

Egy csendőrségi automobil

A műszaki vonatkozású dolgokban való jártasság nem erősségem. Így a gépjárműiparról, még közelebbről a személyszállító autók fejlődéstörténetéről is meglehetősen szerény, mondhatni szinte semmilyen ismeretem nincsenek. Hogy ezúttal mégis e számomra ismeretlen világba kalandozom el, annak oka nem más, mint a családi fotográfiák között megmaradt egyik kép, amely szubjektív vonatkozása mellett talán szélesebb kitekintésű üzenetet is hordoz. A régi képek egy már nem létező világ visszatükröződései, sok esetben jelentéstartalmuk is eltér mai gondolatvilágunktól, felfogásunktól. Rájuk csodálkozunk, de sokszor nem is értjük eredeti, tényleges üzenetüket. A „jó képek” sok mindenről mesélnek. Ismerős vagy ismeretlen személyekről, tárgyakról, viseletekről, szokásokról, mindenféle eseményekről. A „még jobb képek”-en a személy(ek), a fotográfus neve, a felvétel dátuma és helye is szerepel. A kép, amelyről ezúttal szó lesz, ebből a szempontból nézve alig felel meg ilyen irányú elvárásaimnak. Sem fényképész, sem dátum, sem helyszín, első ránézésre csupán annyit tudok meg róla, hogy Tringer János nagyapám életének egy pillanatát örökíti meg. Ez a pillanat része életének abból a csak közvetett módon behatárolható tíz esztendejéből, amelyről sajnos szinte semmit nem tudok. Csupán annyit, hogy valószínűleg 1898-tól legkésőbb 1909. januárjáig állt szolgálatban a magyar királyi csendőrség kötelékében, tehát a kép datálása is ezekre az évekre határolható be. Ebből az időből - mint kutatásaim során kiderült - nem sok magyar vonatkozású adat, dokumentum és főleg fénykép maradt fenn. A kép „szóra bírása” érdekében katonai, csendőrségi, gépjármű történeti szakterületek avatott ismerőitől kértem segítséget, hogy kérdéseimre választ kaphassak. A foto, a szakértői vélemények, a hozzáférhető szakirodalom tanulmányozása egyben arra is alkalmat adott számomra, hogy a csendőrség szó hallatán meglehetősen egysíkúan általánosító, döntően elítélő, negatív kicsengésű és mindenképpen megosztott közfelfogással szemben tárgyilagosabb, és főképp árnyaltabb megközelítésben ismerhettem meg ennek a testületnek a szerepét, tevékenységét.



Mindenekelőtt néhány szót arról, hogy kerülhetett az 1890-es években valaki az 1881-ben megalapított Magyar Királyi Csendőrség kötelékébe? Az Osztrák-Magyar Monarchia szárazföldi hadereje alapvetően a cs. és kir. (közös) hadseregéből, a m. kir. Honvédségből és a cs. kir. Landwehrből (osztrák honvédség) állt. Magyarország területén értelemszerűen csak cs. és kir., illetve m. kir. Honvéd alakulatok állomásoztak. A tényleges szolgálat 3 év volt. Ezt követte a tartalékban eltöltött idő, amely 7, illetve 10 évet jelentett. A tartalékosoknak meghatározott időszakonként gyakorlaton kellett részt venniük. Az uralkodó által szentesített 1881. évi III. törvénycikk végrehajtásaként 1882-től folyamatosan került sor a csendőrkerületek felállítására. Magyarország területét, Budapest főváros kivételével, hat csendőrkerületre osztották fel, ugyanannyi csendőr-parancsnoksággal. A legénység állományát elsősorban katonaviselt, 20 és 40 év közötti önkéntesekből egészítették ki. Biztosították a m. kir. Honvédségből való közvetlen átlépés lehetőségét is azok számára, akik meg tudtak felelni a meglehetősen szigorú elvárásoknak. Az 1896-ban kiadott Általános szolgálati határozványok a m. kir. csendőrség számára részletesen meghatározza, hogy milyen legyen egy csendőr. Bizton állítható, hogy a követelményrendszernek való megfelelés még napjainkban is általános megbecsülést váltana ki bármely rendvédelmi szerv megítélésakor. Az önkéntesen a csendőrség kötelékébe jelentkező az eskü letétele után hivatásos csendőrré vált és hat évre kötelezte el magát. A hat hónapos alapkiképzés és a sikeres vizsga letételét követően tizedesi rendfokozatot kaptak, s végezték szolgálatukat, a számukra kijelölt csendőrőrs területén. A rangfokozati előléptetésre

általában öt éves szolgálatot követően került sor, melynek feltétele a kiváló minősítés mellett újabb tanfolyamok elvégzése, majd az azt követő vizsgák sikeres letétele volt.

A csendőrség szolgálati fegyverként 1906-ig a Fröhwrth-típusú tárkarabélyok Kropatschek-féle változatát használta. Ekkor tértek át a Budapesti Fegyver- és Gépgyár által gyártott, 31M Mannlicher típusú, ötlövetű karabély használatára, melyhez egy 445 mm pengehosszúságú - a honvédségnél alkalmazott késpenge szuronytól eltérő -, négyszögletes, bordázott kiképzésű döfő szurony tartozott. Oldalfegyverként félgörbe kardot viseltek. (A lovas csendőrök karabélyja rövidebb, kardja pedig egyenes kiképzésű volt). A tölténytáska 10 lőszert tartalmazott. Minden csendőrnek volt szolgálati, kimenő és egy díszruhája. A csendőri állomány (a nyomozók kivételével) polgári ruhát soha nem viselhetett.

Ennyi alapismeret talán elegendő ahhoz, hogy most már tüzetesebben szemügyre vehessük a kérdéses csendőrségi automobilt, továbbá a képen szereplő csendőrök tagjainak egyenruházatát, felszerelését, és rangjelzéseit.



Csendőrségi automobil valamikor az 1900-as évek első évtizedében

A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum munkatársának alábbi szakvéleményét idézem:

„A csendőrség motorizálása az 1920-as évek legvégén vetődött fel, 1929-ben a belügyminisztérium megszavazta a csendőrség motorizálására 9 db. Méray gyártmányú motorkerékpár beszerzését. Két motoros csendőrkerületet állítottak fel az egyik Székesfehérváron volt ez felügyelte a Budapest-Székesfehérvár, ill. a Balaton északi és déli útvonalait, a másik pedig Győrben volt, ez a Bécsbe vezető utat felügyelte. Korábbi időből nincs adatunk, valószínűsíthető, hogy egy-egy körzet parancsnoka rendelkezhetett gépkocsival. A képen látható autó 1905-8 között készülhetett. Jellemző típusjel nem ismerek fel rajta, a jármű egyes szerkezeti részei nagyon emlékeztetnek a Csonka János által 1907-12 között készített alvázakra.

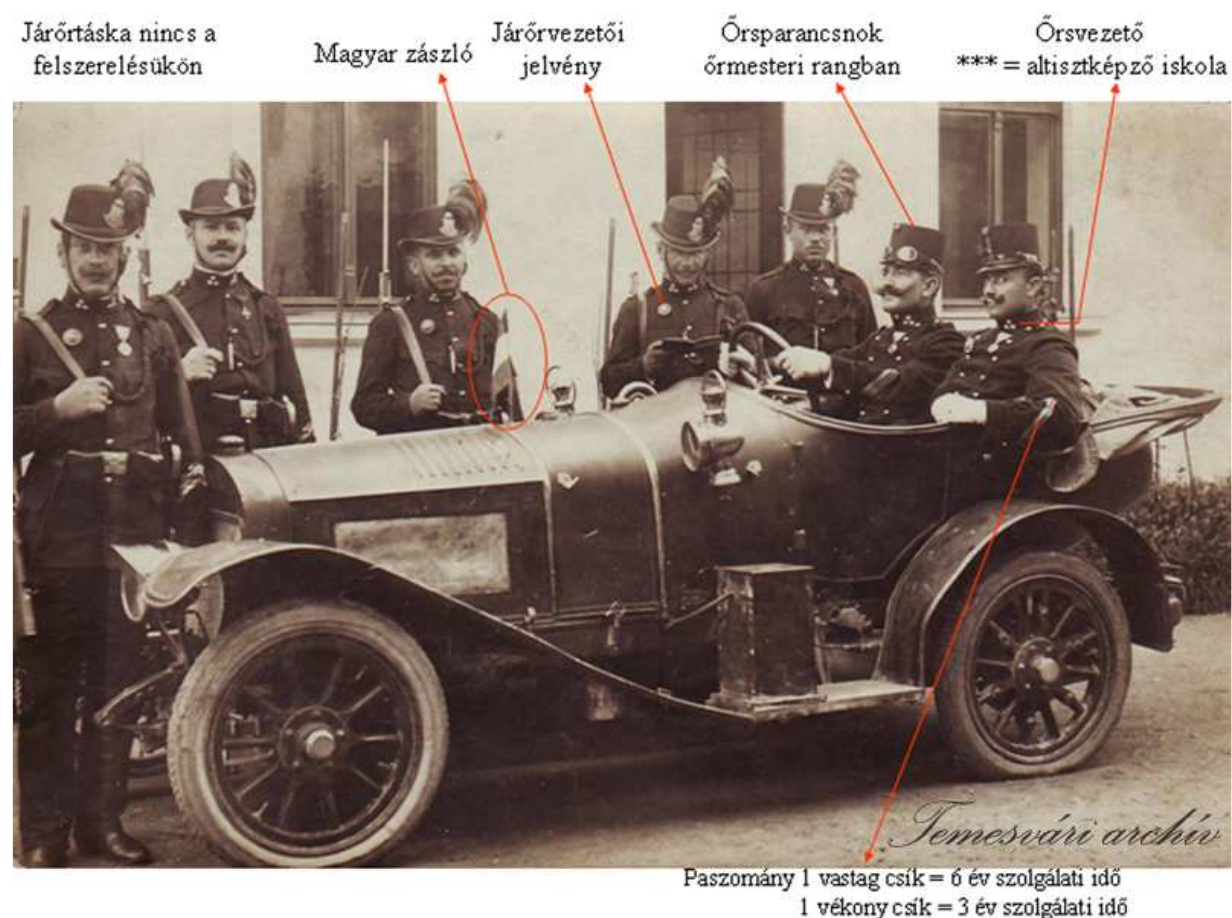
Kicsit csalóka a fénykép, itt valójában egy kisautóról van szó, a keréktárcsák és a tengelytáv arányai közel állnak a fentebb említett Csonka alvázakhoz. Mivel a járműre a karosszériát a

legtöbb esetben, a megrendelő egyedi igényei alapján készítették el a kocsigyártók, azonos típusú alvázak esetén is, rendkívül eltérő külalak adódhatott. A rendelkezésemre álló szakirodalom nem említi, hogy Csonkának valamelyik alvázat a Csendőrség vásárolta meg. Az 1907-es ipartörvény értelmében az állami közfeladatot ellátó gépkocsinak hazai gyártmányúaknak kellett lenniük. Ebben az esetben jelentősen lecsökken a szóba jöhető típusok száma, (abban az esetben, ha nem 1907-előtt vásárolták) mert mindössze Csonka János tervei alapján, a Podvinecz és Heisler Malomépítészeti és Gépgyárban Budapesten, esetleg az aradi Marta-nál (legfeljebb 1911-ben) készülhetett ilyen alváz.”

Korrekt, objektív elemzés, de sajnos a célomhoz nem vitt közelebb. Legfeljebb megerősítette az időközben más irányban folytatott kutatásaimat. Nevezetesen azt, hogy a kérdéses automobil mindenképpen 1908 előtt készült, ugyanis Tringer János neve 1909. február 20-i belépéssel már a Déli Vaspálya Társaság budapesti Vezérigazgatóságának Kereskedelmi és Díjszabási Osztálya állományában szerepel. De ne fussunk ennyire előre, életének következő 25 éves szakasza már egy másik történet.

A mai szemmel nézve mindenképpen kuriózum automobil azonban nem ”magányos”, bár önmagában is megállná a helyét bármely veteránautó kiállításon. A fotográfia kormeghatározását illetően adódik egy másik lehetőség is. Az automobilban helyet foglaló, és körülötte álló csendőrök szintén kortörténeti jelentőséggel bírnak, bár ők ezt akkor, amikor megörökítették őket, aligha gondolhatták.

A fenti képet ezúttal „kidekoráltam”, megpróbáltam közérthetővé tenni azt, ami a szakavatott szemnek első látásra is magától értetődő. Lássuk kérdéseimre mit írt erről ezúttal a magyar királyi csendőrség történetének avatott szakértője:



„Csendőrségtörténeti szempontból a kép figyelemre méltó, fényképileg is igen jó, látszik, hogy nem amatőr, hanem profi fényképész készítette.

Személygépkocsi használata ez időben a Magyar Királyi Csendőrségnél csak az igen magas beosztású egyéneknél (pl.: kerületi parancsnok a csendőrség felügyelője vagy helyettese) fordulhatott elő. A csendőr őrsparancsnokságok nem rendelkeztek személygépkocsival. Legfeljebb a kerületi parancsnokságok valamint a Felügyelőség. De ezekre vonatkozó adat nem áll rendelkezésre.

A gépkocsin látható piros-fehér-zöld zászló arra utal, hogy magas beosztású állami tisztviselő érkezhetett vele, s előírás szerint a csendőrök tagjai ünnepélyesen, katonai módon fogadják. Erre utal, hogy a kakastollas kalapot viselő csendőrök előírászerűen felszerelve, feltűzött szuronyú puskával a derékszíjon tölténytáskákkal, jobboldalukon gyalogcsendőr karddal, lövészbojttal felszerelve vannak, kitüntetéseiket nem szalagsávon, hanem szalagon viselik és a járőrtáska nincs náluk.

Az őrs parancsnoka (a gépkocsiban jobbról) és helyettese (az Ön nagyapja) előírás szerint díszben fogadhatta az igen magas rangú látogatót. A díszruházat a kétsoros pitykegombbal ellátott u.n. csendőrdolmány, rajta a kitüntetések szalagon, a társasági sapka (csákó) fehér kesztyű, pantalló és kard, melyek az ülő helyzet miatt nem láthatóak. A gépkocsiban ülők közül a jobb oldali gallérján egy széles csík (paszomány) is látszik. Ez a három csillaggal őrmesteri rangot jelent, ez különbözteti meg a két személyt rangjelzés tekintetében. Ő őrmester, őrsparancsnok! A három csillaggal rendelkezőknek ugyanaz a rangja, őrsvezetők. A személyek egy őrs tagjai. Volt azonos, u.n. díszruhájuk, mint a gépkocsiban ülőknek. Puskával, szuronnyal felszerelve, kakastollas kalapban nem lehetett díszruhát viselni. A díszruhához (dolmány és csákó) pedig nem lehetett szuronyos puskát hordani, ehhez kardot kellett kötni. Magas rangú előjárót vagy állami vezetőt fogadni az őrmester-őrsparancsnoknak és (helyettesének) díszben, míg az őrs többi tagjainak tollas kalapban feltűzött szuronyú puskával kellett.

Négy csendőr ruházatán - köztük az Ön nagyapjában is -, a kerek jelvény az u.n. járőr vezetői jelvény, melyet csak külön vizsga letétele után lehetett viselni, s pótdíj is járt utána. Ezt a jelvényt 1895-ben vezették be.

A kor behatárolásához a felszerelési tárgyak közül a tölténytáskák, valamint a négy élű döfő szurony (csendőrszurony) szolgálnak. Ezek viselését 1906-ban rendszeresítették. Így a kép 1906 és 1911 között készülhetett.

A szuronyos puskával álló csendőrök zubbonyának és a gépkocsiban ülők dolmányának balkarján lévő ék alakú paszományok nem a rangot, hanem a csendőrségnél eltöltött szolgálati időt jelentik. A széles paszomány a csendőrségnél eltöltött 6 év szolgálati idő után, valamint minden további vékony 3-3 év után járt. Az egy vastag és három vékony paszomány után több nem kerülhetett felvarrásra. A fekete tollas csendőrkalapon kétsoros zöld zsinór van, a kalapcímer felirata "KIRÁLYÉRT ÉS HAZÁÉRT!".

A „néma” kép tehát ennyit árul el a hozzáértő, szakértőnek. Mit lehet ehhez hozzátenni? Tényeket, és az azokból leszűrhető következtetéseket. Nagyapám, Tringer János 1877. január 11-én született a Tolna megyei Nagyszokoly (Nagy-Szokol) községben. Nagyszokolyról a területi mozgósítás alapján a cs. és kir. Székesfehérvári 69. vagy a m. kir. Székesfehérvári 17. honvéd gyalogezredhez vonultak be a sorkötelesek. Mivel tíz év szolgálati idő után már részleges nyugdíjjogosultságot szerezhettek, ezért visszaszámolva az időben - 1909 év elejétől -, minden bizonnyal 1898-ban léphetett át katonai szolgálatából a m. kir. csendőrség állományába. Születési, és katonai szolgálati helye alapján csendőrszolgálati helyét is ennek megfelelően valószínűleg Somogy megyében jelölték ki. Erről ezt írja a szakértő:

„Nagyapja születési helye és csendőrségi szolgálati helye között semmi-nemű ellentmondás nincs. A csendőrségnél szolgáló altisztek a születésük szerinti csendőrkerületben szolgáltak, azon belül kerültek, ha szükséges volt, áthelyezésre! Az Ön nagyapja Székesfehérvár-i VI. sz. csendőrkerületben szolgált, e kerülethez a dokumentumok szerint: Fejér, Sopron, Moson, Baranya, Vas, Somogy, Zala, Győr, Veszprém és Tolna vármegyék tartoztak. A trianoni békediktátum előtti történelmi Magyarországról van szó!”

Két szintén datálatlan Vértés Antal fotográfus nagykanizsai műtermében készült fényképe egyikén kimenő dolmányán két csillagot, tizedesi rangjelzést visel. A képről egy szemmel láthatóan fiatalabb, lágyabb vonású férfi tekint ránk, szemben a későbbi, szigorú tekintetű, korban idősebb, immár gallérján három csillagot viselő szakaszvezetőnél. Mivel mindkét portré mellkép beállítású, a dolmány karja takarva marad, így a szolgálati időt jelző - ami az automobilos képen látható -, paszományok rejtve maradnak, mint ahogy a beosztási jelvények, kitüntetések és lövészbojt is hiányzik. A képek készítése idejének aktualitását talán az előléptetések időpontja adta, mindamellett, semmilyen adat nincs sem szolgálati, sem magánéleti vonatkozásban nagykanizsai (Zala megyei) kötődésére.



Egyelőre itt befejeződik az időutazás, melyet egy régi fényképnek köszönhetek, s melyhez utat találtak „társai” a portrék is. Bepillantást nyertem egy számomra eddig ismeretlen világba. Az ismeretszerzéssel töltött idő, és nem utolsósorban a témához kapcsolódó szakterületek ismerőinek segítségével értelmet kaptak olyan részletek, amelyeket ma már a múlt idő homálya fed. Egy kor elevenedett meg, melynek valaha élt hús-vér tanúi már régen az enyészet martalékává váltak csakúgy, mint írásos és képi dokumentumainak nagy része is. Egy-egy múzeum talán őriz még hasonló tárgyi emlékeket, mint a valamikor tisztelettel

vegyes ámulatot keltő füstöt okádó, zajos automobil a képen. A benne és körülötte feszítő minden rendű, rangú személyeknek bizonyos életre szóló élmény maradt a képbe merevedett pillanat. Rájuk sokszor csak értetlenül néz a mai kor embere, mert már nem ismeri, nem érti világukat. Próbálja azt megfejteni, gondolatai közé óhatatlanul beférkőzik valami furcsa vágy az ismeretlen iránt, amit teljes valójában már aligha lehet megismerni.

Tringer János aktív életének csak egynegyedét töltötte el a csendőrség kötelékében. Esküjét, becsületét, tisztességét későbbi „civil” életében is mindvégig megtartotta. Négy évtizednyi állami alkalmazásban eltöltött szolgálata során a legfőbb szabálynak talán a csendőr tüzparancsolat 9. pontját tartotta: „Mögötted a törvény. Előtted is az legyen!”

Tisztelem emberi tartásáért és tisztességéért, büszkeséggel tölt el, hogy Nagypapámként tarthatom számon személyét és emlékét.

Amikor e témakör kutatásába belefogtam, a különböző beállítottságú, gyakran egyoldalúan értékelő, és elfogult publikációk olvasása, jegyzetelése közben eleinte azt gondoltam, hogy elutasításban, meg nem értésben lesz részem, ha kérdéseket teszek fel. Nem így történt. A megkeresett intézmények vezetői, munkatársai kivétel nélkül készséggel segítettek. A három kép, mint a téma és e korszak ritka reprezentánsai érdeklődést keltettek, természetesen más-más szempontok alapján. A Fotótörténeti Múzeumot Kecskeméten, továbbá a Nagykanizsai Múzeumot a fényképész személye, ill. cégjelzése, a Közlekedési Múzeumot a gépjármű típusa, a Hadtörténeti Intézetet, Körössy Zoltánt, Perjési Gyurka bácsit, a talán még élő legidősebb hajdani csendőrtisztet pedig csendőrségi témája miatt érdekelték a képek. Számomra egy korszak tanúi, családfám kutatásának, megismerésének becses emlékei. Az említett intézmények és személyek a képek digitalizált változatát kérték gyűjteményük számára, melynek szívesen tettem eleget.

Köszönetnyilvánítás

Bertáné dr. Varga Judit főigazgató-helyettes Asszony és Hidvégi János Közlekedési Múzeum Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

Dr. Lóránt Csaba Úr a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság Csendőrségi Alosztályának vezetőségi tagja

Dr. Bonhardt Attila ezredes igazgató és Dr. Kiss Gábor szds. HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár és Irattár

Körössy Zoltán a Magyar Királyi Csendőr Bajtársi Közösség (MKCsBK) USA elnöke

Perjési György ny. csendőr főhadnagy



Néha rámosolyog az emberre a szerencse. Nemrégiben, otthon jártam Szüleimnél, s ezúttal is élve az alkalommal a számomra megunhatatlan régmúlt családi emlékeiről beszélgettünk. Beszámoltam „csendőrségi nyomozásom” eredményeiről is. Édesapám pedig nem várt meglepetéssel szolgált. Egy rég nem használt, magában árválkodó asztal lapja alatt két töredezett, erősen megviselt nagyméretű faliképre lept, amelyekre ugyan emlékezett még gyermekkorából, de nem hitte volna, hogy még megvannak. Ha viharverten is, de átvészeltek minden viszontagságot, várva, hogy új életre kelhessenek. Egyiken Nagyapa portréja gallérján a három csillaggal. A másikon felesége Brader Róza nagymama. Csak álltam, s néztem őket, mit bántam én, hogy sérültek, töredezettek, keretüket veszítették. Visszatértek, talán mert a gondolatok, az emlékek útjába idősíkok sem állhatnak. Most itt vannak tőlem kéznyújtásnyira, az íróasztalomon. Ahogy az életben, és az elmúlásban is, azt gondolom, hogy ebben az írásban is elválaszthatatlanul egymás mellett van a helyük.

Temesvári Jenő

Forrás: <http://temesvarijeno.blog.hu/>