Aktuális

A háború tovább szedte áldozatait: lőszerrobbanás a rákosrendezői pályaudvaron 1945 őszén

Korabeli napilapok szerint a főváros egész területén hallható robbanás rázta meg Rákosrendező pályaudvart és környékét 1945. november 24-én délelőtt.[1] A nagyszámú halálos áldozatról és rengeteg sérültről beszámoló tudósítások szerint a pályaudvar területén tárolt lőszeres kocsik robbantak fel, jelentős pusztítást végezve a környéken.

A II. világháború pusztítása – leszámítva az 1942. szeptember 4/5 és 9/10 éjjelén történ, inkább szimbolikus, mint jelentős károkat okozó szovjet bombázást – csak a háború ötödik évében érte el a magyar hátországot. Az 1944. márciusi német megszállás után kezdődött meg a magyar közlekedési infrastruktúra és hadiipar angolszász bombázása, valamint a Duna elaknásítása. Az év őszétől pedig több mint fél éven át a földi harcok színterévé vált az ország. Egyes országrészeken gyorsan átvonult a vihar, mint az Alföld déli és délkeleti részén, vagy a Dunántúl déli részén. A főváros környékén viszont hónapokig tartó kegyetlen harc zajlott – Budapest ostroma a második leghosszabb volt Leningrádé után –, csakúgy a Dunántúl nyugati és északi felén.

Nem csoda, hogy rengeteg fegyver, valamint éles lőszer, akna és különböző robbanószer maradt szétszórva az országban. Ezek begyűjtését, illetve a lőszermentesítést a stratégiai fontosságú helyeken a Vörös Hadsereg műszaki alakulatai rögtön a front átvonulása után megkezdték. A Moszkvában 1945. január 20-án aláírt fegyverszüneti egyezményben előírt 8 magyar hadosztály szervezése igen vontatottan haladt, de az elsők között hozták létre a műszaki egységeket, amelyek tűzszerész feladatokat is elláttak. A fontosabb útvonalak és termőterületek aknamentesítése. A 6. hadosztály utász zászlóalja csak 1945. augusztus 29 és szeptember 8 között 2048 aknát, 2464 tüzérségi lőszert, 1895 aknalövedéket, 5 bombát és 3207 egyéb robbanóanyagot szedett fel és semmisített meg.[2] Az ország területét nagyjából 1946 végére sikerült mentesíteni a lőszerektől és aknáktól, ezalatt mintegy 200 honvéd vesztette életét lőszermentesítés közben.[3] Természetesen a szovjet tűzszerészek is részt vettek az aknamentesítésben. Az összegyűjtött lőszereket és robbanóanyagokat egy-egy központi helyre gyűjtötték, ahonnan továbbszállították ezeket ártalmatlanításra. A magyar honvédek által összegyűjtött robbanóanyag egyes nehézipari vállalatoknál, de főleg bányáknál került felhasználásra. 1945 októberében majdnem 19 tonna robbanószert adott át a Honvédség az Iparügyi Minisztériumnak e célra.[4] A szovjet alakulatok által összegyűjtött lőszerek és robbanószerek sorsáról nincs pontos információ, de feltehetőleg vagy (részben) értékesítették a magyar államnak, vagy hazaszállították saját ipari szükségletük kielégítésére. Így kerülhetett több vagonnyi lőszer és robbanószer Rákosrendező pályaudvarra is, ahol a nem megfelelő őrzési és tárolási körülmények végül tragédiát okoztak.



[1]

Szovjet aknakutatók Budapesten, a Kálvin téren. (Fortepan No. 175264/Vörös Hadsereg)



[2]

Összegyűjtött lőszerek Balatonalmádi fürdő állomáson. (Fortepan. No. 175166/Vörös Hadsereg)

Rákosrendező pályaudvar alsó végén, a Mária királyné útja (ma Teleki Blanka út) és a Hajtsár úti vasúti átjáró (ma itt ível át a Róbert Károly körúti felüljáró) közötti területet ebben az időben a MÁV Központi pályafenntartási műhely fatelepe, az Ácsudvar foglalta el. A telepen rönkfa tároló, különböző tároló színek és raktárak, fűrészüzem, a hozzá tartozó fűrészpor raktár, valamint műhelyek, irodák, gazdasági és lakóépületek helyezkedtek el. A rönkfák mozgatására keskenynyomközű vasút szolgált, az alapanyagok és késztermékek szállítását a pályaudvarhoz kapcsolódó normál nyomközű vágányok tették lehetővé.

A harcok végeztével megkezdődött a pályaudvaron és annak környékén található különböző gyalogsági lőszerek, aknák, gránátok, páncélöklök és egyéb robbanó szerkezetek összegyűjtése. Ezeket 11 fedett és 2 nyitott vasúti kocsiban helyezték el. A forgalom a kocsikat szeptember közepén Korcs kapitánynak, a pályaudvar orosz katonai parancsnokának rendeletére tárolás céljából az Ácsudvar III. sz. vágányára állította be, ahol azokat orosz katonai őrség őrizte. Az őrséget a parancsnok három nap után visszavonta, a kocsik további őrzésére senkinek sem adott utasítást.

A szerelvény elszállítására az orosz parancsnok többször ígéretet tett. Tárgyalt is erről feletteseivel, de ez nem vezetett eredményre, így a kocsik maradtak. Azok őrzését – bár erre utasítást az orosz parancsnoktól nem kapott -, a telep területén felhalmozott pályafenntartási és építési anyagokra felügyelő katonai őrszem látta el. A pályamester utasítására a telep létszámába tartozó vasúti őrök is folyamatosan szemmel tartották a kocsikat. Ugyancsak az ő utasítására a 11 fedett, de le nem zárt kocsi ajtajait az őrök többször is lekötözték dróttal.

A telep területére idegenek csak engedéllyel léphettek be. A robbanás előtt kb. egy órával négy idegen személy jelentkezett Tamási János üzemvezetőnél, hogy a telepről szabályszerűen kiállított utalványuk ellenében 10 mázsa fűrészport szállítsanak el. Az üzemvezető felettese, Rózsa Gyula főpályamester hozzájárulásával a munkásokat a fűrészpor tároló gödörhöz kísérte, mely a lőszeres kocsiktól mintegy 20 méterre volt. Odaérve elmagyarázta nekik, hogyan tudják a ládákba rakott fűrészport csillén a távolabb álló „fuvarszekerükhöz” szállítani és felhívta figyelmüket

arra, hogy a telep területén másfelé nem mozoghatnak. Munkája során később többször is látta, hogy a négy ember a kijelölt helyen dolgozik. A lőszeres kocsik közelében mozgást nem észlelt.

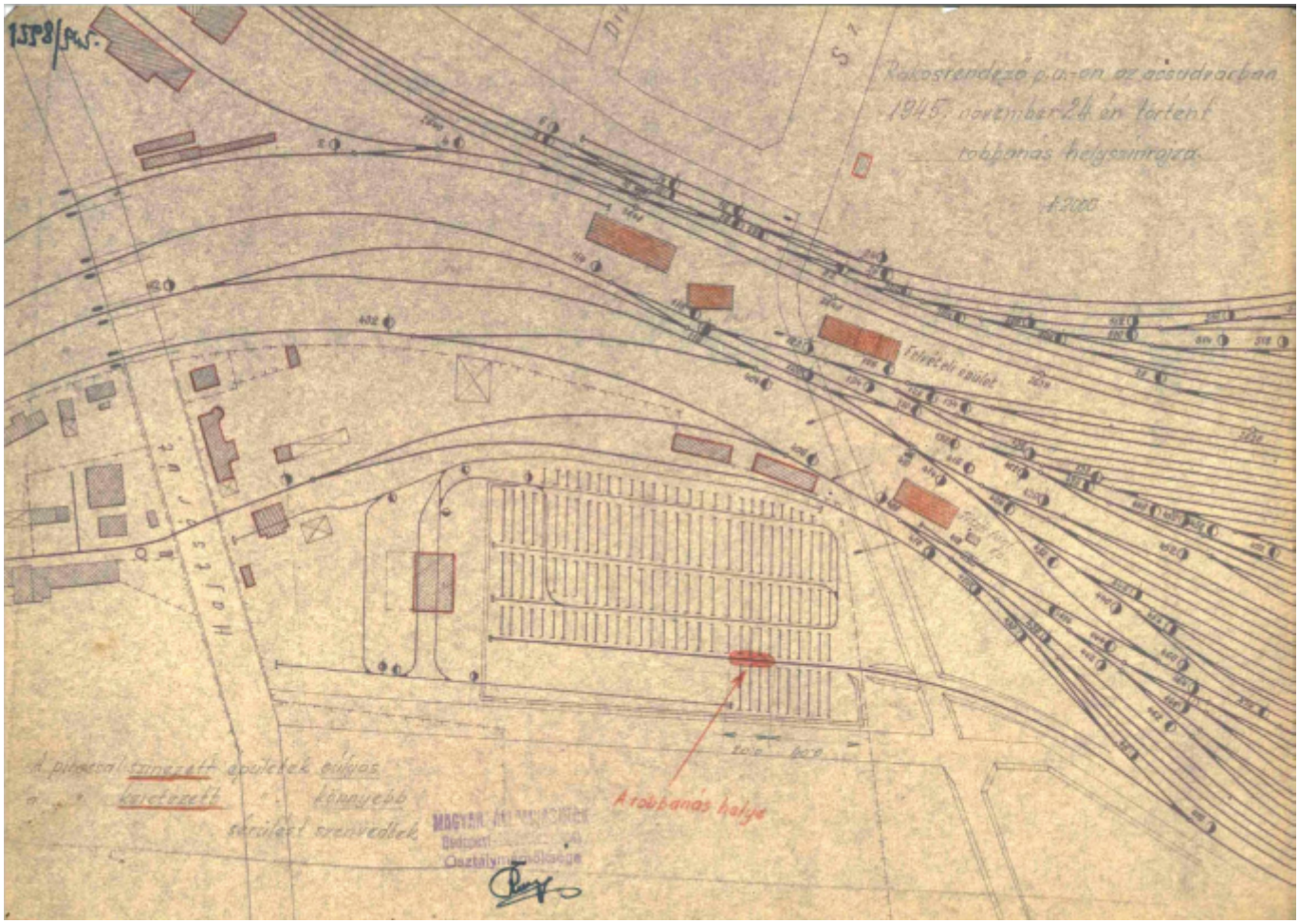
Egy korábban érkezett szekér még rakodott, ennek távozása után a 4 férfi megkezdte saját szekerük megrakását. Már közel egy órája dolgoztak, mikor egyikük elhagyta munkahelyét és a lőszeres kocsik felé indult. Társai kérdésére azt válaszolta, kis szükségére megy. Hogy odament-e a kocsikhoz, azt társai nem figyelték, más szemtanú pedig nem tartózkodott a közelben. Ezután néhány perccel következett be az első robbanás. Azt ugyanis egybehangzóan állította az összes tanú, hogy több robbanás is történt.

Először egy erős robbanást hallottak, ezután látták az elölről számított hatodik kocsiból kicsapó lángokat. A kocsiban keletkezett tűz a benne tárolt, kis hatású lövedékek sorozatos robbanása közben átterjedt az előtte lévő, ötödiknek besorozott fedett, és a mögötte lévő, hetediknek besorozott nyitott kocsira is. Az első robbanást észlelve Mezei Gyula állomásfőnök irányítása mellett az állomás felső végéről odarendelt tartalékmozdony rájárt a kocsikra és az első öt kocsit – az ötödik kocsi felső homlokfala már kicsit égett – a szerelvényről lekapcsolva elhúzta az égő járművektől. A kocsit eloltották, a tartalék kihúzta az állomásra. Ezután folyamatos robbanások közepette ismét rájárt a mozdony az Ácsudvarban hagyott kocsisorra és az égő 6–7. kocsit a többiről leakasztva előbbre húzta. A mozdonyszemélyzet és a kocsirendezők életveszélyes körülmények között végzett, hősies munkájukkal 11 kocsi lőszer felrobbanását akadályozták meg.

A tolatás elvégzése után 2-3 perccel az égő nyitott kocsiban lévő aknák hatalmas detonációval felrobbantak. Szerencsére addigra a telepen dolgozók már elmenekültek, a tartalék mozdony is visszament az állomásra, személyzete pedig a laktanya épületbe húzódott. A detonáció így is 3 ember életét oltotta ki és nagymértékű rombolást okozott az állomás és a környék épületeiben.

Az egyik áldozat a mindössze 12 éves Szívós Zsigmond volt. Holttestét a robbanás helyétől mintegy 80 méterre, a telep kerítésének külső oldalán, az utcán találták meg. Teste nem volt szétroncsolva, ezért feltételezték, hogy az első robbanáskor szívébe fúródott szilánk ölte meg. A másik áldozat a fűrészport szállító munkások egyike, az 50 esztendős Kósa Mihály volt. Ő távozott a robbanás előtt néhány perccel a lőszeres kocsik irányába. Testrészeit a robbanás helyétől 50-60 méterre, „szerte-széjjel” találták meg. Rajtuk kívül 4 személy súlyos, 49 személy könnyű sérüléseket szenvedett. A súlyos sérültek közül egy, a felvételi épületben lakó Pongrácz Ernő MÁV főtiszt anyósa (Pospischilné, szül: Wittmann Erzsébet) néhány nappal a kórházba szállítás után halt meg[5].

A detonáció helyén 40 méter hosszú, 6 méter széles és 3 méter mély gödör keletkezett, a pálya fa- és vasanyaga 50 méter hosszban elpusztult.



[3]

Budapesti Üzletvezetőség iratai, AB.11987 doboz, 32139/1945 sz. üi. térképmelléklete

(A robbanás helye és a súlyosan sérült épületek pirosra színezve, a könnyebben sérültek pirossal keretezve.)

A kocsisérülési jelentésekből tudjuk, hogy a lőszerekkel és egyéb robbanószerekkel rakott MÁV 315003 I, német birodalmi vasút 18966 és 670385 számú Gh sorozatú kocsijai megsemmisültek, a szintén német 18936 Gh kocsi javíthatatlan ronccsá vált. Az olasz államvasút 168279 F, a német birodalmi vasúti 54507 Gh, a belga 156371 G és a jugoszláv 22225 G jelű kocsik javítható sérüléseket szenvedtek.

A telepet övező vasbeton kerítés mintegy 800 méter hosszban teljesen tönkre ment. A telep közelében álló felvételi épület összes ablaka kitört, az ablakkeretek és tokok olyan mértékben sérültek, hogy azokat cserélni kellett. Az épület 6 bejárati, valamint 6 földszinti kereszt ajtaja és 1, pénztárablakkal ellátott ajtaja ugyancsak cserére szorult. Az állomásfőnöki lakásban lévő, illetve a málházó helység és a III. osztályú váróterem közötti üvegválaszfal összetört. Az emeleti lakásban található ajtók javítható mértékben sérültek. A légnyomás következtében az emeleti és a földszinti tetőszerkezet megemelkedett, a szarufák, szelemenek a csapolásokból kiemelkedtek, széthullottak, illetve eltörtek és használhatatlanná váltak. Az emelet részt fedő bőrlemezek alatti deszkázás 300 m^2-en tönkre ment. A földszinti tetőrész palafedése alatti lécezés 50 %-ban eltört. Az emeleti tetőrész javítható volt, a földszinti tetőrészt viszont annak teljes elbontásával kellett újjáépíteni.

A felvételi épület közvetlen közelében álló épületek (oroszok fertőtlenítő helysége, utas WC, ceglédi laktanya, 8. sz. őrhely, II. sz. torony, volt vendéglő épület, a Szegedi úti villalakás, valamint az 53. és 54. sz. trafóbódék) tetőszerkezete sérült, ablakaik kitörtek, néhány belső válaszfaluk ledőlt.

A pályafenttartási telep épületeinek tetőszerkezete kis mértekben sérült, viszont szükségessé vált kb. 8000 db tetőcserép és 2000 db tetőfedő palalemez, valamint hozzávetőlegesen 300 m²-nyi ablaküveg pótlása. (Ebből 125 m² az oroszok által lakott pályafenntartási munkáslaktanyára kellett. Az ablakokat csak szimpla üvegezéssel akarták helyreállítani, de a laktanyaépületben székelő orosz katonai parancsnok az üvegezést végző munkásokat addig nem engedte el máshová dolgozni, amig az épület összes ablakát dupla üveggel helyre nem állították.)

A központi pályafenntartási műhely épületeinél csak üvegezési károk keletkeztek, mintegy 250 m²-nyi felületen. Az Ácsudvar épületei közül a nagy fűrész csarnok (gatter) részben fémből készült tetőszerkezete sérült meg súlyosan.

Az Északi teherpályaudvar és az Északi fűtőház épületben csak üvegkárokat okozott a robbanás. A pályamesteri lakás és iroda, a pályafenntartási munkáslaktanya és műhely, illetve a C.VI., a 201. és 202. sz. váltóőrbódé, valamint a robbanás helyétől több, mint 2 km-re lévő mozdonyszerelde, oktatóterem, vontatási laktanya és „B” mozdonyszín összes üvegfelülete megsérült. Ezek pótlására 620 m² üvegre volt szükség. (Az „A” mozdonyszín a háború során szinte teljes egészében elpusztult.)

A robbanás okozta károkat a következő nap megtekintette Karczag Imre a Közlekedésügyi Minisztérium osztálytanácsosa. Látogatásáról és a robbanás helyszínéről a filmhíradó is beszámolt:

Filmhíradó beszámolója [4]

A robbanás okát a vizsgálat során teljes bizonyossággal nem sikerült megállapítani. Elképzelhetőnek tűnt, hogy a kocsikba össze-vissza bedobált, szakszerűtlenül elhelyezett robbanó szerkezetek között időzített bomba volt, de nem lehetett kizárni azt sem, hogy valamilyen ismeretlen anyag tartós tárolás közben történt kémiai reakciója okozta a katasztrófát. Miután az orosz katonai őrség visszavonása után a kocsikat – bár a telep dolgozói lehetőségük szerint figyeltek rájuk – senki sem őrizte, előfordulhatott, hogy idegen személyek, pl. vagonfosztogatók okozták valamilyen módon a robbanást, de nem zárták ki azt sem, hogy a fűrészport rakodó munkások közül eltávozott Kósa Mihály a kocsikhoz ment és hozzányúlt a rakományhoz, ami ennek következtében felrobbant.

A robbanás után az orosz katonai őrséget visszaállították. Az orosz katonai parancsnok felelősségre vonásáról nem tudunk.

A háborúból visszamaradt robbanóanyagok még hosszú évekig, évtizedekig veszélyt jelentettek és jelentenek napjainkban is. 1947-ben az Adony és Adony-Dunapart közötti szakaszon végzett talpfacserélés közben robbant fel egy úgynevezett dobozos akna. Farkas József pályamunkás azonnal életét vesztette a robbanásban. Az utólagos vizsgálat szerint bár 1945-ben műszerrel átvizsgálták az érintett szakaszt a tűzszerészek, a talpfa alá rejtés és a fatest miatt nem vehették észre. Az áthaladó vonatok rázkódása miatt kilazult a gyutacs, ezért nem történt korábban katasztrófa. Amikor viszont a pályamunkás belevágta csákányát az ágyazatba, hogy kicserélhessék a talpfát, pont telibe találta a gyutacsot, ami beindította a robbanást.[6]

Néhány évvel később, 1950 nyarán Edelény állomás egyik kitérője alatt találtak szintén robbanóanyagot, amikor a pályamunkások javítani akarták a szerkezetet. Mivel a háború után a váltó nem sérült és fekszint hibája sem volt, ezért nem vették észre a német műszakiak által odahelyezett robbanószert. Az eset után a Vezérigazgatóság Pályafenntartási szakosztálya utasította a vasútigazgatóságokat, hogy rendeljék el mindazon állomásokon a váltók, kitérők átvizsgálását, ahol harci cselekmények zajlottak, és a háború óta alaposabb szabályozás, kiágyazás még nem történt.[7]

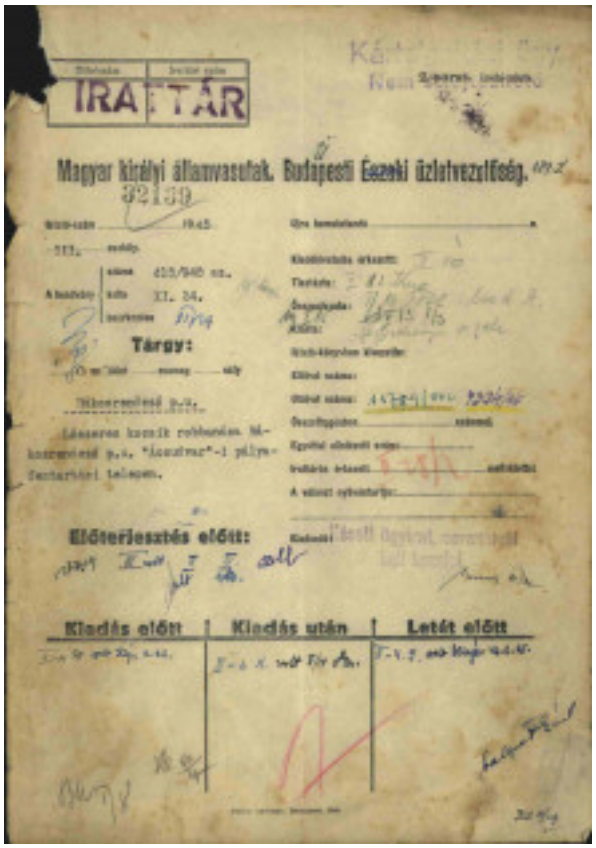
A vasútállomások és pályák nagyobb mérvű átépítésekor még napjainkban is előkerülnek különböző lőszerek, bombák és robbanóanyagok, amik olykor napokra is megállítják az építkezést – és olykor a forgalmat is. 2012 augusztusában például egy egész hétre le kellett zárni Fegyvernek-Örményes és Kisújszállás közötti vonalszakaszt, mert a Szolnok-Püspökladány vasútvonal felújítása közben nagy mennyiségű világháborús lőszerre, fegyverekre és robbanószerekre találtak.

Az egykori Ácsudvart ma már hiába keresnénk, területét ma a BVSC Sporttelep létesítményei foglalják el.

Bárdos Imre - Péterffy Gergely

Lőszeres kocsik robbanása Rákosrendező p.u. „Ácsudvar”-i pályafenntartási telepen

(MÁV Archívum, Budapesti Igazgatóság iratai, AB.11987 sz. doboz, 32139/1945 sz. ügyirat)


IRATTÁR

Magyar királyi államvasutak. Budapesti Egyenes üzletvezetőség.

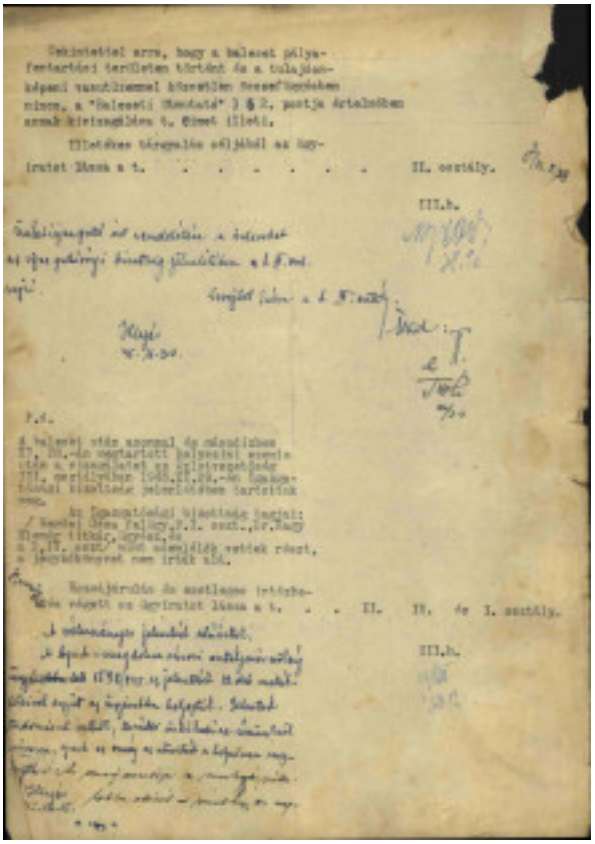
32139

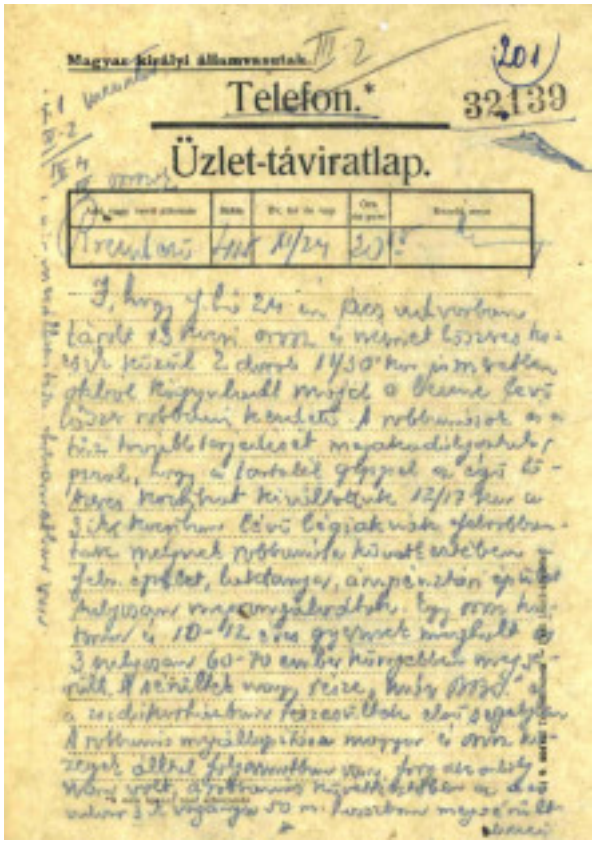
Tárgy:

Előterjesztés előtt:

Kiadás előtt | Kiadás után | Leát előtt

[5]


[6]

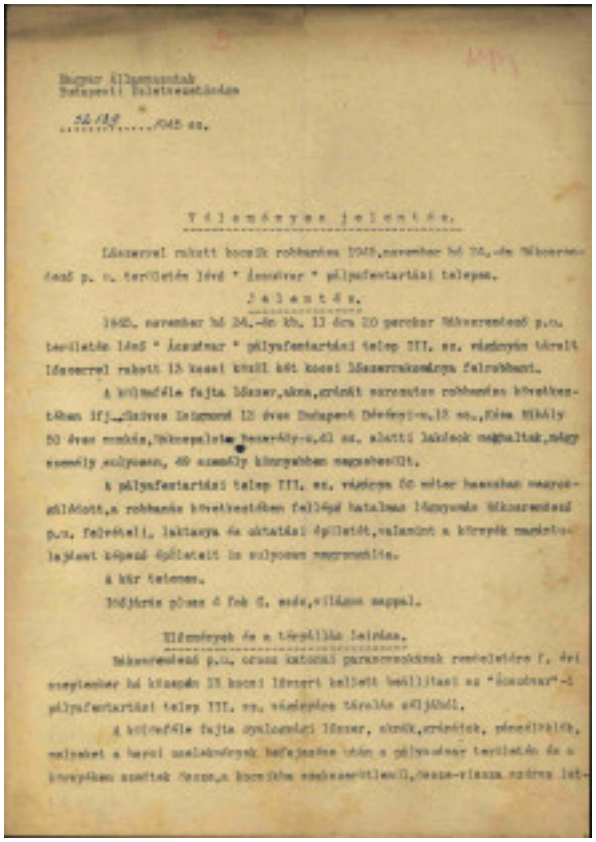


Magyar Királyi Államvasutak

Telefon.* 32139

Üzlet-táviratlap.

[7]



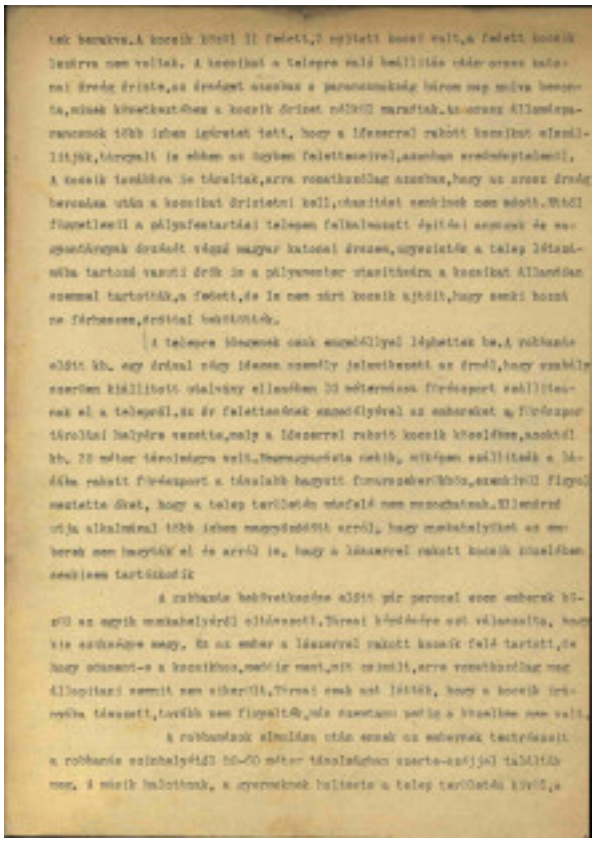
Magyar Államvasutak
Budapesti Üzletvezetősége

Tűlemányos jelentés.

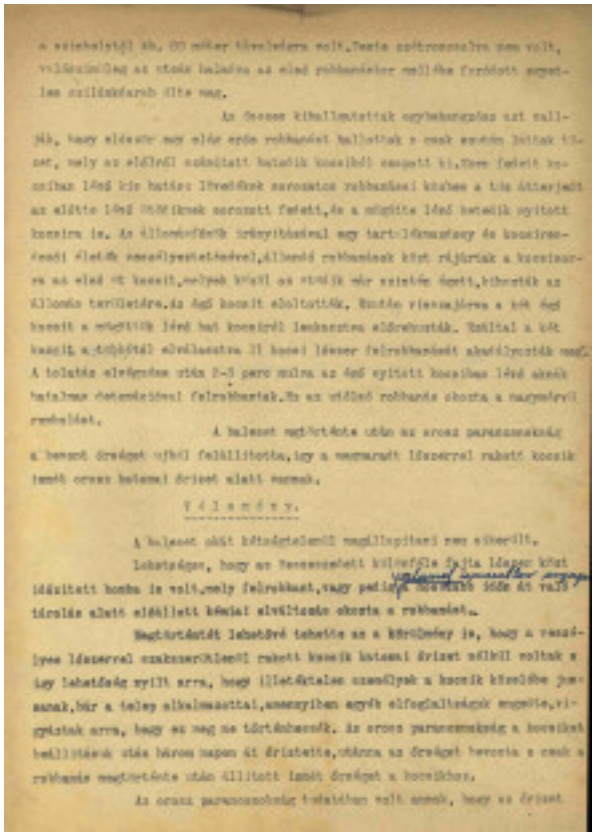
Jelentés.

Tűlemányos jelentés.

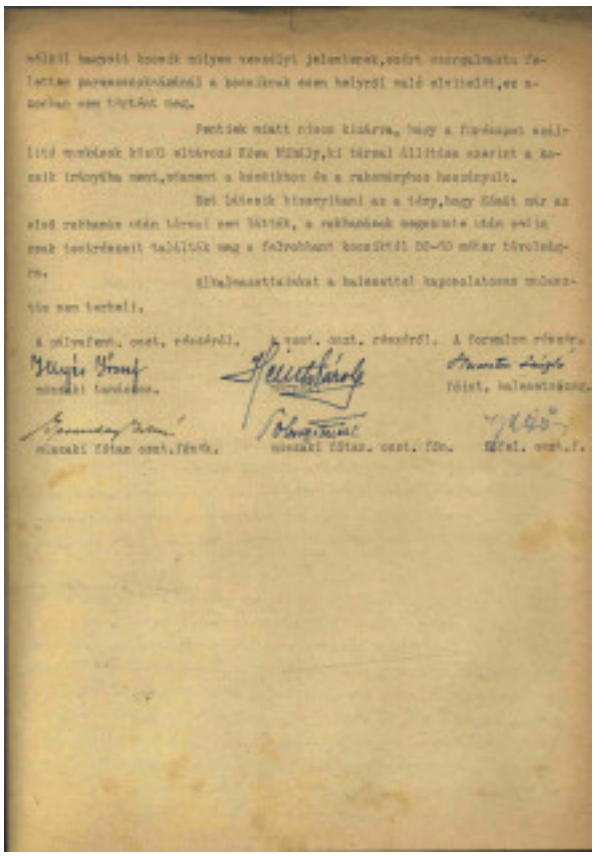
[8]



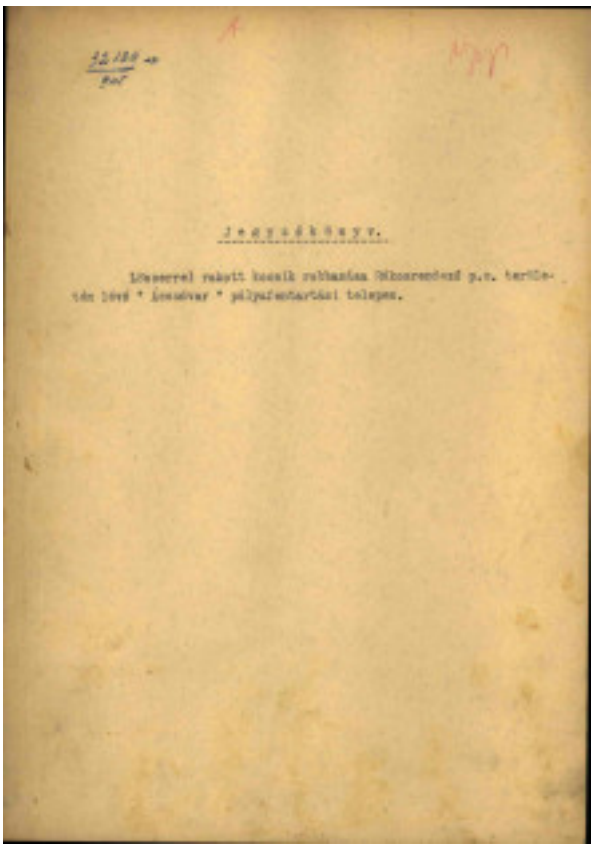
[9]



[10]



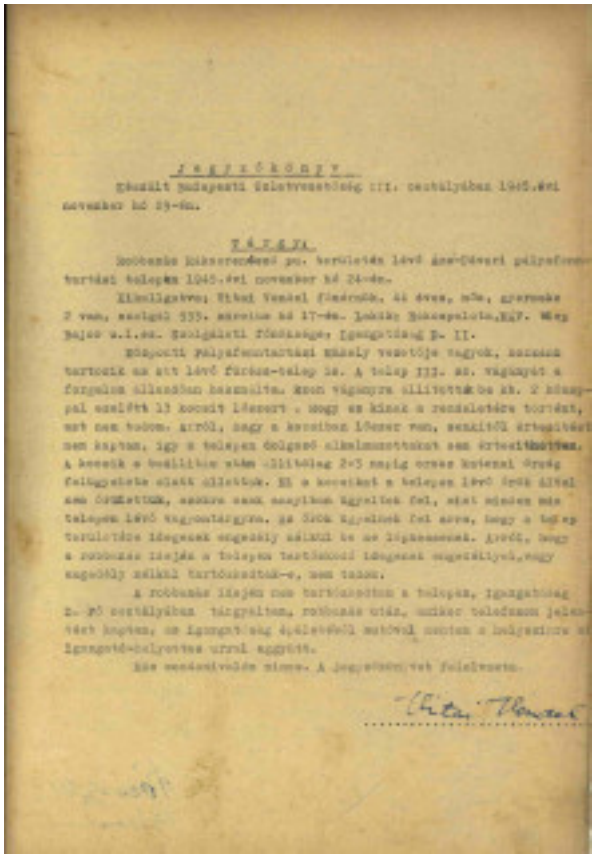
[11]



Jegyzőkönyv.

Lőszerrel rakott kocsik robbanása Ökörmezőnél p.u. területén lévő * javaművar * pályafenntartási telepen.

[12]



Jegyzőkönyv

felvétetett budapesti Igazgatóság III. osztályában 1945.évi november hó 29-én.

Tárgy.

Ökörmezőn Kárpátaljai pu. területén lévő Ács-Győri pályafenntartási telepen 1945.évi november hó 24-én.

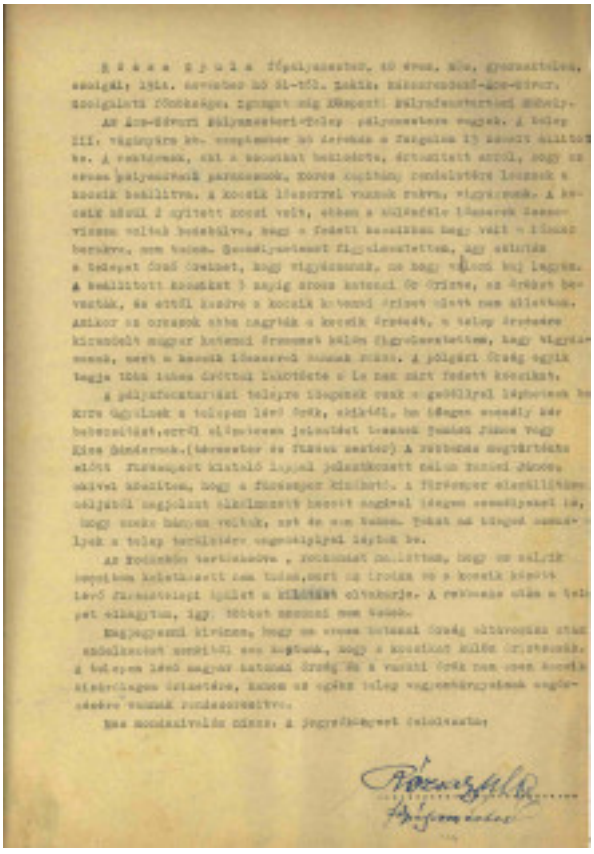
Elhallgattatva: Ujhai Vendel főmérnök. 44 éves, nős, gyermeke 2 van, szolgál 535. sorszám alatt 17-én. Lakik: Budapesten,XIV. Mexikói út.31.sz. Szolgálati főnöksége: Igazgatóság B- II.

Említett pályafenntartási osztály vezetője vagyok, azonban tartozik az itt lévő Fürtös-telep is. A telep III. sz. vágányát a forgalom állandóan használta. Ezen vágányra állítottak be kb. 2 hónappal ezelőtt 13 kocsit lőszert , mely az kinek a rendeletére történt, azt nem tudom. arról, hogy a kocsikon lőszer van, semmiről értesítést nem kaptam, így a telepen dolgozó alkalmazottakat sem értesíthettem. A kocsik a beállítás után állítólag 2-3 napig orosz katonai őrség felügyelete alatt állottak. Ki a kocsikat a telepen lévő őrök által nem őriztettük, azokra senki semmiben ügyeltet fel, sőt minden más telepen lévő vagonvárnyra is úgy állnak fel arra, hogy a telep területére idegenek engedély nélkül be ne lépkedhessenek. Arról, hogy a robbanás idején a telepen tartózkodó idegenek engedéllyel,vagy engedély nélkül tartózkodtak-e, nem tudom.

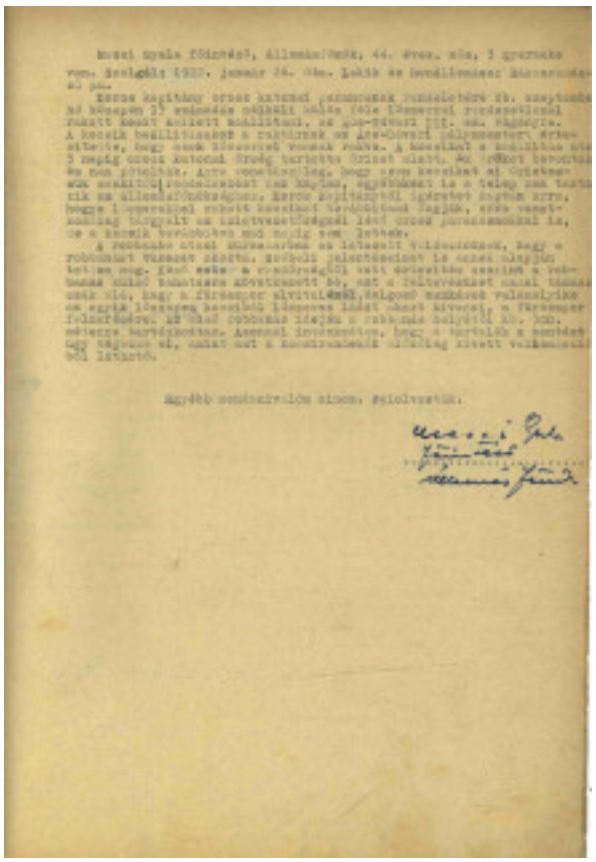
A robbanás idején nem tartózkodtam a telepen, igazgatóság 2. B/ osztályában tárgyaltam, robbanás után, amikor telefonon jelentést kaptam, én igazgatóság főnökével autóval azonnal a helyszínre az igazgató-helyettes urral együtt.

Más megállapítás nincs. A jegyzőkönyvet felolvastam.

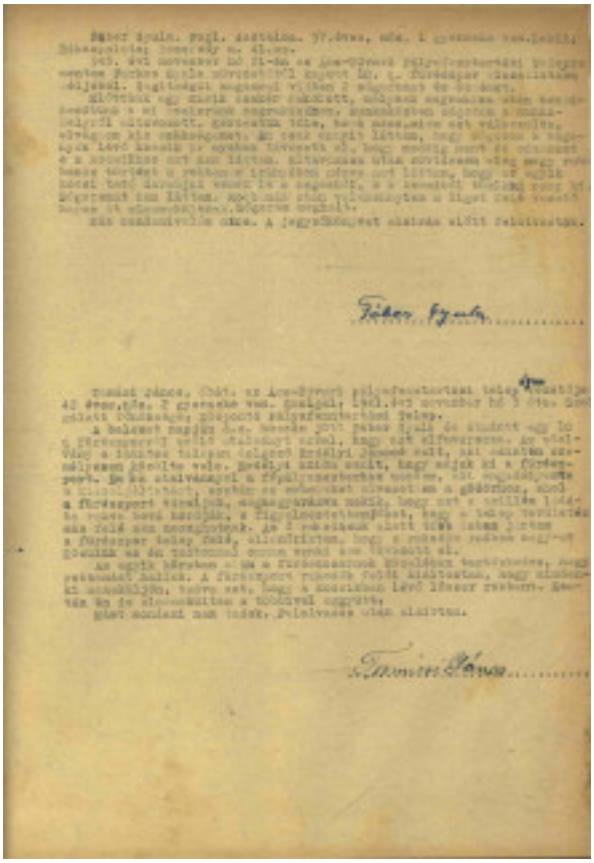
[13]



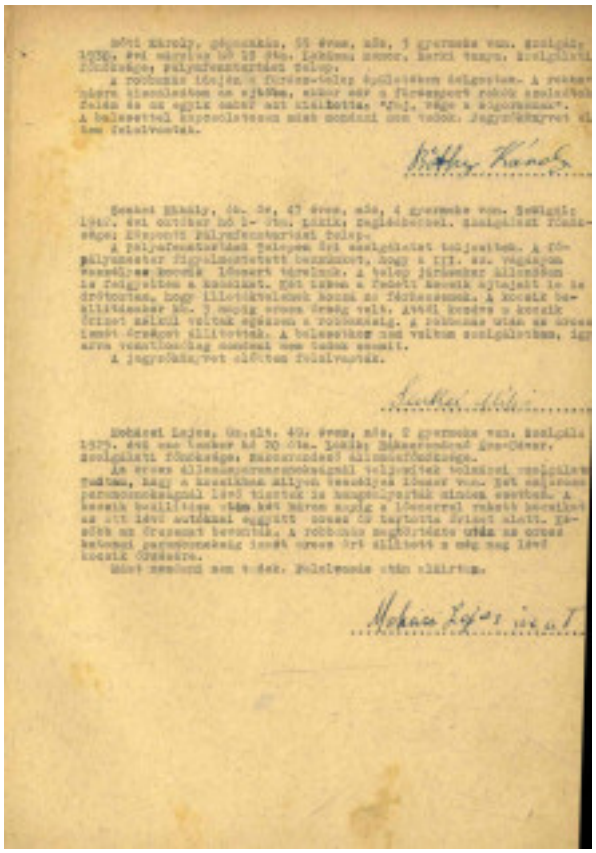
[14]



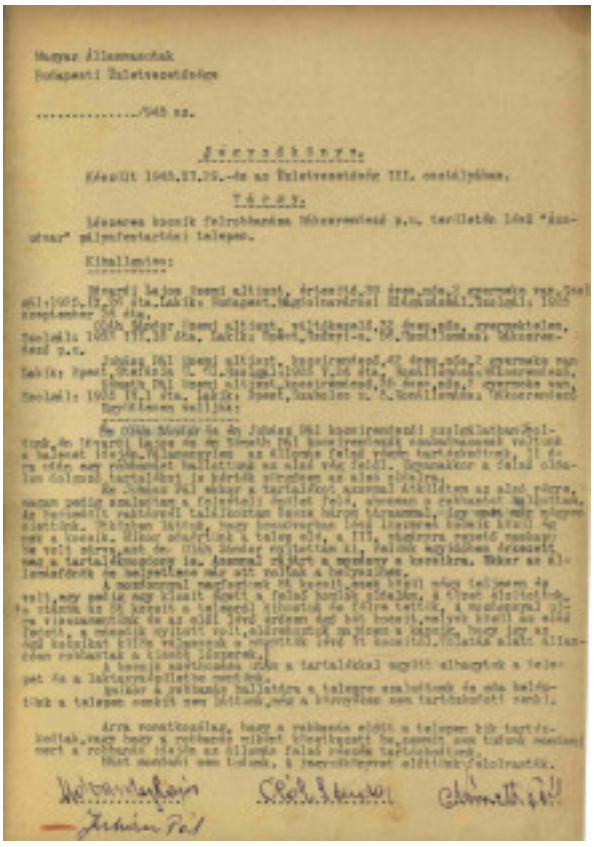
[15]



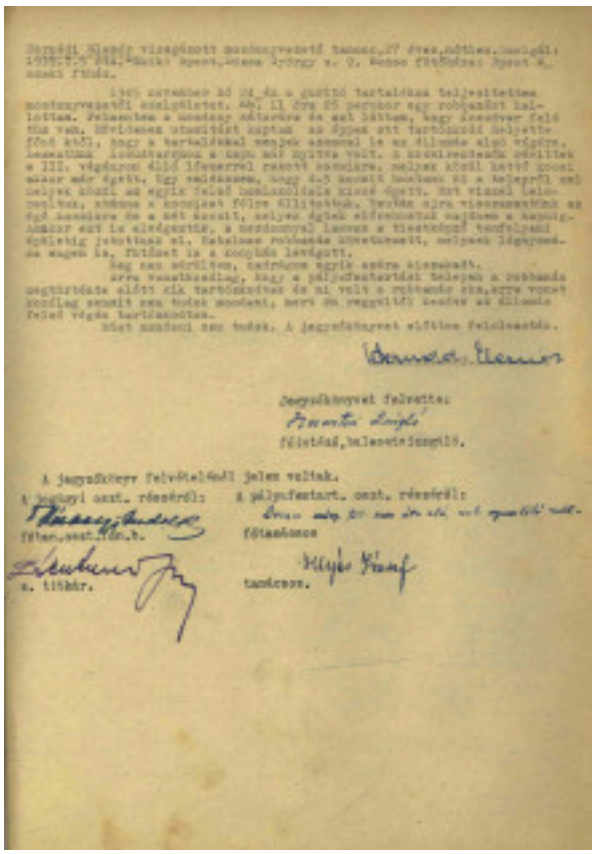
[16]



[17]



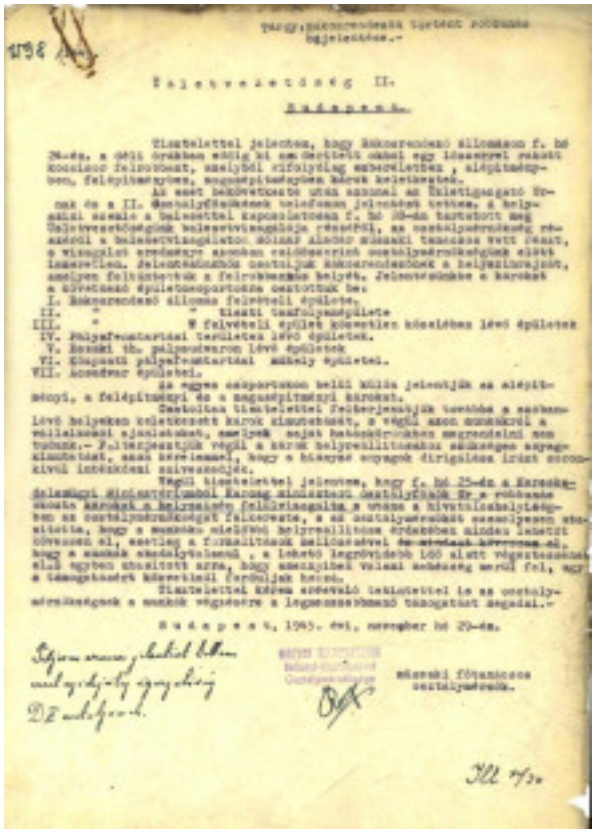
[18]



[19]


Horthy Miklós máv. kórház és központi rendelő
Budapest, VI., Podmaniczky-utca 111.
Ítélet.

[20]



[21]

[1] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 83. d. 10310/1947: Az Adony – Adony-Dunapart vasútvonal 22/23 számú szelvénye között folyó évi március hó 18-án történt aknarobbanás.

[2] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 2561. d. 132251/1963: Robbanóanyagok felfedezése Edelény állomáson.

[3] MÁV Archívum, MÁV Ügyészség peres iratai, MU.10358 d. P266/1949: Pongrácz Ernőné c/a Magyar Államvasutak, Baleseti kártérítés iránt.

[4] Mucs Sándor – Zágoni Ernő: A Magyar Néphadsereg története. Budapest. 1984. 102.

[5] Uo. 113.

[6] Uo. 115.

[7] Hatalmas Robbanás a Rákosrendezői-pályaudvaron. Kossuth Népe, 1945. november 25.; Vonatfosztogatók idézték elő a szombati robbanást. Világ, 1945. november 27.

Hivatkozások
[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/1_kep._fortepan_voroshadsereg_175264.jpg?itok=-7HHmTAl [2] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/2._kep_fortepan_voroshadsereg_175166.jpg?itok=xQb-IPHl [3] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/terkep_1.png?itok=qMATu8a9 [4] https://filmhiradokonline.hu/player.php?id=6065 [5] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_01.jpg?itok=NbnxLWe3 [6] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_02.jpg?itok=sHcKe5eW [7] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_03.jpg?itok=AvZInnCb [8] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_04.jpg?itok=SeY_ilB4 [9] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_05.jpg?itok=jcfbz2nr [10] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_06.jpg?itok=wbe_RDVg [11] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_07.jpg?itok=6pTqGCJS [12] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_08.jp

g?itok=8cGsVlSf [13] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_09.jpg?itok=N2F3V9wp [14] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_10.jpg?itok=4pxdBkX2 [15] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_11.jpg?itok=4Rosgb0C [16] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_12.jpg?itok=vpOkr-b4 [17] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_13.jpg?itok=DK0Ifykn [18] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_14.jpg?itok=m3MZYWw2 [19] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_15.jpg?itok=GFYNR1CL [20] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_16.jpg?itok=3QkPQYdU [21] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_archivum_ab.11987_doboz_32139_1945_sz._ugyirat_page_17.jpg?itok=_sXcpYY0