte felettesét, Bartasovics főhad-

nagyot, akivel a Kárpátokban, Kirlibabánál a fronton volt. Bányik javaslatára a főhadnagy beleegyezett abba, hogy a szerelvényt az Acélárugyár kazánkovácsműhelyébe vigyék, s páncéllemezekkel borítsák be. Bányik ismerős volt a műhelyben, mert bevonulása előtti mozdonyjavító géplakatosként ott dolgozott.

Még aznap délelőtt a vonatot a gyár holtvágányára állították. A munkát Csarba Egyed kazánkovácsmester irányította. A mesteren kívül a szerelésben részt vettek: Gordos József, néhai Czankovics Barrabás, Bányik Mihály és – mint kazánkovácsinas – Jud József, a későbbiek során önkéntes vöröskatoná, továbbá a mozdonyvezető és a fűtő, végül – nagy szorgalommal – a tiszték és altiszték. A műhelyvezetőség részéről a munkát Lizsnyánszki Antal, műszaki tisztviselő, most nyugalmazott főmérnök kísérte figyelemmel. Hajnaltól estig dolgoztak, éjszakára pedig a szerelvényt mindennap a külső pályaudvarra vitték. 1919. május 1-én, amikor Salgótarján lakossága szinte egyszemélyként vett részt a felvonuláson és a főtéri nagygyűlésen, az acélárugyári kazánkovácsműhelyben feszített munkával ünnepelték az emlékezetes napot. Így sikerült a feladatot 6 nap alatt elvégezni.

Csarba Egyed, most 86. évében lévő nyugdíjas, bámulatos emlékezőtehetséggel, a szerelési munka legkisebb részletére kitérve, a következőkről számolt be: a mozdony hossz-kazánját a biztonsági szelepig hengerelt, ózdi, 12 mm-es, alul egyenes, felül pedig hajlított, 2000x1500 mm méretű acéllemezekkel borították. Azokat „racsnikkal”, vagyis kézi fűrőgéppel átfűrték, a 22 mm-es lyukakon keresztül 3/4-es Withwort-menetű csavarokkal a „frémhez” (angolul „frame” alvázat jelent) rögzítették. A gőzhengereket mindkét oldalon 15 mm-es. a mozdonyvezető fülkáját pedig 6 mm-es lemezekkel borították. A mozdonyvezető kívánságára ablaknyílásait szabadon hagyták, csak az ajtókat fedték be. A hajtórudakat 12 mm-es lemezekkel, a beömlő csöveket, amelyek a nagy lemezeken kívül estek, félkörlemezekkel biztosították. A gőzdómot iv alakúra hengerelt 12 mm-es borítólemezzel látták el. Az acéllemezek alsó széle csak 350 mm-nyire volt a vágányoktól. Burkolat nélkül tehát csak a kémény, a füstkamra maradt – mert ezek befedése nem látszott fontosnak – továbbá a homoklő, mert esetleges sérülése nem jelenthetett különösebb veszélyt, a biztonsági rudak, mert azokat nem lehetett, illetve nem lett volna célszerű beburkolni, végül a mozdonyvezetőfülke teteje. Mielőtt a rögtönzött páncélvonat a gyárat elhagyta volna, a lemezburkolatot bekátrányozták.

A felsorolt, értékes adatok alapján, egy már kiselejtezett, vagy kiselejtezésre váró 376-os típusú mozdonyból hármikor lehetne rekonstruálni az emlékezetes páncélmozdonyt, s így hiteles képmását az utókor számára megővni.

Nincs tudomásunk arról, hogy a salaótarjáni rögtönzött páncélvonatról bárhol, akár magánkézben, eredeti fénykép volna. A Magyar Néphadsereg Országos Hadtörténeti Múzeuma gyűjteményében sincs semmiféle dokumentációs anyag a szerelvényről. A Salgótarjáni Munkásmozgalmi Múzeum adattárában van ugyan egy 1919-es páncélmozdony fénykép, de feltehetően egy 377-es típusú gépről, valószínűleg arról, amely – a rögtönzött páncélmozdonyon kívül – ezen a vidéken is részt vett a harcokban.

Csarba Egyed közli továbbá, hogy a vonathoz három fedett kocsit tartozott, azokat is 12 mm-es lemezekkel látták el. Az ablaknyílásokat a lemezekből kivágták, s mint az ajtókat – külön fedőlemezekkel védték. A nyitott kocsikból csak az egyiket, amelyen a két 80 mm-es ágyú volt, szerelték fel 600 mm széles, 12 mm-es oldallemezekkel. Az ágyuk mellvédjére 320 mm-es magasztást szereltek.

Amikor a páncélvonat elkészült, még a gyár udvarán kipróbálták a páncélburkolatot: pisztolyból, karabélyból és géppuskából tüzeltek rá. Nagy örömekre ez a lövöldözés az acéllemezeknek „meg se kottyant”. Nyilván ennek a tökéletes burkolatnak is köszönhető, hogy a salaótarjáni páncélvonat harcosai és személyzete közül csupán egyetlen vöröskatoná sebesült meg.

Az Országos Hadtörténeti Múzeumban őrzött, más, 1919-ben rögtönzött páncélvonatokat ábrázoló fényképeket összehasonlítva a salaótarjánira vonatkozó leírással, arra lehet következtetni, hogy az utóbbi talán az egyik legjobban felszerelt szerelvény volt.

A hadműveletek alatt a szerelvény a következőképpen volt összeállítva: élén két lupos, nyitott kocsi, megrakva kövel és homokzsákokkal, aknák elleni védekezés céljából.

Utána következett az a nyitott vagon, amelyen – szintén homokzsákkal körülbástyázva – a két ágyu állt, majd az egyik, két tolós ajtóval ellátott fedett kocsi, amelynek két oldalán egy-egy géppuska volt. Ezeket a kocsikat a mozdony toltta. A mozdony után futott egy nyitott kocsi két viztartállyal, körülötte volt felhalmozva a szénkészlet. A szerelvény tégén volt a két másik fedett kocsi, az egyikben a lőszer és élelem nyert elhelyezést, a másikban volt a szállás és a petróleumrezsóval ellátott konyha.

Szenet az első időben Salgótarjában vagy Hatvanban vételeztek, később a mindenkor hadműveletekhez legközelebbi állomásokon, pályaudvarokon.

A páncélvonat katonáinak száma eleinte 12 fő volt, az északi hadjárat során azonban 26 főre emelkedett. Az informátorok név szerint csak a következő salgótarjáni vöröskatonákra emlékeznek, akik a páncélvonaton voltak: néhai Lukács Károly tüzérőrmester, volt acélárgyári vasesztergályos, Mauler Rezső tüzérőrmester, most 75 éves nyugdíjas, volt szénbányai lakatos, valamint Bánvik Mihály géppuskás őrmester, most 76 éves nyugdíjas, aki leszerelés után a szénbányánál, a zagyvai rakodón mint mozdonyjavító gép-lakatos dolgozott.

A szerelési munkálatok végeztével – 1919. május 3-án estefelé – Somoskőújfalu irányába indultak próbaútra. Az első útra – saját megnyugtatására – Csarba mester is elkísérte őket. A somoskőújfalu állomáson megálltak és megvacsoráztak. Közben a parancsnok, Bartasovics főhadnagy, megkérdezte az állomásfőnöktől, hogy van-e hír az ellenségről. Azt a választ kapta, hogy a közeli Raavoľc állomáson egy cseh katonai páncélvonat vesztogel. Miután az egyes kocsik sorrendje akkor még nem volt megfelelő, hamar leszerelték az egyik ágyút, és a távolság, valamint az irány bemérése után a menadott célra két lövést adtak le. Gyorsan elbúcsúztak Csarbatól és üldözésbe vették az ellenséges páncélvonatot. Az azonban a második lövés után olyan sebesen elinalt Fülek–Losonc irányába, hogy már utólrini nem tudták.

A páncélvonat 1919. május 5-én, egy hétfői napon esett át a tűzkeresztségen. Nyilván az ezzel kapcsolatos fejleményekre vonatkozik Hetés Tibor Munkászredek előre című könyvének alábbi részlete: „...Csak egyetlen súlyos probléma volt: Salgótarján. A figyelem most ide összpontosult. A május ötödikén és hatodikán befutott jelentések szerint igen nehéz volt a helyzet. Egy ellenséges páncélvonat támadását sikerült elhárítaniuk. A 8. páncélvonat derék katonái kitétek magukért.” Akkor kooperált először a páncélvonat salgótarjáni munkásszázadokkal.

Nagy Béla, akkori századparancsnok, most nyugalmazott iskolaigazgató, még pontosan emlékszik, hogy a Salgótarjától északra fekvő 92. és 93. vasúti órház között, a páncélvonattól a Tarján patak völgyében harcoló csapatok részére tüztámogatást kért és kapott.

Patvaros István, aki abban az időben Füleknősnőkin lakott – most 81 éves MAV-nyugdíjas, volt vonatkísérő – 1919. május 5-én, miután azon a napon lakása környékén tartózkodott, s így hol a cseh csapatok háta mögött, hol vonalaink között volt, jól megfigyelhette a magyar páncélvonat ágyúinak rendkívül eredményes hatását. Amikor a magyar vörös katonaság az ellenséges csapatokat Fülekről is kiűzte, Patvaros közelről is megismerte a salgótarjáni páncélvonatot, mert több salgótarjáni vasutassal együtt lőszerutánpótlást szállított neki.

Ezek szerint, a hős salgótarjáni bánvászok, munkások és tisztjeik mellett, a salgótarjáni páncélvonatnak is méltó része volt abban, hogy 1919. május 10-én Letovsky cseh altábornagynak Losoncól jelentenie kellett Clémenceau-nak, hogy „Favre őrnagy előretörését valószínűleg kibontakozó dandalmas északi hadjárat során a salgótarjáni páncélvonat már többször együttműködött a salgótarjáni katonai alakulatokkal. Nagy Béla visszaemlékezése szerint a gömői Várnahe feletti Balófalvánál, majd június 2-án Szelcéről 3 km-re, később Lise, Gice és Süvete községek térségében – ahova a páncélvonat Pelsőcről jött – kapott tüztámogatást a páncélvonattól.

A hadműveletek alatt a salgótarjáni páncélvonat is állandóan változtatta a helyét. Mauler Rezső és Bánvik Mihály visszaemlékezései szerint a páncélszerelvény – többek között – különböző időpontokban, a következő vonalakon, illetve helyeken járt: Fülek,

Feled, Putnok, Miskolc, Zsolca, Nyiregyháza, Sátoraljaújhely, Csap, Királyháza, Huszt, Ungvár, továbbá Kisterenye, Kál-Kápolna, Füzesabony, Eger stb.

A visszavonulás zürzavarában egy burzsoá cseh egység – Szilvásvárad és Bélapátfalva között – a páncélvonat előtt felszedte a vágányokat, s így a szerelvény az ellenség kezébe került. A salgótarjáni vöröskatonákat a – számukra rosszemlékű – csehországi Jozefov-i (Josefstadt-i) fogolytáborba vitték, ahonnan csak hónapok múlva tértek haza.

Ezúton is köszönetet mondok mindcsoznak, akik visszaemlékezéssel, egyéb adatközléssel – mint Hetés Tibor hadtörténész és Kerekes Zoltán alezredes, az Országos Hadtörténeti Múzeum osztályparancsnoka – végül a Maavár Államvasutak Budapesti Igazgatósága műszaki tájékoztatással, munkámban támogattak.

KERÉNYI FERENC

Nógrád megye és az első magyar szintársulat kapcsolata (1790-1808)

A magyar színháztörténet ugyancsak sokkal adósunk, ha a hivatásos színészet első évtizedeit illető kutatásokat kériük számon. Igaz, két évtized híján százada már, hogy Bayer József olyan összefoglaló igényű munkával jelentkezett, amelyik levéltári kutatásokra támaszkodott, a legendákat a tények és adatok patikamérlegére tette. A hajdan üttörő jelentőségű mű napjainkra menthetetlenül elavult, de máin sem készült nála gazdagabb anyagot felölelő, megbízhatóbb szintézis-kísérlet. Oka többek között abban keresendő, hogy kutatóink zöme mind a mai napig idegenkedik a vidéki levéltárak anyagában végzendő tüzetesebb vizsgálatoktól.

Nógrád archivumára szűkítve a kérdést megállapítható, hogy az igen alkalmas színháztörténeti kutatásokra. A „kuruc meave”, amely a XVIII. század folyamán híven őrizte a forradalmi köznemesi hagyományokat és amely mindig rendelkezett kiművelt emberfőkkel, 1792-ben is az elsők között válaszolt Pest meave felhívására és támogatta – tettekben is – a magyar színészet ügyét. Bayer József említett alapvető művében¹ közölt ugyan Nógrádra vonatkozó adatokat, de kizárólag a helytartótanácsához küldött átiratok alapján.

Az alábbi forrásközléssel egyrészt a hesszen húzódo adósság törlesztését vallom célnomnak, másrészt bizonyítani szeretném, hogy már az első, óhatatlanul futólagosabb kutatás is végezhető fontos adatok, érdekes színház- és kultúrtörténeti adalékok feltárásával és publikálásával. Mindezt pedig teszem abban a reményben, hogy a hasonló forrásközlések és tanulmányok megszorodása méltó módon előlegezi a régóta nélkülözött színháztörténeti kézikönyv majdani létét és tudományos érénveit.

Az első magyar szintársulat 1790 és 1796 között működött Pest-Budán. Dokumentumaink valamelyest szélesebb évkörből valók (1790-1808): a történeti Nógrádnak, jelesül Losonc városának ugyanis fontos szerep jutott Kelemen László ismételt kísérletében, amikor 1800-1801-ben mepróbálta feltámasztani széthullott társulatát. A forrásokat többnyire időrendi sorrendben közöljük, utalunk jelentőségükre és a velük egybevethető, korábról ismert adatokra. A korabeli szövegrészeket nem betűhíven hozzuk, hanem átírva mai helyesírásunk szerint. Erre kettős indokunk lehet: – a XVIII. és a XIX. század fordulóján a maavár helvesírás rendszere még nem egységesült országosan, felmutat többé-kevésbé eltérő helyi változatokat.

¹ A nemzeti játékszín története I. Bp. 1887.