

**ESZTERHÁZY KÁROLY KATOLIKUS EGYETEM
TÖRTÉNELEMTUDOMÁNYI DOKTORI ISKOLA**

A Magyar Államvasutak újjáépítése, 1944–1949

Péterffy Gergely Pál

Témavezető:
Dr. Germuska Pál Dsc

**EGER
2023**

Tartalomjegyzék

Bevezető	4
1. Historiográfia	8
2. Háborús veszteségek	34
2. 1. Közlekedési ágakat ért veszteségek és helyreállításuk.....	34
2. 2. A magyar vasúthálózat háborús kárai és az első hónapok – pillanatkép 1945 nyaráról	44
2. 3. Nemzetközi kitekintés	61
3. Politika és a vasút	72
3. 1. Pártprogramok	74
3. 2. Kormányprogramok	78
3. 3. Parlamenti viták és interpellációk	81
3. 4. A szovjet tényező	92
3. 5. Gazdaságpolitikai környezet	95
4. A vasút újjáépítése	104
4. 1. Az infrastruktúra helyreállítása és újjáépítése.....	104
4. 1. 1. Pályahálózat	104
4. 1. 2. Hidak	123
4. 1. 3. Állomásépületek, üzemi épületek és berendezések	128
4. 1. 4. Távközlő- és biztosítóberendezések	134
4. 1. 5. Hároméves terv infrastruktúrára szánt beruházási költségei	135
4. 2. A járműpark alakulása.....	137
4. 2. 1. Arccal a vasút felé! – rohammunka a járműpark helyreállításáért	137
4. 2. 2. Jármű restitúció	142
4. 2. 3. Számvetés	158
4. 2. 4. Üzemanyagkészletek alakulása	180
4. 3. Forgalom	187
4. 3. 1. Teherforgalom	187
4. 3. 2. Személyszállítás	195
4. 3. 3. Balesetek	223
5. Vasutasok	226
5. 1. Élelmezés és ellátás	232
5. 2. Szolgálat	259
5. 3. Üzemi bizottságok.....	266
5. 4. Szakszervezet	273
5. 5. Pártok	296
6. Összegzés	306

7. Függelék.....	310
8. Melléletek.....	325
9. Források.....	347
9. 1. Levéltári források.....	347
9. 2. Bibliográfia.....	348
9. 2. 1. Periodikák.....	348
9. 2. 2. Forráskiadványok.....	349
9. 2. 3. Monográfiák, tanulmányok.....	350

Bevezető

Disszertációm témaválasztását személyes és szakmai indokok alakították. A gyermekkori mozdonyok és vasúti járművek iránti rajongást nem sikerült kinőni, noha nem volt vasutas közvetlen felmenőim között. Engem is megcsapott a mozdony füstje, igaz, ez már nem a gőzmozdonyok fehér színű, kénes szagú füstje volt, hanem az észak-balatoni vasútvonalon robogó dízelmozdonyok szintén jellegzetes, olykor látványos koromoszpót égbe lövellő, gázolaj szagú füstje. Ez a kíváncsiság hajtott történészi diplomamunkám megírásakor is, amelyben az 1960–1970-es évek közlekedésfejlesztését és annak végrehajtásában résztvevő katonai alakulatok történetét dolgoztam fel. Történeti muzeológusi diplomamunkám már kizárólag a szocialista korszak vasúti utazás témáját járta körül művelődéstörténeti szempontok alapján. Akkor a járműpark és az infrastruktúra vizsgálata mellett az utazási szokások és körülmények alakulására helyeztem a hangsúlyt.

Szakmai oldalról nézve rendkívül csábító, hogy a közlekedéstörténetben még számtalan feltáratlan terület vár feldolgozásra, hiszen kevés történész foglalkozott, foglalkozik a magyar közlekedéssel, a bőséges források ellenére. Nincs ez másképp a talán legnagyobb tábor magáénak tudható vasúttörténettel sem. A vasút múltjával foglalkozók jelentős részét – nem kárhoztatásképpen! – vasútbarátok, amatőr vasúttörténészek teszik ki, közülük is kiemelkednek a (volt) vasutasok, akik általában saját szakterületükkel foglalkoznak. Hasonlóan a honvédtisztekhez, akik előszeretettel foglalkoznak alakulatuk vagy fegyvernemük történetével nyugállományba vonulásuk után. Emiatt számtalan cikk, tanulmány jelent és jelenik meg belső vasúti szaklapokban, vagy éppen ismeretterjesztő magazinokban, de ezek jelentős részében, érthető módon túlteng a – csúnya kifejezéssel élve – szakmai sovinizmus. A gépészek a vasúti járművekkel, elsősorban mozdonyokkal foglalkoznak, a hidászok a műtárgyakról értekeznek, a biztosítóberendezéssel foglalkozók a különböző távközlési és biztosítóberendezések történetét írják, a pályás mérnökök pedig az al- és felépítmény fejlődéstörténetét kutatják. Sok esetben valójában inkább technikatörténetről van szó, mintsem közlekedéstörténetről. Nagyon kevés esetben készül komplex, az adott vasútvonalon, járművön, hídon, egyéb műszaki berendezésen túlmutató munka, ami nem csak a szóban forgó tárgy keletkezés- vagy építéstörténetét tárna fel, hanem annak gazdasági, kulturális, társadalmi hatásait is bemutatná. Nem egy vasútvonal történetével foglalkozó könyv és tanulmány ugyan számos érdekes építéskori adatot közöl, és

természetesen a háborús kataklizmák infrastruktúrára gyakorolt hatásait is megemlíti, de általában arra már nem derítenek fényt, hogy milyen szerepük volt a helyi és regionális gazdasági-társadalmi életben, hogy a nagy változásokat miként élték meg az utasok és vasutasok. Ennél is nagyobb gondot jelent, hogy történettudományi szempontból rengeteg cikk, tanulmány vagy könyv használhatósága a forrásmegjelölés részleges, vagy nemegyszer teljes hiánya miatt erősen kérdőjeles.

Pedig forrásokkal nemcsak köz- és magánlevéltárakban, hanem múzeumokban, magángyűjteményekben is szép számmal lehet találkozni hivatalos iratokon kívül visszaemlékezések, memorandumok, feljegyzések kézirataival, brosúrákkal, tájékoztatókkal, vagy akár csak aprónyomtatványokkal. Ez utóbbiak a fősodró történetírásban nem nagyon tudnak megjelenni, legfeljebb a muzeológia igyekszik önálló forrásként, „entitásként” kezelni. Emiatt általában illusztrációnál többre „nem viszik”, pedig egyes esetekben önálló forrásokká tudnának válni.

Mindezek tükrében disszertációm célja a Magyar Államvasutak (MÁV) II. világháború utáni helyreállításának komplex módon való feltárása. 1944 őszétől az 1949. március 15-i átszervezésig kívánom bemutatni az állami vasút helyreállítását. A kezdő dátum adja magát, a Vörös Hadsereg megjelenése a trianoni országhatároknál. A zárópont 1949. március idusa, amikor átszervezték a Magyar Államvasutakat és integrálták a közlekedésügyi tárcába. Már a háború előtt megjelent a MÁV közlekedésügyért felelős tárcába való beolvasztásának gondolata, a bürokrácia csökkentése és a hatékonyság növelése reményében. Bár a helyreállítás 1949-re még nem fejeződött be teljesen – főleg a nagyobb folyami hidak hiányoztak még a régi hálózathoz – az infrastruktúra azonban már kellően stabilnak bizonyult ahhoz, hogy a régi rendszerben szocializálódott vezetést lecseréljék a hatalom számára megbízható személyekkel. Így lett a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztályának vezetője, egyúttal a MÁV vezérigazgatója az 1945 előtt is kommunistaszimpatizáns Csanádi György, aki 1945 tavaszán egyszer már – sikertelenül – igyekezett puccs-csal magához ragadni a MÁV elnöki tisztséget. A felső vezetés lecseréléséhez előbb viszont az kellett, hogy a válságos években a MÁV hajóját a pénzügyi, szociális és műszaki-üzemi zátonyok közt nagy nehézséggel átvetető Varga Lászlót 1949. február 16-án letartóztassák, majd koncepciós eljárás keretében 1950-ben kivégezzék. A vezetés több más tagját leváltották, nyugdíjazták, vagy háttérintézményekbe – mint például Kopasz Károly vezérigazgató-helyettest – száműzték, miközben szakmai felkészültségükre, tudásukra továbbra is szükség volt, különösen a politikailag lojális, de szakmailag képzetlen új vezetők munkájának támogatásában.

A vasutat négy főbb szempont alapján érdemes vizsgálni. Elsőként a vasút, mint szállító, szolgáltató eszköz, és ennek üzemgazdasági teljesítményei. A korábban említett – különösen az amatőr vasúttörténészek által végzett – vasúttörténetírás elsősorban erre fókuszál, a járművekre, épületekre, biztosítóberendezésekre, hidakra és más pályalétesítményekre. Második szempontként a vasutat, mint szállító partnert lehet vizsgálni, kereskedelmi szerepét az ország gazdasági életében. Idetartoznak a menetrendek, a menetdíjak és áruszállítási tarifák, ahogy a különböző személy- és áruszállítási kedvezmények is, amelyekkel egy-egy régió gazdasági életét igyekeztek – általában kormányzati döntésre, de olykor a MÁV saját kockázatára is vállalt – serkenteni, a helyi gazdaságnak lendületet adni. Harmadik szempont a vasút, mint munkáltató. Kezdve az illetmény- és nyugdíjrendszeren, a baleset- és betegségbiztosításokon keresztül a Szolgálati Szabályzat és a különböző utasítások által szigorú hierarchiába rendezett élet- és munkakörülményein át az egyesületi életig. Végül a vasutat, mint megrendelőt is lehet vizsgálni. Üzemviteléhez amúgy is rengeteg nyersanyagra, félkésztermékre és iparcikkre volt szüksége, az újjáépítés hatalmas anyagszükségletei és kivitelezői munkaigénye további jelentős megrendelést nyújtottak úgy a nehéziparnak, mind a kereskedő cégeknek, illetve a kisiparosoknak egyaránt. A forrásadottságok miatt ugyanakkor ez utóbbit a legnehezebb vizsgálni, sőt, egy általános szintnél mélyebben már lehetetlen, hiszen a vasút havonta több beszállítói és kivitelezői pályázatot hirdetett meg, illetve választott ki partnereket, nem említve a megszámlálhatatlan kisebb értékű megbízást, kézi beszerzéseket. Mélyebb elemzésre azonban nincs is szükség, az összegző kimutatások így is meggyőzően világítják meg az Államvasutak vásárlói szerepének gazdasági hatásait, valamint pozícióját – és annak nem mindig problémamentes körülményeit.

Disszertációm a fenti négyes szempont alapján tesz kísérlet a Magyar Államvasutak és alkalmazottainak gazdaság- és társadalomtörténeti, illetve részben életmód- és technikatörténeti fókuszú bemutatására, az állami vasúttársaság és a vasutasok az ország újjáépítése érdekében végzett erőfeszítéseinek ismertetésére.

A helyreállítás ütemének, a közlekedési kapacitások bővülése és a gazdaság aktivizálódása közötti összefüggések bemutatásához elengedhetetlen a MÁV üzemgazdasági jelentéseinek felhasználása, elemzése.

Szintén nélkülözhetetlen a helyreállítási folyamatok beágyazása a korszak köztörténetébe, hiszen néhány politikai esemény – földosztás, belső lakosság áttelepítések, sváb kitelepítés vagy a szlovák-magyar lakosságcsere – jelentős hatással volt a vasutak működésére azzal, hogy súlyos szállítási feladatot kellett megoldaniuk, miközben az ország normál szállítási igényeit sem tudták kielégíteni a sérült pályahálózat és a kevés jármű miatt. Idetartozik persze

a kormányzat vasútfejlesztési szándékai, pontosabban a helyreállítási prioritások meghatározása és a rendelkezésre álló erőforrások biztosítása mind nyersanyag, mind pénz, mind munkaerő (internáltak) terén.

A politika nem csak a vasútra, mint szervezetre volt hatással, hanem a vasutasokra is. Az idénymunkára felvett alkalmazottakkal együtt a százezer főt jócskán meghaladó vasutasságban az egyes pártok komoly potenciált láttak bázisuk erősítésére és befolyásszerzésre. A lelkekért vívott pártpolitikai harcnak azonban nem csak tárgya, hanem a versengést kihasználva olykor alakítója is volt a vasutas. Klasszikus példái ennek a háború alatti magatartást vizsgáló igazoló bizottságok elmarasztaló ítéletével szemben valamelyik koalíciós pártba „menekülés” technikája, ahogy a B-listázás során az elbocsátás elkerülése, vagy a visszavétel elintézése érdekében cserélt tagkönyv is.

Disszertációm elkészítésében nagy segítséget nyújtott témavezetőm, Germuska Pál, akihez bármikor fordulhattam tanácsért, tanulmányaimat mindig alapos és építő bírálattal olvasta, javaslatai emelték munkáim színvonalát. Köszönettel tartozom feleségemnek, Péterffy-Cserhádi Katalinnak, aki szintén vasúttörténettel foglalkozik és egy-egy szakmai beszélgetésünk során szintén hasznos, elgondolkodtató szempontokat villantott fel. Meg kell még említenem Opauszki István, a MÁV Archívum vezetőjének és Matus László levéltárosnak a nevét, akik értékes forráscsoportokra hívták fel figyelmemet. Bárdos Imrének, a vasúti balesetek történetét több évtizede elhivatottan kutató vasúttörténésznek is hálával tartozom, amiért rendelkezésemre bocsátotta baleseteket feldolgozó hatalmas adatbázisát.

1. Historiográfia

Magyarország második világháborús közlekedési infrastruktúrájában esett károkról, veszteségekről és az újjáépítésről nem születtek könyvtári polcok sorát megtöltően monográfiák vagy tanulmányok. Ez részben annak köszönhető, hogy a közlekedéstörténet több tudományág halmazát is érinti, – a történettudomány mellett a műszaki és részben a gazdasági tudományokat is – vagy legalábbis kellene, hogy érintse. Ez a közlekedéstörténet örökös rákfenéje, a történészek problémát okoznak a műszaki kérdések, a mérnöknek gondot jelent a források feltárása, kritikai elemzése és tudományos igényű publikálása. Természetesen a politikatörténet magyar történetírásban betöltött dominanciáját is meg kell említeni, harmadik tényezőként pedig a források speciális jellegéről, műszaki nyelvezetéről és a hozzáférés nehézségeiről kell szólni.

A városi és megyei levéltárakban kevés irat, dokumentum, esetleg fénykép került be a helyi közlekedési vállalatoktól. Mivel többségük állami tulajdonú cég volt, vagy 1945 utáni államosításokkor állami cégbe olvadt, ezért a közúti, vasúti és hajózási vállalatok iratai elsősorban a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárába kerültek, ahol a véges kapacitások miatt időigényes a bekerült iratok feldolgozása az átadott jegyzékek minőségétől és a referenstől függ, kutatásuk pedig időigényes. Emiatt egy-egy település, megye vagy régió közlekedéstörténetének megírásához – legalábbis ha komplex módon szeretnénk azt bemutatni – mindenképpen a fővárosban kell kutatni. Ez épp úgy előny, ahogy hátrány is, hiszen így nem csak egy részletről, hanem az egésze is képet kaphatunk. A Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium iratai megsemmisültek Budapest ostromakor, az 1945 eleji debreceni időszakból sem maradt fenn túl sok irat, ráadásul a kutatáshoz nélkülözhetetlen segédletek, mint az iktatókönyvek, tárgymutatók és felszerelőkönyvek sincsenek meg maradéktalanul. Szerencsére a Magyar Államvasutak irataihoz tartozó segédletek hiánytalanul fennmaradtak, itt „csak” az iratok elkallódása vagy selejtezése jelenthet problémát. Számtalan dokumentum került be a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumba, azonban a múzeum nagy átalakításával együtt járó szervezési-üzemeltetési folyamatok nehezítik meg a forrásfeltárást.

A fentiek fényében tehát nem csoda, hogy relatíve kevés közlekedéstörténeti tudományos publikációt lehet felsorolni disszertációnk témájához kapcsolódóan. Mivel a közlekedés nem egy önmagáért létező konstrukció, hanem a társadalom és gazdaság szövetébe

ezer szállal kötődő szerkezet, csak a vizsgált korszak politikai, gazdasági és társadalmi vonatkozásait is kutatva lehet komplex képet alkotni.

A köztörténeti háttér elengedhetetlen a közlekedési rendszert is irányító politika szempontjainak, lehetőségeinek és korlátjainak számbavételéhez. Az 1944. december 20-án Debrecenben létrejött Ideiglenes Nemzeti Kormány elsődleges céljának az ország szövetséges hatalmak oldalára való átállását, demokratikus politikai berendezkedés, valamint a helyreállítás társadalmi és gazdasági alapjainak megteremtését tűzte ki. A moszkvai intencióra létrejött koalíciós kormány azonban 1945 nyaráig meglévő csekély saját erőforrásaival is alig rendelkezett, a háborúban elpusztult infrastruktúrát csak szovjet katonai segítséggel tudta úgy-ahogy pótolni, ráadásul a polgári adminisztrációt is csak ott lehetett újraszervezni, ahol a Vörös Hadsereg már átadta közigazgatás irányítását. A Miklós Béla vezette ideiglenes kormány előtt álló, gyakran megoldhatatlannak tűnő feladatok és a koalíciós kormányzáson belül feszültségek jól kivehetők a minisztertanácsi jegyzőkönyvekből.¹ G. Vass István és Szűcs László rendkívül értékes munkát végzett a koalíciós korszak minisztertanácsi jegyzőkönyveinek kiadásával, amelyek az egyes kormányok működéséről, kormánytagokról² és a fajsúlyosabb bel- és külpolitikai feladatokról készült bevezető tanulmányokkal egészültek ki. Sajnálatos módon a sorozat nem lett teljes, Dinnyés Lajos második és Dobi István első kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei már nem jelentek meg.³ A fontosabb politika kérdéseket – és ezek gazdasági kihatásai – azonban a pártközi értekezleteken vitatták meg a kormánypárti vezetők, amelyeknek a fennmaradt jegyzőkönyvei szintén napvilágot láttak.⁴ Ezeken a közlekedés helyzete nem került szóba, ami abból a szempontból mindenképpen pozitív, hogy szakpolitikai kérdések nem estek pártpolitikai és ideológiai csatározások áldozatául.

Ugyan (kényszer)koalíciós kormány vezette Magyarországot, az egyes pártok 1945-ös és 1947-es választási programjaiban eltérő hangsúllyal jelentek meg a gazdasági, és azon belül

¹ Dálnoki Miklós kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. 2005.

² Gábor József kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter portréja pozitívabb kicsengésű, mint valódi teljesítménye. Szűcs László szerint jól mérte fel a közlekedés előtt álló helyreállítási feladatokat, szakértő tagja volt a kormánynak. A fennmaradt iratok alapján azonban inkább a helyreállítás ellen hatott, hogy mindenáron politikai szempontokat akart érvényesíteni a vasútnál, a frissen szerveződő szakszervezetet és üzemi tanácsokat összeugrasztotta a vasút megmaradt szakembergárdájával. Meglátásom szerint személyzeti politikája és – részben tőle független tényezők következtében – helyreállítási eredménytelensége miatt került sor Gerő Ernővel való leváltására. Uo. 35. és 40.

Rákosi Mátyás lesújtó véleménnyel volt Gábor miniszteri tevékenységéről. Szerinte a közlekedéshez nem értett, nem ismerte ki magát a bonyolult körülmények között, teljesen alkalmatlan volt feladata ellátására, ezért is váltották le a legelső alkalommal. Rákosi 1997: 145.

³ Tildy Zoltán kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. 2005.; Nagy Ferenc első kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. 2003.; Nagy Ferenc második és harmadik kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. 2008.; Dinnyés Lajos első kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. 2000.

⁴ Horváth J. et al. 2003.

is a közlekedési kérdések.⁵ Az újjáépítés érdekében tett erőfeszítéseket és szerzett érdemeket egy 1947-ben megjelenő reprezentatív című kötetben mutatták be közösen az államfő védnöksége alatt az egyes pártok, érdekvédelmi szervezetek és más közintézmények.⁶ Az eltérő elképzelések természetesen – ha nem is annyira élesen – tükröződtek a minisztertanácsi üléseken, ahogy az országgyűlésben is, legyen szó éves költségvetés tárgyalásáról vagy képviselői interpellációról.⁷ A választások után, illetve miniszterelnökváltáskor az új miniszterelnök a kormánypártok elképzeléseiből, választási ígéreteiből összeállított egy minden koalíciós párt számára elfogadható kormánybeszédet. Érdeemes megjegyezni, hogy a kormányfői programbeszédnek annak ellenére, hogy koalíciós programok összegyűréséből keletkeztek, legalábbis ami a közlekedéspolitikát illeti, elég informatívak, kivéve Dobi István 1948. december 14-i beszédét, amelyben egy mondat sem hangzott el a közlekedésről.⁸

Vesztes félként a magyar kormány hatáskörét jelentősen korlátozta a szovjet vezetésű Szövetséges Ellenőrző Bizottság (SZEK), amely a békekötés hatályba lépéséig felügyelte az ország irányítását, és hatáskörén nem egyszer jócskán túllépve, a kommunista pártnak kedvezően beavatkozott a magyar bel- és külpolitikába. Éppen ezért megkerülhetetlen a magyarországi SZEK fennmaradt jegyzőkönyveiből készült forráskiadás. Ugyan a SZEK vezetőinek tárgyalásain elvértve jelent meg egy-egy kifejezetten közlekedéspolitikai kérdés, azok is elsősorban a vasúti járművek restitúciójával foglalkoztak 1945–1946-ban, viszont a nemzetiségi kérdések, mint a svábok kitelepítése és a magyar–szlovák lakosságcsere kapcsán a közlekedési infrastruktúrát közvetve érintő ügyekben itt születtek döntések.⁹ Mivel az ország szovjet érdekeltségi zónába került, ezért Budapest külpolitikai mozgásterét alapvetően befolyásolták Moszkva érdekei, amelyekről gyakran még a Magyar Kommunista Párt (MKP) moszkovita vezetésének sem voltak ismeretei. Bár a Független Kisgazdapárt jobb oldali szárnyából néhányan megpróbálták a nyugati szövetségesek segítségével bővíteni a mozgásteret, az angolszász diplomácia nem akart komolyabb konfrontációba bocsátkozni Sztálinnal a számára jelentősebb stratégiai értékkel nem bíró Magyarország miatt. Ennek ellenére mind az orosz, mind az amerikai dokumentumokat közlő forráskiadványokat érdemes használni, hiszen számos gazdaságpolitikai forrást beválogattak a szerkesztők a kötetekbe.¹⁰ L.

⁵ Balogh - Izsák 2004.

⁶ Gáspár - Zsadányi 1947.

⁷ Az 1945. évi november hó 29-re összehívott Nemzetgyűlés Naplója. I-VIII. kötet. Budapest, 1946–1952; Az 1947. évi szeptember hó 16-ára összehívott Országgyűlés Naplója. I–V. kötet. Budapest, 1948–1949.

⁸ Magyar kormányprogramok 1867–2002. 2004. II. kötet.

⁹ Fejtől 2003.

¹⁰ Izsák - Kun 1994.; Vida 2005.; Békés 1992.; Borhi 2009. Sajnos a 20. század második felének magyar-angol kapcsolatairól eddig nem jelent meg semmilyen forráskiadvány, a Kecskés D. Gusztáv által szerkesztett magyar-

Balogh Béni a megszálló Vörös Hadsereg és a magyar lakosság, illetve közigazgatás kapcsolatáról összeállított dokumentumgyűjteménye szintén hiánypótló és számos dokumentuma jól használható a magyarországi közlekedés kutatásához.¹¹ Pataki István a Vörös Hadsereg magyarországi tartózkodásának jogi hátterét tárta fel, és a rendkívül hiányos források ellenére igyekezett a megszállás, majd az ideiglenes itt tartózkodás magyar költségvetési terheit is számszerűsíteni.¹²

A magyar külpolitikát négy fő feladat határozta meg a vizsgált korszakban.¹³ Elsőként a háború jogi lezárását és ezzel összefüggésben a határok kérdésének számunkra kedvezőbb megoldását igyekezett elérni a Gyöngyösi János vezette külügyminisztérium. Második fő kérdés – részben összefüggésben a határokkal – a magyarországi nemzetiségek és a külhoni, elsősorban csehszlovákiai magyarság ügye volt. Ugyanilyen alapvető fontosságúnak tartották a háború végén külföldre hurcolt magyar javak, főleg a nemesfémkészletek, vasúti és vízi járművek, valamint ipari berendezések, nyersanyagok, továbbá ékszerek és műkincsek visszaszerzését Magyarország pénzügyi-gazdasági stabilizációjának helyreállítása érdekében. Ezzel összhangban törekedett a külügyi vezetés karöltve a gazdasági tárcaikkal a jótételi terhek mérséklésére és átütemezésére, részben eredménnyel. Negyedikként a szomszédos országokkal, elsősorban Csehszlovákiával és Romániával való viszony rendezését és a nemzetközi politikai, gazdasági és kulturális együttműködéshez való csatlakozást, illetve annak előkészítését kell megemlíteni.

A békekötés folyamatának – különösen a békekonferencia és a határok kérdése – kutatásában a rendszerváltás hozott áttörést. Fülöp Mihály 1994-ben jelentette meg a nagyhatalmak magyar békekötéssel kapcsolatos elképzeléseit és döntéseit.¹⁴ Ezután egyre-másra jelentek meg forráskiadványok¹⁵ és tanulmányok,¹⁶ amelyek ugyan elsősorban a békekötés politikatörténeti oldalát és nemzetiségi kihatásait vizsgálták, a gazdaságpolitikai szempontok is megjelentek, még ha jóval kisebb mértékben is. 2006-ban adta ki Romsics Ignác magyar és külhoni kutatásait, valamint az addig megjelent munkákat szintetizáló könyvét a magyar békeszerződésről.¹⁷ A határváltozások vasúti vonatkozásaival Majdán János

francia kapcsolatok dokumentumgyűjteményben pedig nem szerepel témánk szempontjából releváns forrás. Kecskés D. 2013.

¹¹ L. Balogh. 2015.

¹² Pataki.1995.

¹³ Balogh 1982.

¹⁴ Fülöp 1994.

¹⁵ Gecsényi - Máthé 2008.; Kárász 1990.; Kertész 1995.; Nagy F. 1990.; Rákosi 1997.; Rónai 1992.

¹⁶ Stark 1993.; Vincze 1997.

¹⁷ Romsics 2006.

foglalkozott,¹⁸ míg Eperjesi László a párizsi békeszerződéssel kapcsolatos közlekedési – elsősorban infrastrukturális – kérdéseket mutatta be.¹⁹ A határok visszaállításával és a határország újrászerveződésével ismét létrejövő határátlépési folyamat mikéntjét Bencsik Péter vizsgálta egy OTKA-tanulmány keretében.²⁰ A kitelepítés és a lakosságcsere is egyre népszerűbbé vált a hazai történetírásban, és nem pusztán a saját sérelem, hanem a másik fél motivációinak, sérelmeinek megértése is megjelenik a monográfiákban és tanulmányokban. Ezen munkák születését különösen a helyi nemzetiségi önkormányzatok létrejötte és támogatása serkentette.²¹

A külföldre hurcolt magyar vagyont visszaszerzésére tett erőfeszítésekről Dunai Andrea, hazai és külföldi források feltárásával írt hiánypótló monográfiát, bár a hangsúly érezhetően a nemesfém és műkincsek visszaszolgáltatásán – olykor igencsak hosszú és rögzös útján – van.²² A restitúciós folyamat persze jóval meghaladta vizsgált korszakunkat, ennek legismertebb példája a Szent Korona és a koronázási ékszerek ügye. Arra még a legálmodozóbb szakértők és szakpolitikusok sem számíthattak, hogy minden berendezés, gép és jármű visszakerül Magyarországra. Járműcserék egészen az 1950-es évek végéig előfordultak, ezután már csak egyedi, általában valamilyen kulturális célból történtek járműcserék, jármű hazahozatalok, mint a legelső 424 sorozatú mozdony esetében is, ami 1997-ben került vissza Zágrárból, hogy a Közlekedési Múzeum kiállíthassa volt városligeti épületénél.

A jóvátételről, köztük az átütetemes tárgyalásokról és az amerikai segítségért forduló memorandumról több dokumentumot is közöl Balogh Sándor és Földes Margit szerzőpáros.²³ Itt kell megemlíteni Gábor Péter doktori disszertációját, aki a jóvátétel történetét dolgozta fel a háttérben zajló gazdasági és iparpolitikai szempontok megjelenítésével.²⁴ Fontos e szempontból Honvári János tanulmánya is, amelyben az Amerikai Egyesült Államokkal folytatott pénzügyi egyezmények történetét vizsgálta.²⁵

Az általános köztörténeti források közül hiba lenne kihagyni az egykori politikusok és gazdasági szakemberek önéletírását, életrajzát. A már említett Nagy Ferenc és Rákosi Mátyás visszaemlékezés mellett Marosán György memoárja is tartalmaz érdekes részleteket, különösen

¹⁸ Majdán 2001.

¹⁹ Eperjesi 2002.

²⁰ Bencsik Péter: Az útlevel ellenőrzése az országhatáron 1945–1989. 2–3.

http://www.publikon.hu/application/essay/130_1.pdf (Letöltés ideje: 2022.12.30.)

A határőrizet újjászervezéséről lásd: Berki 2015: 20–25.

²¹ Füzes 1990.; Füzes 1999.; Tóth 1993.; Stark 2001.; Zimmer 2004.; Vadkerty 2007.; Marchut 2014.

²² Dunai 2019.

²³ Balogh - Földes 1998. Különösen 36–37., 72–93., 94–99. és 142–156.

²⁴ Gábor 2013.

²⁵ Honvári 2009.

az 1946. október 5-7 közötti szociáldemokrata vasutasok ceglédi kongresszusán történt elégedetlenségről, amelynek fő oka az SZDP kommunistákkal szembeni engedékeny politikája volt. Marosán erősen kiemeli saját szerepét a kedélyek lenyugtatásában, és sajnos vonalas szemléletmódja – önmaga piedesztálra emelése – erősen rányomja bélyegét vallomására, így igen kétes forrásértékű munkája. Vasutasokkal egyébiránt máshol nem foglalkozott visszaemlékezésében.²⁶ Sajnos az ideológiai vonal merev követése Bebrits Lajos közlekedésügyi államtitkár, későbbi miniszter életrajzát is gyakorlatilag a használhatatlan kategóriába helyezi.²⁷ Bebrits visszaemlékezéseiből szerkesztett kötet 400 oldalából alig 30 szól 1945–1949 közötti államtitkári tevékenységéről, a könyv túlnyomóan a romániai és amerikai tevékenységével foglalkozik, részletesen bemutatva valójában teljesen érdektelen részleteket is. Frisnyák Zsuzsa Bebritsről írt rövid jellemzése annál inkább használható.²⁸ A közlekedéspolitika, a közlekedési infrastruktúra újjáépítésének egyik legfontosabb személyének, Gerő Ernő miniszternek sajnos a mai napig nem készült el biográfiája, csak egy rövidebb lélegzetvételű tanulmány.²⁹ Vas Zoltán, aki az ostrom után 1945 őszéig Budapest főpolgármester, majd a Gazdasági Főtanács főtitkára volt, visszaemlékezésében többször is felbukkan a vasúti közlekedés megszervezésének, újraindításának fontossága a főváros és a nagyobb városok ellátásában.³⁰ (5. kép)

A már említett politikusi visszaemlékezések elsősorban a belpolitikai helyzetre nyújtanak fontos forrást, aminek része volt a közéletet is átszövő pártpolitikai küzdelem. A vasút és a vasutasság sem lehetett ez alól kivétel, elsősorban a két munkáspárt folytatott éles küzdelmet a vasutasok megnyeréséért. Ennek egyik igencsak fontos színtere volt a munkás érdekképviselő, mind az 1945 után félig-meddig spontán alakuló üzemi bizottságok,³¹ mind a mélyebb tradíciókkal és kiépült infrastruktúrával bíró szakszervezetek – tudvalévő, hogy a vasutasok között az 1922-es Bethlen-Peyer paktum miatt nem szerveződhetett 1945-ig szakszervezet. A Magyar Kommunista Párt eszmélt hamarabb, és igyekezett maga alá gyűrni az érdekképviselőket, a vezető posztokba saját embereit juttatni, vagy átcsábítani a fontosabb személyeket.³² A vasutas szakszervezet első néhány évéről Székely Vera írt kismonográfiát,³³

²⁶ Marosán 1972: 139–144.

²⁷ Kékesdi 1967.

²⁸ Frisnyák 2002.

²⁹ Baráth 2003a.

Meg kell még említeni két rövid, lexikonszócikk-szerű életrajzot. Frisnyák 2003. és Baráth 2003b.

³⁰ Vas 1982.

³¹ Rácz 1971.

³² Kádár 1945.

³³ Székely 1980.

a rendszerváltás után pedig a Gadanez-házaspár állította össze a vasutas szakszervezet összefoglaló történetét.³⁴

A vizsgált korszak gazdaságtörténeti szempontú megközelítése széles palettát alkot, már az 1960-as évektől megjelentek a koalíciós időszak gazdaságpolitikáját vizsgáló munkák. Sajnos az uralkodó marxista történelemszemlélet nem engedte az egyes folyamatok objektív leírását.³⁵ A korai feldolgozó munkát elősegítette, hogy már az újjáépítés idejében is számtalan összefoglalót, elemző cikket és tanulmányt publikáltak, többségük az ipar és a szénbányászat teljesítményével foglalkozott, valamint a példátlan mértékű inflációval, illetve a pénzügyi stabilitás helyreállításával.³⁶ A gazdasági stabilizáció után készült munkák egyik közös eleme a munkavállalók hősiességének kiemelése, valamint a hároméves terv nagyszerűségébe vetett hit. Ez utóbbi olykor már a hurráoptimista hangvételt sem nélkülözi, ami érthető az átélte pusztítás utáni helyreállítási ütemet látva. Nem szabad elvonatkoztatni a társadalom jelentős rétegeiben meglévő reménytől, hogy ezúttal egy új, igazságosabb világot építenek, végre meghaladva a Horthy-korszak félféudális jellegű társadalmi-gazdasági berendezkedését. Fenti munkák egyik nagy érdeme, hogy a pusztítás és az újjáépítés haladásának mértékét bemutatandó, részletes adatokat közöltek – olykor havi bontásban is – egy-egy iparág, üzem teljesítményének alakulásáról. A gazdaságtörténeti munkák viszonylag korai megjelenése annak is köszönhető, hogy a gazdasági folyamatok vizsgálata valamivel kevésbé volt kitéve ideológiai megkötéseknek és a forrásokhoz is könnyebben hozzá lehetett férni.

A fenti kettősség jellemzi Berend Tibor Iván és Ránki György a magyar gazdaságtörténet utolsó száz évét összefoglaló, szintetizáló jellegű munkáját is. Miközben alapos elemzésben mutatják be a háború alatt meginduló inflációt, a háborús gazdaságpolitikát és a német gazdaságpolitika kizsákmányoló jellegét, az újjáépítési rész ismertetése hiányos. Néhány alapvető dátum és esemény felsorolása mellett az infláció pénzügyi hatásaira, a beruházáspolitikára, a földosztás és a mezőgazdaság kapcsolatára, valamint az iparfejlesztésre és az ipari munkásságra fókuszált a szerzőpáros. A szolgáltató szektor szinte teljesen kimaradt vizsgálódásukból, az infrastruktúra újjáépítése is csak egy sablonos mondatban jelent meg. A közlekedés, mint a gazdasági élet többszintű résztvevője nem jelenik meg a munkában, ahogy a földosztás és az államosítások negatív hatásai sem.³⁷ Ez a hiányosság azért is szembeötlő,

³⁴ Gadanez B. és Gadanez É. 1997. Vasutasok Szakszervezete. Gadanez Béla fő kutatási területe a dualizmuskori és a tanácsköztársasági időszak vasutas munkásmozgalom története volt, több könyvet és forráskiadványt is készített az 1904-es vasutassztrájról, Landler Jenő népbiztosról és a vasutasok részvételéről a Kommunista Magyarországi Pártjának létrehozásában.

³⁵ Földi 1960.; Berend 1962.; Ránki 1963.; Berend 1974.

³⁶ Varga I. 1946.; Kügyi-Virágh 1947.; Magyarország közlekedésügye 1947; Markos 1947.; Tonelli 1948.

³⁷ Berend-Ránki 1972: 204–243.

mert mind Berend, mind Ránki foglalkozott a koalíciós időszak gazdaságtörténetével jó tíz évvel korábban. Amíg Berend Tibor Iván a koalíciós időszak gazdaságpolitikáját dolgozta fel kronológikus sorrendben 1945–1948 közötti időszakokkal, addig Ránki György kifejezetten a hároméves terv történetét mutatta be. Berend komplexen vizsgálja a gazdasági folyamatokat és a folyamatok egymásra gyakorolt hatását – amit jól tükröz, hogy a szénbányászat, széntermelés és közlekedés létfontosságú egymásrautaltságát a gazdaságtörténészek közül egyedülként mutatott be³⁸ – addig Ránki alapvetően egy leltárt készített, az egyes iparágak honnan hová jutottak el termelésben 1947 és 1949 között. A mennyiségi adatokat kiegészítette olykor magyarázatokkal, de monográfiájából nem bontakoztak ki az egyes iparágak, gazdasági szektorok ok-okozati összefüggései. Ráadásul a közlekedés gazdaságon belül betöltött szerepe Ránkinál alig jelenik meg, szemben Berend munkájával. Amíg a mezőgazdaságnak 30 oldalt, az iparnak 69 oldalt – azon belül is kiemelten foglalkozik a bányászattal, gépiparral és vegyiparral – szentel, addig a közlekedésre öt oldal jutott.³⁹ Mindkét munkára igaz az, hogy rengeteg – elsősorban pénzügyi szempontú - statisztikai adatsort és jelentést használt fel, mutatott be, de gyakran –főleg Ránkinál – hiányoztak az adatok mélyebb elemzése, az adatok valódi jelentése.⁴⁰ Ez persze érthető is, hiszen a minisztériumok, illetve a Magyar Nemzeti Bank részére készített összeállítások szükségszerűen nem terjedhettek ki minden apró mozzanatra, teljesítményt befolyásoló okra, ugyanakkor Berendnél mégis érthetetlen, mert a hivatkozásai között szerepelt a MÁV irattára is, ahol elérhetőek voltak az üzemgazdasági és statisztikai jelentések is.

Az 1970-es évek közepén újabb lendületet vett a koalíciós időszak gazdaságtörténeti kutatása, aminek élén az Új Magyar Központi Levéltár (ÚMKL) állt. Boreczky Beatrix, Erdmann Gyula, Pálmány Béla és Pető Iván szerkesztésében jelentek meg a „Források a magyar népi demokrácia történetéből” sorozat témánk szempontjából releváns kötetei. Ezek közül elsősorban a „Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből” c. kötetet kell megemlíteni. Pálmány Béla igyekezett az akkor elérhető forrásokból átfogó képet mutatni a közlekedés minden ágazatáról. Bevezető tanulmányának kronológiai struktúrája követte az iratkeletkeztető szervek logikáját, számos adattal igyekezett felvázolni a pusztítás nagyságát és az újjáépítés

³⁸ Berend 1962: 143–145.

³⁹ Ránki 1963.

⁴⁰ Vasúti példával szeretném megvilágítani, hogy pontosan mire is gondolok az adatok valódi jelentése kapcsán. Bár a statisztikában jól mutat, hogy például egy adott vasúti csomópontban 1946-ban már elérte a gőzmozdonyok által megtett kilométermutató az 1938-as szintet, az még nem jelenti azt, hogy már 1946-ban hasonló volt a járművek kihasználtsága, mint a háború előtt. A kevesebb jármű, rosszabb szén és a sérült infrastruktúra miatti lassabb forgalom miatt – ahogy az az üzemgazdasági jelentésekben többször is megjelenik – a mozdonyok kihasználtsága a több vonatkilométer ellenére sokkal rosszabb volt, mint 1938-ban.

nehézségeit, az elért eredményeket. Természetesen a szocializmus tabutémáit nem említve, mint a Vörös Hadsereg fosztogatásai és erőszakoskodásai, Moszkva erőfölényével való visszaélése, vagy az MKP és a Szociáldemokrata Párt (SZDP) közötti olykor becstelen pártharcok. Arra is tekintettel kell lenni azonban, hogy a források egy része ekkor még nem került be az ÚMKL-be, ennek ellenére a szöveggyűjtemény még ma is alpműnek tekinthető a téma kutatásához.⁴¹ Ugyanakkor Pálmány politikatörténeti megközelítésű periodizációjával szemben szerencsésebbnek tartom a vasút háború utáni újjáépítésének korszakolását gazdaságpolitikai és a MÁV üzemviteli szempontok vizsgálni. Ő négy nagyobb szakaszra bontotta a vasút helyreállítását: 1. A vasúti közlekedés újraindulása, ami 1944 végétől 1945 pünkösdjéig tart. 2. „Arccal a vasút felé”, vagyis 1945 május végétől az év végéig. (A fejezetcím is utal Gerő Ernő miniszter híressé vált programjára, amelynek keretében 500 mozdony és 10 000 teherkocsi kijavítását tűzték ki az év végéig.) 3. periódusnak – meglátásom szerint túlságosan szélesen értelmezve – a stabilizációs időszakot tartja, 1946 januárjától 1947 nyaráig. Az utolsó, 4. szakaszt pedig a hároméves terv időszakaként jelölte meg. Pálmány korszakolását alapvetően nagyobb gazdasági és politikai eseményekhez köti, mint a Miklós Béla-kormány első átalakítása, illetve a forint bevezetése, majd a tervgazdálkodás elindítása, a közlekedés szempontjai nem jelentek meg.

Gazdaság- és közlekedéstörténeti megközelítésből vizsgálva a témát, inkább három nagyobb periódusra osztanám a korszakot. Az első szakasz véleményem szerint is 1945 késő tavaszával, május-június fordulóján záródik le, részben politikai – a kormány Budapestre költözése és a miniszterváltás – aktussal, részben a MÁV belső szervezeti működésének stabilizálódásával és az üzemi bizottságok túlkapásainak megfékezésével. A második periódust 1945 nyarától 1946/47 teléig helyezném, mint az újjáépítés és a folyamatos krízisek korszaka. A szénellátottság miatt a közlekedés 1945 telén leállt, és egészen a következő tél végéig folyamatosan kritikus szinten mozgott. A forint bevezetésével ugyan valamelyest enyhültek az államvasutak pénzügyi nehézségei, illetve a hiperinfláció eltűnése pénzügyi kiszámíthatóságot hozott a vállalatok életébe, azonban a hatalmas pusztítás miatti újjáépítési és beruházási költségek a vizsgált korszak végéig folyamatosan likviditási gondokat okozott a vasútnak. A helyzetet csak fokozta a személyzet szociális és lakhatási helyzetének súlyossága, ami 1946 elején spontán sztrájkot is eredményezett a három nagy főműhelyben, de a B-listázás jelentett létbizonytalanság is kihatással volt az üzemvitelre. 1947 tavaszától folyamatosan javultak a MÁV üzemi mutatói és sikerült a pénzügyi, műszaki és üzemviteli problémákat is csökkenteni,

⁴¹ Pálmány 1981.

ez a harmadik, a konszolidáció időszaka, amikor egyes mutatókban már elérte a vasút a békeidős teljesítményeket, 1949-re pedig befejeződött a vasúthálózat – nagyobb folyami hidak nélkül – alapvető helyreállítása és felgyorsult a békeidős üzemvitelre való átállás.

A „kényes” források természetesen az említett hetvenes évektől indult sorozat többi tagjából is kimaradtak, ennek ellenére jól használhatók, a bevezető tanulmányok komoly kutatói munkáról tanúskodnak. Erdmann Gyula és Pető Iván a magyar szénbányászat háborút követő történetét mutatták be a sorozatindító kötetben.⁴² A szénbányászat fundamentális jelentőségű volt a vasút számára, hiszen a vasúti közlekedés túlnyomó részben gőzvontatáson alapult egészen az 1960–1970-es évek fordulójáig. A szénbányák termelési kapacitása tehát alapvetően befolyásolta a vasúti közlekedést, ezáltal az ország gazdasági vérkeringését. Ugyanakkor a vasúti szállítási nehézségek visszahatottak a bányák termelékenységére és a bányászok ellátására. Nem véletlenül helyezett nagy hangsúlyt a kormány e két szektor mielőbbi helyreállítására. Az összeválogatott dokumentumokból plasztikusan kirajzolódnak a fenti összefüggések. Említésre méltó még az újjáépítési minisztérium forrásaiból válogató kötetet, amelybe – bár a tárcát birtokló kisgazdapárti miniszterek a gazdaság egészére rálátó központi szervet szerettek volna kreálni a minisztériumból, ez végül nem sikerült a baloldali pártok ellenállása miatt – elsődlegesen a magán- és középületek helyreállításával, illetve közfoglalkoztatással kapcsolatos dokumentumok kerültek be.⁴³

Pető Iván másik két munkáját is feltétlen meg kell említeni a korszak gazdaságpolitikáját vizsgálva. Előbb a magyar jóvátétel intézményi hátterét tárta fel,⁴⁴ majd Szakács Sándorral közösen írták meg a szocialista gazdaság történetét bemutató könyvet, aminek sajnos csak az első része jelent meg, az 1968 utáni rész már nem készült el.⁴⁵ A szerzőpáros hihetetlen mennyiségű, a gazdaság valamennyi ágazatából származó adattal és korabeli elemzések feldolgozásával állította össze a ma is megkerülhetetlennek számító kötetet. Meg kell még említeni Major Iván monográfiáját is, aki kimondottan a közlekedés és gazdaság kapcsolatát vette górcső alá. Bár könyve elsősorban a tervutasításos időszakokkal foglalkozik, történeti előzményként visszautal helyenként az 1949 előtti gazdasági-közlekedési összefüggésekre.⁴⁶ Ugyanez állapítható meg Hegedűs Gyula könyvéről is, azzal a

⁴² Erdmann–Pető 1975.

⁴³ Boreczky 1987.

⁴⁴ Pető 1982.

⁴⁵ Pető–Szakács 1985.

⁴⁶ Major 1984.

különbséggel, hogy Major – bár szintén sok adatot használ – inkább elmélet szinten, a rendszer működési elvét ismerteti, addig Hegedűs inkább eseményleíró, adatközlő.⁴⁷

Meg kell említeni az ÚMKL⁴⁸ másik levéltárosa, Alföldi Vilma tanulmányát is, aki a közlekedési tárca 1945 utáni szervezeti változásai mellett a közlekedés újjáépítési feladatait és a hároméves terv kitűzött céljait is feldolgozta esszéjében.⁴⁹

A rendszerváltás után Honvári János írt egyetemi tankönyvet a 20. századi magyar gazdaságtörténetről. Honvári nem pusztán a koalíciós időszak gazdaságpolitikáját mutatja be, hanem széleskörű kitekintéssel az ok-okozat összefüggéseket is ábrázolta, a mezőgazdasági és demográfiai tényezőkön túl a külpolitikai adottságokig.⁵⁰ A koalíciós időszak gazdaságpolitikai irányítását, illetve a gazdaságirányítás feletti hatalomért vívott küzdelmet tárta fel Germuska Pál 2017-es tanulmányában,⁵¹ egy az Országházban tartott előadásában pedig kifejezetten az 1945-ös év gazdasági helyzetét és gazdaságpolitikai eseményeit elemezte.⁵²

Bálint József a második világháborús veszteségeket vizsgálta sajátos, részben kronológia, részben forráskiadvány stílusú könyvében. Sajnos a források egy része nem új, hanem korábban már máshol is megjelent dokumentumok. Nagy érdeme a műnek, hogy sorra veszi az angolszász bombázások által okozott károkat a közlekedési infrastruktúrában és az iparban.⁵³

Néhány oldal erejéig Gyarmati György is kitért a koalíciós időszak gazdasági helyzetére, főleg az egyszerű emberek szempontjából fontosabb terményekről, termékekről és a termelékenységről közölt adatokat a Rákosi-korszakot bemutató monográfiájában.⁵⁴ Lentner Csaba is szentelt néhány oldalt az újjáépítési szakasznak az állami gazdaságpolitika alakulását dualizmustól napjainkig bemutató könyvében, ő viszont már közgazdasági szemmel vizsgálta a kérdést.⁵⁵

Az ország helyreállítása mellett a másik gazdasági kulcskérdés a jótétel teljesítése volt. A korábban már említett Balogh Sándor és Földesi Margit szerkesztette forráskiadvány és Gábor Péter disszertációja mellett G. Vass István publikálta a szovjet jótételi szerződés

⁴⁷ Hegedűs 1995.

⁴⁸ A rendszerváltás után az 1945 utáni iratokat őrző Új Magyar Központi Levéltárat integrálták a Magyar Országos Levéltárba, napjainkban Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára.

⁴⁹ Alföldi 1985.

⁵⁰ Honvári 2006: 85–112.

⁵¹ Germuska 2017a.

⁵² Germuska 2017b.

⁵³ Bálint 2013.

⁵⁴ Gyarmati 2011: 84–85 és 119.

⁵⁵ Lentner 2019: 72–80.

létrejöttének körülményeit,⁵⁶ Honvári János pedig a Rubicon online felületén írt összefoglaló tanulmányt a jóvátétel alakulásáról.⁵⁷

A második világháborút követő nagy társadalmi változások természetesen a vasutas társadalmat sem hagyták érintetlenül, jelentős változások zajlottak le 1945 után. Az állami alkalmazottak, tisztviselők társadalmi pozíciójának alakulását vizsgáló Kovács M. Mária társadalomtörténeti tanulmánya éppen ezért megkerülhetetlen.⁵⁸ A háború után a korabeli élet egyik legmeghatározóbb élménye a pengő hiperinflációja és a súlyos ellátási gondok, nélkülözések voltak. Botos János nem csak a magyar fizetőeszközök 20. századi történetével foglalkozott 2006-os monográfiájában, hanem a pénzromlások hétköznapi életre gyakorolt hatásaival is. Az egyes inflációs periódusok hogyan és miértjének ismertetése mellett az élelmiszerek és közszükségleti cikkek árának bemutatásával kézzel foghatóvá tette a bérből és fizetésből élők páratlanul súlyos helyzetét.⁵⁹ Hozzá hasonlóan Márton Áron is a létszükségleti cikkek árán keresztül ismertette az 1945–1946-os hiperinfláció drámaiságát.⁶⁰

Ahogy arról már volt szó, rendkívüli fontossággal bírt a széntermelés alakulása. A koalíciós időszak szénbányászatát több általános, összefoglaló jellegű könyv és tanulmány is érintette. A már említett Erdman–Pető forráskiadványon túl az általános bányászattal, illetve gazdaságpolitikában betöltött szerepével foglalkozott Bircher Erzsébet.⁶¹ Részletesen feltárta az újjászervezés egyes lépéseit és az egyes bányavidékek termelékenységének alakulását. Az általános, magyarországi szénbányászattal foglalkozó könyvek mellett számos közlemény jelent meg az egyes bányavidékekről. Ezeket mind sorba venni lehetetlenség, és disszertációnk szempontjából nem is szükséges, de néhány fontosabbnak ítélt művet mindenképpen meg kell említeni. A tatabányai szénbányászatról 1994-ben jelent meg átfogó munka bányamérnöki tollakból,⁶² a nógrádi szénbányászatról pedig Szvircek Ferenc muzeológus írt tanulmányt.⁶³ A kisebb bányamedencékről számos ismeretterjesztő munka, tanulmány és kismonográfia készült, így mindnyájuk felsorolása meghaladná erőnket. Egercsehi-medence széntermelésével kapcsolatban Csiffáry Gergely könyve, az ajkai szénmedencéről pedig Kozma Károly monográfiája említhető.⁶⁴

⁵⁶

https://www.archivnet.hu/diplomacia/dokumentumok_a_magyarszovjet_jovatteteli_egyezmeny_ltrejottehez.htm
(Letöltés ideje: 2021.08.13.)

⁵⁷http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/magyar_jovattetel_a_2_vilaghaboru_utan/ (Letöltés ideje: 2021.08.13.)

⁵⁸ Kovács 1982.

⁵⁹ Botos 2006.

⁶⁰ Márton 2012.

⁶¹ Bircher 2002.

⁶² Csics–Pataki–Rozsnyói 1994: 109–115.

⁶³ Szvircek 2003–2004.

⁶⁴ Csiffáry 1977: különösen 52–60.; Hadobás, 2005. Kozma 1991.; Rónaföldi 2012.

A közlekedés helyreállításából az újonnan alakuló demokratikus honvédség is kivette részét. 1945–1946-ban az 1. műszaki hadosztály, hírközlési, híd- és vasútépítő zászlóaljai vettek részt a vasúti pályák és a hidak újjáépítésén. A hadosztály saját újságot is készített „Dolgozó Honvéd” címmel, amelyben a katonák munkájáról, fosztogatókkal szemben vívott harcokról, kitüntetett és szolgálatteljesítés közben elhunyt honvédekről közöltek cikkeket. Sajnos az újság meglehetősen rendszertelenül jelent meg. A műszaki katonákról általában kevés publikáció jelent meg, elsősorban a Magyar Néphadsereg, illetve Honvédség történetét feltáró kötetekben szenteltek a szerkesztők néhány oldalt a koalíciós időszakról szóló fejezetekben.⁶⁵ A fegyverszünet megkötése után 1945 márciusában kezdődött új alakulatok szervezése a hadifogolytáborokban lévő honvédekből. Az első ezredek Kárpátalján, valamint a Felvidéken dolgoztak a visszavonuló németek által felrobbantott vasúti vágányok és alagutak járhatóvá tételén. A rendszerváltás előtti összefoglalásokban nagy szerepet helyeztek a műszaki alakulatok helyreállító tevékenységére, ezzel is hangsúlyozva a németek elleni magyar katonai részvételt.

Az első részletes tanulmány még 1955-ben jelent meg, az 1. műszaki hadosztály volt parancsnoka, Molnár Pál tábornok tollából.⁶⁶ A nyolcvanas években több műszaki tiszt kezdett foglalkozni a demokratikus hadsereg ország-újjáépítő tevékenységével, de ezek csak kéziratok maradtak, nem jutottak el a szélesebb közönséghez.⁶⁷ Tudományos igényességgel Léka Gyula fordult először az újjáépítésben résztvevő műszaki csapatok felé, kandidátusi értekezést írt az alakulatok szervezéséről, működésükről és teljesítményükről.⁶⁸ Horváth Attila 2005-ben foglalkozott behatóbban a háborús pusztítás és helyreállítás logisztikai következményeivel, tanulmánya egy részét a katonai helyreállításnak szentelve.⁶⁹

A magyar közlekedéstörténet historiográfiája nem lenne teljes két alapvető mű nélkül. Frisnyák Zsuzsa 2001-ben készült el kronológiájával, amihez egy közlekedési korszakolást is készített, illetve ezen korszakok jellemzőit, gazdasági és társadalmi hatásukat ismertető

⁶⁵ Mucs–Zágoni 1984: 42–43., 99–115.; Liptai 1985. II. kötet.: 528–536.; Helgert–Vass 2006: 291–298. Kovács–Nyers–Padányi 2012: 15–48.

⁶⁶ Molnár 1955.

⁶⁷ Halassy Géza–Kürtös Lajos: Az MN alaprendeltetésétől eltérő tevékenységek története. (1985) 4–16. Kézirat. HL MN Különgyűjtemény. TGy II. MN-T/18.; Halassy Géza: Az MN Műszaki Főnökség és jogelődjének története, 1944–1980. Budapest, 1985. 7–11. Kézirat. HL. MN Különgyűjtemény. TGy II. – II/B-31.; Gellért Tibor: A 3. Magyar Vasútépítő Dandár a fasizmus ellen. (1986?). Kézirat. HL MN Különgyűjtemény. II/D-10. Kézirat.; Dobó Ferenc: Az MN Katonai Közlekedési Szolgálat története, 1945–1948. 1985. Kézirat. HL MN Különgyűjtemény. II/B-24.

⁶⁸ Léka Gyula: A műszaki csapatok részvétele az ország újjáépítésében, 1945–1948. (kandidátusi értekezés) kézirat. Hadtörténelmi Levéltár, MN Különgyűjtemény. TGY-II.A. VIII/a-11.

⁶⁹ Horváth A. 2005.

tanulmányt.⁷⁰ Az újjáépítési periódusra csak két mondatot szánt, amelyben az újjáépítési periódust 1948-cal lezártának véli, illetve véleménye szerint a szovjet gazdasági-közlekedési modell átvétele már 1945 után megindult. Sajnos a két fontos állítás bővebb kifejtésére nem vállalkozott, pedig jó lett volna, ha kifejti pontosan mire gondolt. Az újjáépítés időszaka a vasút szempontjából meglátásom szerint nem zárható le 1948-al, bár kétségtelen tény, hogy majdnem minden vasútvonalon újraindult a forgalom, kivéve a nagyobb folyók által keresztezettekét. Az utolsó újjáépített nagy folyami vasúti hidat, az északi, vagy más néven újpesti összekötő Duna-hidat csak 1955-ben adták át a forgalomnak. Azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy rengeteg hidat, átereszt ideiglenes megoldással állítottak helyre, amelyek átbecsátó kapacitása – terhelési és sebességkorlátozási okokból – elmaradt a háború előtti időszakétól. Hatványozottan igaz ez a vissza nem épített második vágányokra.

Izgalmas kérdés a szovjet modell átvételének datálása. Kétségtelen tény, hogy a kommunista párti Gerő miniszterségének tevékenységének egyik első, és nagyon fontos utasítása volt az „Arccal a vasút felé!”-program keretében munkaverseny indítása vasúti járművek kijavítása érdekében. Ezt újabb munkaversenyek követték 1946 nyár végétől, kapcsolódva az őszi betakarítási időszak jelentette járműtöbbleti igényhez, járműjavítási és kocsirakodási versenynek indultak. Lényeges különbség azonban, hogy 1949-ig a vasút területén nem voltak „önkéntes” felajánlások, ugyanakkor kétségtelen tény, hogy már 1946-ban megjelentek vasutas munkások bányászokhoz, illetve más vasúti üzemek munkásaihoz intézett felhívásai a normán felüli termelésre.⁷¹ Azt azonban érdemes szem előtt tartani, hogy ezeken a munkaversenyeken 1949-ig nem történtek előzetes termelékenységjavító felajánlások.⁷² Még a hároméves újjáépítési terv sem minősíthető szovjet gazdasági modell átvételének, hiszen Nyugat-Európa több országában is indítottak államilag felügyelt, több éven át tartó újjáépítési programokat.⁷³ Azt is meg kell említeni, hogy nagyon korán, már 1946 elején megindul Gerő Ernő dicsőítése, piedesztálra emelése, és nem csak a kommunista párt, hanem a szakszervezet is részt vesz ebben a kampányban. (29. és 30. kép) Azt is nehezen lehet megkérdőjelezni, hogy a szakszervezet újságjában nagyon hamar megjelennek az 1950-es évek elején általánosan

⁷⁰ Frisnyák 2001: XX–XXII. és 191–203.

⁷¹ „A vasutasság felhívása a bányászokhoz a szén minőségének megjavítására” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. november. 1-2.; „Vasútüzemek dolgozóinak jelentkezése az országos munkaversenyre” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1948 márc. 1. 3. (A Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja 1945 december és 1948 január között havonta jelent meg, 1948 februártól már havi kétszer adták ki, hónap 1-én és 15-én. 1948 júliusában a közlekedésben érintett szakszervezetek összeolvadásakor Közlekedés névre változott a szakszervezet újságjának címe.)

⁷² „Az Istvántelki Főműhely elsőnek csatlakozott a diósgyőri dolgozók felhívásához a vasúti műhelyek közül” Közlekedés. 1949 márc. 1. 5.

⁷³ Germuska 2017a: 8.

használt fogalmak és nyelvi fordulatok, ennek következtében a Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja csak úgy hemzsegett a reakciók elleni fellépésre és munkafegyelemre szólító cikkektől.

A kommunista párt, illetve az egyre inkább az MKP befolyása alá kerülő Magyar Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezete mindenhol Gerő és az ő – természetesen kommunista párti – közvetlen munkatársainak érdekéért hirdették a közlekedés helyreállítását. A szakszervezet havi képeslapjában a szovjet személyi kultuszt idéző gondolatok jelentek meg már 1947-ben. Ahogy a magazin fogalmazott: „Egyetlen út, amelyen eredménnyel járhatunk: a GERŐ ERNŐ által mutatott út”⁷⁴ „Kövessük Gerő Ernőt és naggyá tesszük vasutunkat.”⁷⁵ És hogy kik voltak azok a bizonyos hű munkatársak? Az 1947 májusi számban a miniszter mellett a szakszervezeti vezetők is megjelentek fotóval és rövid jellemzéssel. Nyilván a szociáldemokrata szakszervezeti elnököt, Király Gézát nem lehetett kihagyni, így Gerő szimbolikus jobbjára ő került, a miniszter baljára pedig Gyócsi Jenő, a szakszervezet főtitkára, aki „nem szűnik meg dolgozni, ha a vasutas-sors jobbrafordításáról van szó. Kedves közvetlensége és állandó segítése sok barátot szerzett személyének. Gerő Ernő legodaadóbb munkatársa.”⁷⁶ Még plasztikusabbá teszi Gerő Ernő a sötétben fáklyával utat mutató szerepét a szakszervezet azon karikatúrája, ahol éppen a három éves tervet vitatja meg. Az íróasztalnál Gerő ül, két oldalán Karczag miniszteri osztályfőnök és Bebrits államtitkár, mögöttük Király és Gyócsi szakszervezeti vezetők állnak, Gerő mögött pedig Varga MÁV-elnök kezében egy mozdony makettjével, miközben a szakszervezeti újság szerkesztője, Szelecsényi István szaladva érkezik kezében a legfrissebb számmal (35. kép).⁷⁷

Mindazonáltal a vasút, és általában a közlekedés újjáépítése elsősorban a régi szakembergárda érdeme volt, amihez kétségtelenül hozzájárult a kommunista és szociáldemokrata pártok munkásokat mobilizáló politikája.

A másik fontos közlekedéstörténeti összefoglaló munkát Majdán János 2014-ben jelentette meg. Magyarország elmúlt három évszázadának közlekedéstörténetét bemutató könyvét gazdagon illusztrálta fényképekkel, térképekkel és ábrákkal.⁷⁸ Meg kell még említeni Frisnyák Zsuzsa közlekedéspolitikai forráskiadványát is, amelyben több mint hatszáz oldalon gyűjtött össze a szocialista korszak közlekedéspolitikájának társadalmi és gazdasági aspektusait egyaránt bemutató forrásokat. Sajnos a mintegy százoldalas bevezetőben mindössze egy oldal jutott a koalíciós időszakra, a források között is csak egy memorandum található a párizsi

⁷⁴ Szabad Vasutasok és Hajósok Képeslapja. 1947 május 1. 2.

⁷⁵ Szabad Vasutasok és Hajósok Képeslapja. 1947 május 1. 5.

⁷⁶ Uo.

⁷⁷ Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947 augusztus. 12.

⁷⁸ Majdán 2014: 147–155.

békekonferenciával kapcsolatos területi vonatkozásokkal kapcsolatban.⁷⁹ A magyar vasút rövid történeti összefoglalásával 2017-ben Horváth Csaba Sándor is letette névjegyét, aki elsősorban dualizmus-kori, újabban I. világháború vasúti közlekedésével foglalkozik. Munkájában a vasút funkcióváltozásait dolgozta fel, a II. világháborús és az újjáépítési periódus logisztikai funkcióját hangsúlyozva.⁸⁰

A vasút és a vasúti közlekedés helyreállításáról számtalan ismeretterjesztő és tudományos cikk, illetve tanulmány készült, de ugyanígy számos, a magyar vasút általános történetét bemutató könyv egy-egy fejezete foglalkozott a vasút és a vasúti járműgyártás II. világháború utáni újjáépítésével. Az általános vasúttörténeti témájú könyvek általában valamilyen évforduló kapcsán jelentek meg, ami tükröződött reprezentatív megjelenésükön is. 1965-ben jelent meg a második világháborút követő 20 év eredményeit bemutató kötet a MÁV kiadásában, egy rövid fejezetben kitekintve a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasútra (GYSEV) is. A kiadvány hivatalos használatra készült, mindössze 500 példányban a MÁV házi nyomdájában, rengeteg fotó, diagram és táblázat felhasználásával.⁸¹ Ezt követte hét évvel később Czére Béla által összeállított, fényképekkel szintén jól illusztrált könyv, immár a szélesebb publikum számára, ami szintén az 1945 utáni fejlődést mutatta be.⁸² A korabeli terminológia szerint hazánk felszabadulásának 40. évfordulójának alkalmából a Magyar Államvasutak többek között egy szakmai-politikai vetélkedőt szervezett. A versenyre való felkészüléshez adták ki az 1945–1985 közötti időszak fontosabb eseményeit és adatait – egyébként rengeteg adatot tartalmazó – összefoglaló füzetet, ami szinte az 1965-ös könyv lerövidített változata volt, semmi új információt vagy adatot nem tartalmazott.⁸³ Természetesen ezeken a könyveken kisebb vagy nagyobb mértékben érződött a marxista történelemszemlélet, a Vörös Hadsereg is csak pozitív fényben tűnhetett fel.

Már a rendszerváltás után jelent meg a Magyar Államvasutak 125. évfordulójára kiadott reprezentatív könyv,⁸⁴ bár helyesebb inkább fényképalbumnak nevezni rövid bevezető szövegekkel, amit három évvel később, a magyar vasúti közlekedés 150. évfordulója alkalmából kiadott két könyv követett.⁸⁵ Ezek már kivétel nélkül a szélesebb közönséghez, a vasút iránt érdeklődők egyre népesebb táborához szóltak. Idetartozik a Kovács László főszerkesztésével megjelenő hétkötetes magyar vasúttörténeti sorozat, amelynek ötödik és

⁷⁹ Frisnyák 2011: 111–125.

⁸⁰ Horváth Cs. 2017: 294–295.

⁸¹ Farkas–Halász–Mészáros–Tökési 1965.

⁸² Czére 1972.

⁸³ A magyar vasút 40 éve. 1985.

⁸⁴ Mezei 1993.

⁸⁵ Mezei 1996.; Mezei–Somody 1996.

hatodik kötete foglalkozott a két világháború közötti időszakkal, illetve a második világháború utáni újjáépítéssel. A sorozat egységes felépítésű, szakszolgálati áganként mutatta be a pályaszerelés és hídépítés, a vasúti épületek, járművek, biztosító és távközlési berendezések, illetve szociális intézmények fejlődéstörténetét egy-egy felkért szakember által.⁸⁶ Mivel a szerzők is gyakran ugyanazok voltak, ezért nincsenek nagy tartalmi különbségek az 1996-os és 1998-as kötetek fejezeteiben. A Magyar Államvasutak utolsó nagyobb díszes kiadványa az állami vasúttársaság alapításának 140. évfordulóján megjelenő „A magyar vasút krónikája” két kötete,⁸⁷ valamint a MÁV elnökeinek és vezérigazgatóinak életrajzi lexikona.⁸⁸ A 19. és 20. századot külön-külön feldolgozó, egyfajta kibővített kronológia nem pusztán évszámokat és eseményeket tartalmaz, hanem helyenként kisebb kiegészítő-magyarító cikkek és számtalan fénykép, korabeli plakát segítségével mutatja be a magyar vasút számára kisebb-nagyobb jelentőségű történéseket, legyen szó járműről, nemzetközi egyezményről, balesetről vagy üzemalapításról. A Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút életképeit tartalmazó szintén reprezentatív kiadvány 2008-ban jelent meg Finta Béla, egykori GYSEV-alkalmazott fényképeiből válogatva. Az újjáépítés idejéről készült fotók plasztikusan ábrázolják a vasúti infrastruktúrában keletkezett károkat és a közlekedés újraindításáért folytatott néha már-már heroikus erőfeszítéseket.⁸⁹ Természetesen a nagyobb üzemek, mint például az egyes járműjavító (fő)műhelyek,⁹⁰ illetve a vasúti igazgatóságok⁹¹ is egy-egy kötetrel emlékeztek meg a kerek évfordulók alkalmával. Mindegyikben található néhány oldal az adott igazgatóság vagy műhely háború utáni újjáépítésben való részvételéről, annak körülményeiről és az elért teljesítményről, de ezek általában kronologikus sorrendben néhány adat felsorolásában merülnek ki.

A már említett 1993-as Mezei István szerkesztésű album mellett 2009-ben Frisnyák Zsuzsa szerkesztésében is megjelent a magyar vasút történetét fényképekkel bemutató kötete.⁹² A második világháborús károk és újjáépítéshez kapcsolódó rész néhány fotóval a szocialista vasút fejezeten belül kapott helyett, tehát csakúgy, mint a 2001-es kronológiája bevezető

⁸⁶ Magyar vasúttörténet V. kötet. 1998. A sorozatból készült angol, francia, német és orosz nyelvű összefoglaló kötet is. A hetedik kötet egy kiegészítéseket és javításokat tartalmazó kötet.

⁸⁷ Mezei 2009.

⁸⁸ Kovács 2009.

⁸⁹ Tóth S. 2008: 77–162.

⁹⁰ Mikecz 1976.; Csizmadia 1980.; Bertók-Kövér-Mészáros 1996.; Fehér-Jászfi-Mándli 1997.; Zágonyi 1998.; Mohay-Bory-Fojtán 2003.; Simon 2006.; Horváth L. 2007.

⁹¹ Szabó 1988.; Gazdag 1990.; Bory 1992b.; Kövér 1995.; Horváth F. 1996.; Frisnyák et alii. 2012.; Imre-Majdán 2013.

Kövér István főszerkesztő vezetésével háromkötetes munka készült a szombathelyi igazgatóság centenáriuma. Az első kötet az egyes szakszolgálatok történetét mutatja be, a második kötet a vasútvonalak történetét ismerteti, a harmadik kötet pedig az egyes szolgálati helyek archontológiája.

⁹² Frisnyák 2009. A II. világháborús rombolásokkal és helyreállítással foglalkozó részre lásd: 165–170.

tanulmányában, itt sem szentelt külön részt az újjáépítésnek. Itt érdemes megemlíteni Hugo Pereira portugál vasúttörténésznek a fotográfiairól, mint primer forrásról írt módszertani tanulmányát.⁹³ Pereira a fotót nem pusztán illusztrációkénti felhasználásra javasolja, hanem az esemény, a mód, a magatartás és a megjelenés vizsgálatára is, nem feledve, hogy a fénykép nem lehet teljesen objektív, a fényképező szemléletmódját, véleményét, szempontját tükrözi. Egy fénykép több rétegű értelmének kibontásához elengedhetetlenül szükséges alapos és több szakmai (rész)területre is kiterjedő ismeret, háttértudás fontosságát ugyanakkor sajnálatos módon nem említi. Pereira elméleti cikkével szemben kézzelfoghatóbb segítséget nyújt a fényképezés történettudomány és segéttudományai általi felhasználásáról Stemlerné Balog Ilona, a Magyar Nemzeti Múzeum fotótára volt munkatársának könyve.⁹⁴ A rövid elméleti rész után a gyakorlatban is hasznosítható ismereteket ad át a fényképezés technikájának alakulásáról, illetve magának az adott fényképnek megfejtéséhez.

Érdemes még megemlíteni a magyar vasútról és történetéről a *Railway Histories of the World* sorozatban megjelent ismeretterjesztő kötetet Peter Michael Kalla-Bishop tollából.⁹⁵ A fényképekkel és térképekkel illusztrált könyvben általános fejlődéstörténet olvasható néhány vasútvonal, vasúttársaság, valamint a vontatójárművek történetével kiegészítve. A II. világháborús veszteségeket röviden és lényegre törően mutatja be, bár kisebb pontatlanság azért előfordul a könyvben: például a Solt–Dunaföldvár vasútvonal megnyitását 1953-ra teszi, jóllehet valójában már 1940-ben átadták a forgalomnak, a háború okozta károk helyreállítása pedig 1951-re készült el.

Szerencsére nem csak az utókor – olykor szelektív, igaz utólagos bölcsélettel felvértezett – értékelésére kell támaszkodnunk, a korábban soha nem tapasztalt mértékű pusztítás után a kor szakemberei hosszasan gondolkodtak a közlekedés helyreállításának lehetőségeiről az 1940-es évek második felében. A helyreállítási javaslatok, problémafelvetések során nem kizárólag a háború előtti állapotok helyreállítását tűzték ki célul, hanem a korábbi rendszer hiányosságait korrigálva képelték el – a megvalósultakhoz képest néha már inkább álmodozásnak tüntek – Magyarország közlekedési rendszerének újjáépítését. A különböző memorandumok és javaslatok ugyan általában nem jutottak el szélesebb körökhöz, de konferenciák, országos gyűlések is voltak, ahol az elhangzott előadások nyomtatásban is megjelentek. Közös bennük, hogy kiinduló pontnak a háború előtti színvonalat és a pusztítás mértékét tekintették, a helyreállítás addigi ütemének ismertetése után pedig a még

⁹³ Pereira 2022.

⁹⁴ Stemlerné 2009.

⁹⁵ Kalla-Bishop 1971: 163–166.

előttük álló rövid- és középtávú feladatokat mutatták be az előadók.⁹⁶ A rombolásban meglátták az esélyt a rendszerbeli akadályok megoldására, más kérdés, hogy egyes fejlesztési javaslatok – még ha racionalitásukhoz kétség sem férhetett, mint a Budapestet elkerülő Cegléd–Székesfehérvár–Komárom vasúti körgyűrű vagy Debrecenről Szegeden és Pécsen át Sopronig vezető transzverzális közút megépítése – meghaladták az ország erejét. Persze a nagyobb ívű elképzelések csírái, előzetes tervei már a háború előtti szakmai fórumokon is megjelentek.⁹⁷

Az ország helyreállításának addig elért eredményeit nem csak újságcikkek és filmhíradók, esetleg előadások keretében ismerhette meg a nagyközönség, de 1947 tavaszán a budapesti Károlyi-palotában kiállítás is nyílt a közlekedési infrastruktúra újjáépítéséről.⁹⁸

Az utókor értékelését nehezebb összegyűjteni a rendkívül gazdag szakirodalom miatt. A vörös borítójú Magyar Vasúttörténet külön fejezetet szentelt az egyes kötetek által tárgyalt periódus vonatkozó bibliográfiájának összeállítására, de ezek is már több mint húsz évesek. Számos cikk jelent meg vasutasok tollából az egyes vasúti szakszolgálati lapokban,⁹⁹ sajnos a történettudomány kritériumainak nem mindig megfelelően – általában hiányos forrásjegyzettel.¹⁰⁰ Az 1988-ban indult Vasúthistória Évkönyv sorozatban viszont már alaposabb kutatásokat tükröző tanulmányok jelentek meg, nem csak vasutasok, mérnökök, hanem történészek és amatőr vasúttörténészek tollából.¹⁰¹ Az 1980-as évek legvégén a MÁV által dotált vasúttörténeti sorozatban számos értékes monográfia és visszaemlékezés jelent meg 2007-ig. A könyvsorozat tekintélyes része foglalkozott a járművekkel. Nem kell látnoknak lenni hozzá, hogy még sokan fognak írni a különböző mozdonyosorozatok történetéről. Ezeket nem csak azért érdemes felhasználni, mert általában adatokat közölnek az állag alakulásáról, hanem mert sokszor egy-egy technikai, üzemi korszerűsítés, vagy éppen a típusváltás és annak ok-okozati viszonya is megjelenik.¹⁰² Meg kell jegyezni azonban, hogy több, vasúti szakértők

⁹⁶ Gál 1946.; Az 1946. augusztus 11-i I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszus előadásai. In: Közlekedési Közlöny 1946. évi különszáma.; Magyarország közlekedésügye 1947. (Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezet Közlekedési Szakosztálya, a Magyar Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezete és a Magyar Közlekedési Alkalmazottak Szabad Szakszervezete által 1946–1947-ben együttesen rendezett közlekedési előadássorozat anyagai.)

⁹⁷ Pártos 1937.

⁹⁸ Fodor 1947.

⁹⁹ A „Sínek Világa” c. folyóiratban a pályaépítési- és fenntartási, valamint a hidász, kisebb részben a magasépítmenyi cikkek jelennek meg. A „Vezetékek Világa” periodika a távközlési, biztosítóberendezési és erőszármú berendezésekről közöl – olykor technikatörténeti - cikkeket, tanulmányokat, míg a „Vasútgépészet”-ben vasúti járművekről, elsősorban a vontatott járművekről lehet történeti cikkeket olvasni. A forgalmi szakszolgálat „Forgalom” c. újságjában egy-egy balesetet feldolgozó cikk lehet érdekes a történelemtudomány számára, alapvetően azonban a jelen forgalomszervezési kérdéseivel, problémáival foglalkoznak a szerzők.

¹⁰⁰ A népszerűsítő, ismeretterjesztő munkák gyakori hibáiról lásd még Kalocsai 2016: 147–149.

¹⁰¹ Néhány releváns példa: Holnapy 1989.; Bory 1992.; Czére 1993.; Keller 1995.; Villányi 1995.; Szécsey 1995.

¹⁰² Csiba 1994.; Fojtán 1998.; Szécsey 2001.; Lánosz 2007.; Süveges 2010.; Kirchner–Tóth S.–Villányi 2012.; Kovách 2014.

által írt művek egyik jellemző sajátossága, egyúttal hiányossága is, hogy dominál a statisztikai szempont. Rengeteg adatot használnak a fejlődés alakulására, de ezek jelentőségének mélyebb magyarázata, az összkép szempontjából fontos valós tartalom megvilágítása gyakran hiányos, vagy teljesen elsikkad.¹⁰³ A vizsgált korszakban jellemzően használt mozdonyok összefoglaló története megtalálható a *Magyarország mozdonyai* című igényes, fotókkal gazdagon illusztrált kiadványban.¹⁰⁴ Szécsey István a Ganz-Mávag volt mérnöke több tanulmányt és könyvet is szentelt a Ganz vasúti járművei történetének. Ezek közül kiemelendő a Ganz által 1920 és 1959 között gyártott vontató és vontatott vasúti járműveit ismertető kötete, amelyben a technikai paraméterek mellett rövid járműtörténet is található, de a vizsgált korszak Ganz vasúti járműgyártó kapacitásáról is értékes adatokat közöl.¹⁰⁵

A járművek másik megközelítési pontja a gyártó cégek története. A Magyar Waggon- és Gépgyár (a későbbi RÁBA) történetét szerencsére már az 1970-es évek elején feldolgozták.¹⁰⁶ A magyar járműgyártás másik nagy zászlóshajójáról, a Ganz történetéről 1994-ben jelent meg egy reprezentatív kötet, amely azonban az akkor már különálló egyes Ganz utódvállalatok alapján egyfajta történeti termékismertetőben merült ki, a Ganz gyár és munkásai története nélkül.¹⁰⁷

A pályavasúti szervezet történetét, valamint a pályaépítés és pályafenntartás közegeinek rendkívüli újjáépítési erőfeszítéseit a volt pályamérnök, Horváth Ferenc dolgozta fel.¹⁰⁸ A vasúti épületek fejlődéstörténetét több könyvében is bemutatta Kubinszky Mihály építész, közülük témánk szempontjából két mű fontosabb. A kötetek érdekes adalékokat tartalmaznak a háborúban megsemmisült állomásépületek – szaknyelven felvételi épületek – pótlására emelt új vasúti épületekről.¹⁰⁹ Egyes vasútvonalokról is megjelentek rövidebb-hosszabb lélegzetvételű könyvek, sajnos a minőségük – elsősorban a felhasznált források és forráskritika hiánya miatt – eléggé hullámzó, így óvatosan kell bánni az ezekben szereplő információkkal.

A vasút újjáépítése kapcsán elengedhetetlen a vasutasok életét és munkakörülményeit ismertető szakirodalom, illetve visszaemlékezések felhasználása. A vasutasok életét a szolgálati szabályzat¹¹⁰ és az utasítások határozták meg, amelyekről időközönként rendszeresen számot

¹⁰³ Például hiába volt számban elegendő mozdonya a MÁV-nak 1947 őszén a szállítási feladatokra, a járművek többsége nem közlekedhetett a gyengébb felépítményű mellékvonalakon, ami a mozdonykarbantartás átszervezését és elodázását, valamint a restitúció halasztását vonta maga után.

¹⁰⁴ Máthé - T. Hámosi 2007.

¹⁰⁵ Szécsey 2013.

¹⁰⁶ Tabiczky 1977. II. kötet: 7–25.

¹⁰⁷ Mezei 1994: 74–194.

¹⁰⁸ Horváth F. 2005. II. kötet.

¹⁰⁹ Kubinszky 1983.; Gombár-Kubinszky 1989.

¹¹⁰ Korszakunkban a Szolgálati Szabályzat 1937. évi frissített kiadása rendelkezett az államvasúti alkalmazottak szolgálati kötelességeiről és jogairól.

kellett adniuk. A háborús időszak különleges körülményeire is születtek utasítások, ezeket foglalta össze Hámori Imre kézikönyvében.¹¹¹

A vasutas társadalom elitjét alkotó tisztviselői réteg képzéséről az idők folyamán több munka is megjelent. 1962-ben egy vékonyabb füzetben ismertette Udvarhelyi Dénes és Pallaga Pál a vasúti tisztképzés történetét¹¹², amit az intézet centenáriumaikor kiadott könyv követett Czére Béla szerkesztésében,¹¹³ hogy 2012-ben egy újabb kötetrel emlékezzen meg a MÁV a napjainkban Baross Gábor Oktatási Központ néven működő képzési centrumáról.¹¹⁴

Moldova György híres – a vasútközvetők között némi túlzással Bibliaként forgatott – szociográfiájában több idősebb vasutast is megszólaltatott, akik a háborús és újjáépítési megpróbáltatásokról is vallottak.¹¹⁵ Lovas Gyula, a GYSEV alkalmazottja az 1980-as években diktafonnal járta az országot és gyűjtötte az idősebb vasutasok háborús emlékeit.¹¹⁶ A szalagra mondott visszaemlékezések csak a rendszerváltás után jelentek meg nyomtatásban, az egyes emlékezőknél még tetten érhető az óvatos fogalmazás, hogy mit lehet elmondani és mit nem. Halas György forgalmi szolgálattevő visszaemlékezése nem csak egy klasszikus vasutas életpályát mutat be, hanem a vasutasok munkakörülményeit és a szociális helyzetüket, valamint rávilágít a vasút belső hierarchiájára is.¹¹⁷ Visszaemlékezése azért is kiváló, mert a II. világháború idején kezdte pályafutását, így még a régi, dualizmuskori hagyományokból táplálkozó vasútról, és már az új, szovjet mintákat átvevő szocialista vasútról is ír. Könyvéből jól kitapintható, hogy 1945 a vasút számára ugyanolyan fontos cezúra volt, mint az ország történelmében, bár a koalíciós időszak turbulens viszonyairól viszonylag keveset ír. Szabó Lajos székesfehérvári mozdonyvezető memoárja is értékes adatokat nyújt a vasutasok újjáépítés során végzett munkáiról, valamint a vasutasok hétköznapi küzdelmeiről, élelmiszer beszerzési praktikákról.¹¹⁸ Ugyanígy Tölgyes Lajos, a későbbi Gépészeti Szakosztály vezetőjének vallomásai is sok olyan apró trükköt és történetet mesélnek el, amelyek a háború borzalmainak túlélési technikáit, az újjáépítés megélhetési nehézségeinek átvészelési módszereit, illetve a pártok vasutas lelkekért vívott küzdelmének fortélyait mutatják be.¹¹⁹

¹¹¹ Hámori 1941.

¹¹² Udvarhelyi–Pallaga 1962.

¹¹³ Czére 1987.

¹¹⁴ Horváth–Keszmann 2012.

¹¹⁵ Moldova 1977.

¹¹⁶ Újra gurulnak a vonatok. 1996.

¹¹⁷ Halas 1991.

¹¹⁸ Szabó 1994.

¹¹⁹ Mezei 2004.

Nélkülözhetetlenek a vasutasok egészségügyi ellátásáról,¹²⁰ nyugdíjbiztosításukról, valamint egyesületeikről és egyesületi életéről készült munkák is,¹²¹ azzal a sajnálatos észrevétellel, hogy a hivatkozott tanulmányok valójában adatokkal kiegészített prózában megírt kronológiák. A vasúti alkalmazottak keresetéről, illetményeiről és kialakulásáról a Neuschl-Simon szerzőpáros könyvét érdemes fellapozni, sajnálatos ugyanakkor, hogy a korábbi és későbbi fizetésrendezésekkor életbe lépett fizetési táblázatok 1946. évi stabilizációkor bevezetett illetménytáblázatot nem közli.¹²²

A vasutasok és a társadalom viszonyának vizsgálatára az ELTE Néprajzi Tanszéke szervezett 2007-ben konferenciát, az ott elhangzott előadások szerencsére írott formában is megjelentek, amelyek további adalékkal szolgálnak elsősorban a vidéki, falusi közösségek és a vasutasok kapcsolatrendszeréről.¹²³ A szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeum 2011-ben rendezett kiállítást a vasút gazdaságot és társadalmat formáló szerepéről, amelyben a vasutasok sajátos társadalma, és a lakosság felé megvalósult közvetítő szerepe, polgárosító szokásaik és egyesületeik is megjelentek.¹²⁴ Bár a kiállítás elsősorban a dualizmus időszakára koncentrált, a korabeli fotókkal és műtárgyfotókkal ellátott kiállítási vezető jól használható a koalíciós időszak vizsgálatánál is, mivel a régi „vasutas világ” rendszere és hagyományai még erősen hatottak a II. világháborút követő években is.

Bán Dávid a vasút egy igen izgalmas, ám Magyarországon alig-alig kutatott részét tárta fel történelemtudományi doktori disszertációját kibővítve. A vasúti pályaudvarokat vette górcső alá nem csak társadalomtörténeti szempontokat vizsgálva, hanem városon belüli szerepüket, nemzeti politikában betöltött szimbolikájukat, illetve funkciójukat – mint a reprezentativitás terei – is bemutatta. Magyarországon még az 1960-as években is valamelyik budapesti fejpályaudvaron fogadták az ideérkező fontosabb nemzetközi delegációkat, kormányküldöttségeket, illetve az állam- és a pártvezetés prominens személyiségeit is hazatérésükkor, de számos filmben is helyet kaptak és kapnak napjainkban is a grandiózus méretükkel lebilincselő (fej)pályaudvarok. Bán külön érdeme, hogy – alapos nemzetközi szakirodalmi kitekintés mellett – nem csak a hazai pályaudvarokkal foglalkozik, sőt, munkájának nagyobb része szól nevesebb külföldi pályaudvarokról, mint a hazaiakról.¹²⁵

¹²⁰ Jelinek 1990.; Bábiczy 1993.

¹²¹ Szerényi 1976.; Frisnyák 1993.; Horváth K. 1994.; Horváth K.–Szabó Gy. 2004.

¹²² Neuschl–Simon 1999.

¹²³ Máté 2008.

¹²⁴ „A vasút fénykora – A vidék modernizációja” 2011.

¹²⁵ Bán 2011.

Nem feledkezhetünk meg azonban az utasokról sem, ahogy ők látták a vasúti közlekedés újraindulását és az utazási körülmények alakulását, az utazási minőség normalizálódását. A korabeli újságcikkek, levéltári iratok és utasítások mellett nélkülözhetetlenek az utasok visszaemlékezései, naplói. Az összes memoár összegyűjtése és feldolgozása meghaladná erőnket, de nem is szükséges, mert a főbb motívumok már néhány műből is jól kitapinthatók, további információk már inkább csak egy-egy helyi sajátosságot, esetet írnak le. Budapest ostroma után újrainduló vasúti utazás, az első hónapok különösen kiszámíthatatlan és veszélyes körülményeiről is rendelkezésünkre áll memoár.¹²⁶

Madaras Jenő műegyetemista hallgatóként került ki 1944 karácsonyán Németországba, és majd egy év elteltével sikerült hazajutnia. Visszaemlékezése rendkívül értékes, mert részletesen kitér az amerikai hatóságok által szervezett hazatelepítés körülményeiről is. Az egyetemista fiatalokat nem hadifogolyként kezelték a nyugati megszállók, hanem „Displaced Person”, azaz elhurcolt személy kategóriába sorolták őket. Madaras így a magyar határig történő szállítási útvonalról, utazás közben ellátásukról és a magyar hatóságoknak való átadásukról is ír, nem csak a kaposvári szűrőtábortól a fővárosig tartó hazaútról.¹²⁷ Sajnos a nyugati hadifogságból hazatérőkre vonatkozó naplót vagy memoárt eddig nem sikerült feltárni, de nagy valószínűséggel a magyarországi szűrőtáborokig tartó szállításuk nem nagyon különbözhetett a DP-személyekétől. Dér Zoltán soproni gimnáziumi tanár naplója több ponton is érinti a vizsgált korszak vasúti közlekedését. Beszámol a soproni vasutat ért háborús károkról, de 1946 nyári belföldi utazása az igazán érdekes számunkra. A kiskunsági Apostagra kellett utaznia lányával együtt édesanyjához. Rendkívül érzékletesen írta meg az oda és visszaút során tapasztalt élményeit, az utazás veszélyeit és jellemző körülményeit.¹²⁸ Néha viszont csak az emóció jelenik meg a naplóíróban, mint Márai Sándornál, aki svájci utazásából a Keleti pályaudvarra érkezve, a csarnok üvegezésének javítását látva döntött – akkor még – úgy, hogy itthon marad.¹²⁹

Az utazás körülményeiről érdemes fellapozni Kalocsai Péter – ha nem is a szigorúan vett korszakról, hanem az 1932–1940 között közlekedő turizmusfejlesztő vonatokról szól – filléres vonatokról írt tanulmányát, módszertana, komplex látásmódja miatt.¹³⁰

¹²⁶ Martinkó 1988.

¹²⁷ Madaras 1993: 162–173.

¹²⁸ Dér Zoltán visszaemlékezése – azóta könyv formájában is megjelent – az apostagi utazásáról <https://sopronanno.hu/irodalom/der-zoltan-egy-kulonos-atlagember-elete-utazas-apostagra> (Letöltés ideje: 2022.12.30.)

¹²⁹ Márai 2014: 165–166.

¹³⁰ Kalocsai 2022.

A magyar vasúti közlekedés helyreállításának valódi értékével csak akkor szembesülhetünk igazán, ha összevetjük a környező országok vasúti infrastruktúrájában történt károkkal és helyreállítással. Sajnos a régió országainak közlekedéstörténete nem bővelkedik angol nyelvű publikációkban – német nyelvű még úgy-ahogy akad, főleg az osztrák és német vasutakról. Több mint tíz éve, 2009-ben az Union Internationale des Chemins de fer (Nemzetközi Vasúti Szövetség) segítségével Pozsonyban szervezte meg az International Railway History Association (Nemzetközi Vasúttörténeti Társaság, IRHA) a Kelet-Közép- és Kelet-Európa vasútjaival foglalkozó nemzetközi konferenciáját, az ott elhangzó előadások pedig 2014-ben jelentek meg. Ezek közül csak kettő érintette a háború utáni újjáépítést, Marcin Przegiętka a lengyel,¹³¹ Milan Klubel pedig a szlovák vasutakkal foglalkozott.¹³² A 2002-ben alakult IRHA két évvel később rendezte meg első konferenciáját az ausztriai Semmeringben a vasutak létrejöttének (pénzügyi) körülményeiről. Ezt követően két-három évente került sor újabb tematikus konferenciákra, így a 2009-es pozsonyira is. Az utolsó konferenciát 2018 decemberében tartották Budapesten a vasutak I. világháborús szerepéről.¹³³

A csehszlovák vasúthálózat újjáépítésével érintőlegesen foglalkozott Tomaš Nigrin, a prágai Károly Egyetem oktatója, a csehszlovák államvasutak és a szocialista tervgazdálkodás kapcsolatát bemutató habilitációjában.¹³⁴ A román vasutak történetéről 1977-ben készült könyv egy fejezettel emlékezik meg a második világháborút követő – náluk 1944-től 1947-ig datált – újjáépítési időszakokra. A korszaknak megfelelően erőteljesen megjelenik benne a Román Kommunista Párt „dicsőséges” szerepe az újjáépítésben, ahogy Észak-Erdély magyar fennhatóság alá kerülésének idejéről is lekicsinylő és sovíniszta felhanggal számol be. Az ideológiai és ultranacionalista sallangok figyelmen kívül hagyásával azonban értékes, adatokban gazdag könyvről van szó.¹³⁵

Kicsit távolabbra vetve tekintetünket, Stefano Maggi az olasz vasúti utazásról írt friss tanulmánya ad némi képet az itáliai vasúthálózatot ért II. világháborús károkról és felszámolásának haladásáról.¹³⁶ Még nyugatabbra tekintve, a spanyol vasúthálózat polgárháborús sérüléseinek kényszermunkával való helyreállításáról írt gazdaságtörténeti

¹³¹ Przegiętka 2013.

¹³² Klubel 2013.

¹³³ <https://aihc-irha-aihf.com/> Elérés ideje: 2022.10.05.

¹³⁴ Nigrin 2021. Köszönettel tartozom Tomaš Nigrin úrnak, hogy volt szíves rendelkezésemre bocsátani habilitációjának angol nyelvű fordítását.

A munka 2022 végén nyomtatásban is megjelent „The Rise and Decline of Communist Czechoslovakia’s Railway Sector” címmel a CEU Press gondozásában. Mivel a kötetet már nem volt idő kézbe venni, ezért kénytelen vagyok a kéziratban szereplő oldalszámokat megadni a hivatkozásoknál.

¹³⁵ Botez–Urma–Saizu 1977: 307–322. Köszönettel tartozom Radu Marza-nak a fejezet rendelkezésemre bocsátásáért, valamint édesapámnak a fordításért.

¹³⁶ Maggi 2022: 24–25.

tanulmányt Fernando Mendiola.¹³⁷ Összességében megállapítható, hogy az európai vasút II. világháborús veszteségeivel és az újjáépítéssel kapcsolatos angol nyelvű szakirodalom igen csekély, célravezetőbb inkább egy-egy ország általános gazdaságtörténetére fókuszáló műben keresni adatokat.¹³⁸ Üdítő kivétel Susan Major társadalomtörténeti monográfiája a brit vasutakon szolgáló női munkaerőről, a férfi munkaerő besorozásával hogyan vált elérhetővé a nők számára a korábban előlük elzárt munkakörök – mint az adminisztrátori, fűrészpor rakodó, kapus, vagy akár esztergályos – és a háború befejezése után kik és hogyan őrizhették meg munkahelyüket a hadseregből visszatérő férfiakkal szemben.¹³⁹

A közlekedéstörténet angol nyelvű nemzetközi periodikáját a *The Journal of Transport History* számait átnézve lehangoló eredménnyel szembesül a kutató, sem a korszak, sem a téma, sem Közép- és Kelet-Európa nem jelenik meg érdemben. Az 1953-as alapítástól 1992-ig összesen 124 cikk jelent meg vasúti témában, ezeknek 65%-a brit vonatkozású volt, a maradék 35% nagy részét amerikai, vagy a gyarmati múlt kötődéseként afrikai és ázsiai témák tették ki. Mindössze öt német, három orosz, valamint egy-egy holland és svéd témájú cikk jelent meg a folyóirat első negyven éve alatt, tehát Európáról jóformán alig, régiókról és a Balkánról pedig semmilyen tanulmány.¹⁴⁰ Az 1990-es évek végén megjelent néhány nem angolszász témájú vasúti cikk, egy-egy csehszlovák, spanyol és orosz témájú, de az ezredforduló után is alapvetően az angolszász világ vasúttörténetét – beleértve a volt gyarmatok vasúthálózatának kialakulását – bemutató cikkek jellemzik az évente két számmal jelentkező folyóiratot. Mindössze három tanulmány foglalkozik disszertációmmal tágabb értelemben úgy-ahogy kapcsolódó témákkal, kettő közülük a magánvasutak államosításával. A gazdasági világválságra adott válaszok egyik eleme volt több európai – így a francia, brit és svéd – országban is a vasutak államosításával az állami közlekedéspolitika révén – elsősorban új, piacot serkentő tarifák és hatékonyabb üzemvitel, illetve munkaszervezés bevezetésével – az adott nemzetgazdaság kedvező irányú befolyásolása. Gerald Crompton 1999-ben írt köztörténeti megközelítésű cikket az angol vasutak húsz évnél is tovább tartó államosítási folyamatáról.¹⁴¹ Martin Eriksson a svéd kormány magánvasúttársaságok részvényeinek megváltását mutatta be a három társaság által üzemeltetett Göteborg–Dalarna–Gävle vasúthálózat példáján keresztül.¹⁴² Tanulmányában a gazdasági világválság pénzügyi hatását,

¹³⁷ Mendiola 2017.

¹³⁸ Steiner 2013: 20.; Ciesla 2013: 59–63. és 69.; Eichengreen–Uzan 1992.

¹³⁹ Major 2018.

¹⁴⁰ Gourvish 1993.

¹⁴¹ Crompton 1999.

¹⁴² Eriksson 2017.

majd a világháború közlekedésre gyakorolt hatását – gumiabroncs és benzin hiány miatt felértékelődő vasúti szállítás miatt a részvények értéke 1938–1946 között akár háromszorosára is felemelkedtek – és ezek az Európában több országban is népszerűvé váló „Új állam”¹⁴³ koncepció találkozásának az infrastruktúra vasúti szegmensének állami tulajdonba vételében kicsúcsosodását mutatja be. Az esettanulmány külön erénye, hogy Eriksson összehasonlítást is végzett a francia és az angol államosításokkal. A periodika következő számában jelent meg Marie-Noëlle Polino rövid historiográfiai esszéje a francia vasutasság II. világháború alatti életével, munkájával és a hozzájuk kapcsolódó legendákkal.¹⁴⁴ A vasutasok szabotázzsal, ellenállással, zsidómentéssel és deportálásban való részvétellel foglalkozó munkák rövid összefoglalása és értékelése közben néhány érdekes, a közép- és kelet-európai kutató számára is hasznos információkra, adalékokra bukkanhat az olvasó, mint például a francia vasúthálózat feletti német irányítás kialakulása.

Összességében a *The Journal of Transport History* számaiban elvétve lehet a kontinentális európai vasúttörténettel foglalkozó cikket találni, továbbra is az angolszász történetírást érdeklő kérdésekkel foglalkozó témák dominálják a periodikát. A 2010-es évektől ugyanakkor egyre több módszertani cikk, illetve az urbanisztika és a közlekedéstudomány eszközeivel operáló interdiszciplináris esszé és tanulmány jelent meg.

A fentiek tükrében tehát elég kevés esélye van annak, hogy a környező országok vasúthálózatát ért veszteségekről és az újjáépítés problémáiról információnk legyen. Hogy ez még sincs teljesen így, az annak köszönhető, hogy a *Közlekedési Közlöny* 1947-től rendszeresen közölt rövid beszámoló cikkeket az egyes vasúttársaságok nemzetközi szakmai egyesületekhez, szervezetekhez eljuttatott adatszolgáltatásaiból nyert információk segítségével. A rövid, vázlatos, gyakran csak a legfontosabb adatokra koncentráló cikkek segítségével még is lehetséges egy – ha nem is túl részletes – általános európai kép felvázolása, ezzel pedig a magyar vasút problémáinak, illetve helyreállításának szélesebb kontextusba helyezése.

¹⁴³ Eriksson a Keynes-i értelemben vett új állam alatt a gazdasági folyamatokba beavatkozó államot érti, amelynek fontos szerepe van a társadalom szociális biztonságának megerősítésében, a jóléti szolgáltatások bevezetésében és bővítésében, amely szemben áll a korábbi liberális „éjjeliőr” állam felfogással.

¹⁴⁴ Polino 2018.

2. Háborús veszteségek

2. 1. Közlekedési ágakat ért veszteségek és helyreállításuk

Magyarország 1941. június 26-án, a máig tisztázatlan körülményű kassai és rahói légitámadások után hadviselő félként belépett a II. világháborúba. A német vezetés szemében megbízhatatlan Kállay Miklós miniszterelnököt – aki igyekezett a német kérések elől kitérni, minél kevesebbet teljesíteni Berlin követeléseiből, miközben kapcsolatokat keresett a nyugati szövetségesek felé – 1944. március 19-i német megszállás után a kormányzó leváltotta a Harmadik Birodalom számára jóval szimpatikusabb Sztójay Döme-re. Budapest így nyíltan a német politikai, katonai és gazdasági igények kiszolgálójává süllyedt, aminek következtében az angol és amerikai szövetséges légierők Magyarországra is kiterjesztették a hadviselést, hogy ezzel is akadályozzák a központi hatalmak hadigazdaságát és csapatmozgásait. Ugyan 1943-ban már előfordult szovjet légitámadás Budapest ellen, de az inkább csak jelzésértékű volt, súlyosabb károkat nem okozott. Nem így az 1944. április 3-án meginduló angolszász stratégiai légitámadások, amelyek célpontjai között nehézipari gyárak és üzemek, olaj- és vegyipari létesítmények, valamint fontosabb vasúti gócpontok és természetesen vasúti hidak egyaránt voltak. A Központi Statisztikai Hivatal (KSH) 1945. júniusi jelentésében ezernél is több település szerepelt a légitámadások célpontjai között, 43-at több mint húsz alkalommal is ért légicsapás.¹⁴⁵

1944. augusztus végén a feltartóztathatatlanul előretörő Vörös Hadsereg átlépte a korabeli Magyarország határát a Gyimesi-szorosnál, egy hónap múlva pedig már a trianoni magyar határt is Battonyánál. Az 1945. április közepéig elhúzódó harc rendkívül súlyos károkat okozott nemcsak emberéletekben, hanem az ország gazdaságában és infrastruktúrájában egyaránt. A légitámadások és földi harcok okozta károk mellett a visszavonuló német alakulatok ellenséget késleltető rombolásai, valamint a nyugatra hurcolt járművek, berendezések, nyersanyagok, állatok és műkincsek értékét a KSH 1946-os összesítésében 21 951 millió 1938-as értékű pengőre becsülte. A gazdasági ágazatok közül a közlekedés szenvedte el a legnagyobb kárt, 3689 millió pengő – 6 millióval „megelőzve” a mezőgazdaságot – veszteség érte, az az a károk 16,8%-a kötődött a vasúti, közúti, vízi vagy légiközlekedéshez,

¹⁴⁵ Romsics 2004: 263.;

Az angolszász légitámadásokról (a teljesség igénye nélkül) lásd még: Horváth A. 2019.; Magó 2010.; Oláh 2014. A háború végén a németek szempontjából kulcsfontosságúvá váló magyar ásványolajipar elleni légitámadásokról lásd: Cseh 2020.

illetve a távközléshez. A közlekedést ért károk 78%-át a vasút szenvedte el, a rombolások 2/3-át a visszavonuló németek okozták.¹⁴⁶

Méreténél fogva a Magyar Államvasutakat érte a legtöbb kár, arányait tekintve viszont az egyes kisebb vasúttársaságok, mint a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút, a Szeged-Csanádi Egyesült Vasutak, vagy a Debrecen–Nyírbátori HÉV hasonlóan súlyos veszteségeket szenvedtek. A MÁV és kezelésében lévő vasutak – a hazai vasúti üzleti hossz 89,5%-át tették ki – vagyonuk 62,3%-át veszítették el.¹⁴⁷ Tekintettel a vasúti károk és a helyreállítás következő fejezetekben történő részletes kifejtésére, itt most csak néhány fontosabb adattal kívánom érzékeltetni a háborús veszteségeket.

A győri programmal összefüggésben – készülve a háborúra – jelentős járműbeszerzés és vasútépítés indult meg 1938-ban, aminek további lendületet adtak a terület-visszacsatolások. Székesfehérvár és Kápolnásnyék között megépült a második vágány, valamint új összeköttetés létesült a dunaföldvári híd átalakításával és a csatlakozó vágányok megépítésével. Ennek távlati célja egy Budapest és Baja között félúton lévő, fővárost elkerülő transzverzális folyosó létesítése volt. Nem csak új mozdonyok és kocsik kerültek az Államvasutakhoz, hanem – a román kivétellel – a revízió során a csehszlovák és jugoszláv vasút készleteiből is átvett a MÁV.

Bár az 1945 utáni helyreállítás üteme figyelemre méltó, a szovjet hadiforgalom és a zsákmányszállítmányok miatt még a töredékére zuhant polgári forgalom szükségleteire is elégtelennek bizonyult. Nagyjából 1949-re sikerült helyreállítani a pályahálózatot, minden vasútvonal járhatóvá vált, még ha a háború előtti kapacitásoktól el is maradt. Ez főleg a biztosítóberendezések drága és lassú építési költségeinek, a számtalan hídprovizóriumnak köszönhető, valamint annak, hogy a költségcsökkentés miatt egyes kétvágányú szakaszokon csak az egyik vágányt állították helyre. A dunai és tiszai hidak állandó, vagy legalább félállandó formában való újjáépítése egészen 1955-ig húzódott – a szegedi Tisza-híd kivételével, ami a mai napig nem épült újjá.¹⁴⁸ Az állomásépületek újjáépítése még tovább tartott, a nagyobb vasúti csomópontok, mint például Budapest-Ferencváros, Budapest-Dunapart,¹⁴⁹ Debrecen, Győr, Hatvan, Nyíregyháza, Sopron, Székesfehérvár, vagy éppen Szolnok az angolszász bombázások, majd a földi harcok során szinte teljesen megsemmisültek, a vágányok és az épületek helyreállítására a vasúti forgalom függvényében került sor. A győri felvételi épület

¹⁴⁶ A mai Magyarország 1947: 38.

¹⁴⁷ A mai Magyarország 1947: 278.

¹⁴⁸ Szintén nem épült újjá a nyíregyházavidéki és a bodrogi keskeny nyomtávú vasúthálózatokat összekötő balsai Tisza-híd.

¹⁴⁹ Budapest-Dunapart pályaudvar elsősorban tehervonatokat kezelt, a mai Boráros tér és Rákóczi-híd között terült el. Innen vezettek vágányok a dunaparti gőzmalmokhoz, közraktárakhoz, valamint a Fővám téri nagycsarnokhoz.

1958-ban, a debreceni 1961-ben készült el, Szolnokon pedig 1975-ben adták át a végleges állomásépületet.

A hazai közúthálózat is jelentős károkat szenvedett, elsősorban a nagyobb folyami hidak rombolása okozott nehezen pótolható nehézséget a közlekedésben. A két világháború között jelentős – bár a szükségéstől jelentősen elmaradó – fejlesztések révén 1937-ben 30 353 km-es közúthálózat mintegy 10%-a volt pormentes (aszfalt vagy beton) burkolatú, 69%-a vizes makadámburkolatú és kavicsút, 21%-a pedig földút. Mintegy 2500 km bekötőút hiányzott, ami a lakosság 7%-át érintette. A háború alatt az elmaradt karbantartások és a megnövekedett forgalom – főleg a lánctalpas járművek útburkolatra gyakorolt hatása –, valamint a háborús károk miatt a makadám útpályák 70%-a, az állandó burkolatú pályák 20%-a rongálódott vagy semmisült meg. A hídállományban még súlyosabb – és ami fő, sokkal nehezebben és drágábban helyreállítható – károk estek, az összes dunai és tiszai híd, valamint az 50 méternél nagyobb nyílású hidak áldozataként estek a visszavonuló német csapatok rombolásának.¹⁵⁰ Az ország 8373 db közúti hídja 67 136 folyóméter (fm) összhosszban ívelt át folyók és völgyek fölött. Szám szerint 1424 db pusztult el, ami 17%-ot jelent, összhosszban viszont a 27504 fm már 41%-ot jelentett. A lerombolt hidakból 15 168 fm vashíd, 9872 fm vasbeton és kőhíd, 2464 fm pedig faszerkezetű híd volt.¹⁵¹

A gépjárműállomány nagy része – a honvédségi bevonultatások, valamint a háború éve alatt egyre szigorúbbá váló üzemanyag és gumikiutalások révén – a háború utolsó éveire már használhatatlan állapotba került, a fennmaradó gépjárművek – elsősorban teherautók és buszok, hiszen ezek katonai használhatósága sokkal jobb volt a személyautókénál – vagy nyugatra kerültek, vagy megsemmisültek a harcokban, kisebb részüket pedig orosz csapatok szerezték meg. A Vörös Hadsereg még azokat a gépkocsikat is elvitte, amelyeken nem volt abroncs, „szerezték rá” és tovább használták.¹⁵² Ráadásul a rossz utak és a gépkocsik hiánya miatt újra megjelenő fogatolt járművek lovainak patkóiból kieső patkószegek a meglévő gépkocsiállomány gumiabroncsait „tizedelték meg” újra és újra.¹⁵³ A fogatolt járművekre már a háború előtt is panaszkodtak a közúti szakemberek, a lovak patái ugyanis rongálták a betonburkolatot.¹⁵⁴ A háború után azonban gépkocsi hiánya miatt szükségszerűen tömeges jelenséggé vált a lovaskocsi a kiépített közutakon. A közutak és hidak helyreállításával ellentétben a gépjárművek helyreállítása és beszerzése nem kizárólag állami irányítással történt,

¹⁵⁰ Ábrahám 1978: 71.

¹⁵¹ Széchy 1947: 135.

¹⁵² Ocskay 2014: 17.

¹⁵³ Ocskay 2014: 20.

¹⁵⁴ Hász 1937: 335.

sőt, jelentős részben magánszemélyek, vállalkozók szereztek különböző módokon gépjárműveket, járműroncsokat, hogy szakszerű vagy éppen teljesen esetleges javítással üzemképes járműveket készítsenek. Az alapanyagot jelentő roncsautók, gumibroncsok és alkatrészek gyűjtését már 1945 nyarán igyekezett az állam irányítása alá venni, hivatalosan a Gépkocsironcsgyűjtő és Építő Központ adhatott ki roncs- és alkatrészgyűjtésre engedélyt. Következő év márciusában létrehozták Magyar Országos Gépkocsi Üzemi Részvénytársaságot (MOGÜRT) az elhagyott gépjárművek igénybevételére és értékesítésére.¹⁵⁵

A hazai gépjárműpark újjáéledésének egyik motorja a Vörös Hadsereg volt. Több üzemmél is szerződést kötöttek az egyes katonai alakulatok, amelyek értelmében a katonai járművek javításáért cserébe roncsautókkal vagy alkatrészekkel fizettek. 1945. november 26-án a Közlekedésügyi Minisztérium maga is szerződést kötött a 26 546 postafiók számú szovjet alakulattal, amiben 600 tehergépkocsi kijavítását vállalták, cserébe a kijavított járművek 1/3-áért. 1946 áprilisában fele-felére módosították az arányt, mivel az alkatrészeket is a javítók szerezték be. Összesen 365 kijavított tehergépkocsi került így magyar kézbe.¹⁵⁶ A győri Magyar Waggon és Gépgyár szintén vállalt ilyen bér munkát a megszálló csapatoknak, az így szerzett járműveket pedig értékesítették.¹⁵⁷

1938-ban 18 896 személyautó, 3803 tehergépkocsi, 668 autóbusz és 10 837 motorkerékpár járta a magyar utakat. A háború okozta lenullázódás után 1947 márciusára szám szerint már majdnem ugyanannyi gépjármű közlekedett az utakon, viszont figyelemre méltó változás történt a jármű-összetételben: 8066 személyautó mellett 8220 teherautót, 225 buszt és 14 886 motorbiciklit számlált a hazai statisztika.¹⁵⁸ A kényszerűség és a lelemény révén rengeteg roncs járművet támasztottak fel az élelmes szerelők, nem ritkán két-három járműből építettek össze egyet. A személyautópark kevesebb, mint felére zsugorodása, valamint a teherautók számának duplázódása nem kizárólag az általános elszegényedés jeleként értelmezhető, hanem az állam – pénzügyi, gazdasági és társadalompolitikai – elképzeléseinek tükröződése is az egyéni közlekedés visszaszorítása a közösségi közlekedés javára, valamint a közúti árufuvarozás elősegítésére. A járműpark, különösen a teherautók, terepjáró dzsipek és speciális célú – tartálykocsik, darus kocsik, pótkocsik stb. – gépkocsik gyarapodásában nagy szerepe volt az amerikai hadifelesleg áruhitelből beszerzett teherautóknak. 1946 novemberéig 2450 gépjárművet és pótkocsit vásároltak meg és indítottak Magyarországra az Ajtai Dezső és

¹⁵⁵ Ocskay 2014: 25.

¹⁵⁶ Ocskay 2014: 23.

¹⁵⁷ Tabiczky 1977: 12.

¹⁵⁸ Feledi 1947: 142.

Nádas László vezette franciaországi bizottság. További 1500 gépjármű magyarok által őrzött depókban várta a hazaszállítást.¹⁵⁹ A személyautó állag frissítése érdekében a Közlekedésügyi Minisztérium 1947-ben 400 Renault Juvaquatre kisautót vásárolt 90 ezer dollárért, ezeket elsősorban körzeti orvosok és más, fontos tisztséget, munkát ellátó személyek között osztották szét.¹⁶⁰ A lassan meginduló, és a két háború közötti időszakhoz képest jóval kedvezőbb vámpolitikájú gépkocsi-import azonban a szegényes gazdasági lehetőségek miatt nem eredményezhetett gyors javulást a magyar közúti járműparkban. Beszédes adat, hogy az 1948. január 22-i román kormányküldöttség fuvarozásához szükséges 16 autót különböző minisztériumokból kellett összegyűjteni.¹⁶¹

Az állami közutaknál végzett helyreállítás során 1947. március 31-ig a sérült kőburkolatok 53%-át, keramitburkolatok 67%-át, betonburkolatok 85%-át, aszfaltburkolatok 77%-át, a makadampályatestek 60%-át sikerült helyreállítani. Az 1947. augusztus 1-én elindított hároméves terv keretében 225 km betonút építését tervezték, köztük a Hatvan–Mezőkövesd és az Ercsi–Szekszárd műutakét. A közúti hidak tekintetében 1949 végéig a rombolt hidak 80%-nak végleges, 20%-nak pedig ideiglenes helyreállítása lett kitűzve, amire 190 millió forintot szántak.¹⁶² A beruházási program részben még háború előtti elképzeléseket valósított meg,¹⁶³ nagyjából azonban új elgondolásokat igyekezett alkalmazni. Az üdülőkörzetekhez vezető, azokat feltáró új utak helyett az országrészeket összekötő, potenciálisan a nemzetközi forgalmat is kiszolgáló közutak építésére került a hangsúly,¹⁶⁴ valamint a kiépített úttal nem rendelkező falvak, majorságok és tanyaközpontok bekapcsolása a közúti közlekedésbe. Utóbbira a mezőgazdasági fejlesztési keretből 112 millió forintot terveztek felhasználni, 747 település mintegy 700 ezer lakosának közlekedési lehetőségein javítva.¹⁶⁵ Vásárhelyi Boldizsár, a közlekedésügyi minisztérium szakértőjének távlati tervében egy Budapestről sugarasan kiinduló nemzetközi úthálózat szerepelt, amelyet Miskolctól

¹⁵⁹ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948 sz. ügyirat. Jelentés a miniszternek Nádas főmérnök 1946. okt. 31-i jelentése alapján az amerikai katonai tehergépjárműanyagból vásárolt tehergépjárművek típusáról és számáról, 1946. nov. 16.; Ajtai Dezső és Nádas László jelentése Gerő Ernő miniszternek, 1946 nov.

¹⁶⁰ Ocskay 2014: 53.

¹⁶¹ Ocskay 2014: 54.

¹⁶² Felföldi 1947.

¹⁶³ Benke 1937.

Meg kell jegyezni, hogy 1930-ban indított a kormányzat egy 10 éves állami útépitési programot főutak és bekötőutak építésére, ám a gazdasági világválság hamar elsöpörte a pénzügyi fedezetet. Czére 2000: 85–86.

¹⁶⁴ A nemzetközi közúti közlekedési korridorok, útvonalak gondolata az 1920-as években kezdett megvalósulni. Ennek eredményeképpen építették meg az első 3 km hosszú betonburkolatú szakaszt a Párizs–Isztambul folyosó részét képező Bécs–Budapest főúton. Magyarország közlekedésügye 1937: 309.

¹⁶⁵ Magyarország hároméves terve 1947: 19–23.

Debrecenen, Pécsen és Kaposváron át egészen Sopronig egy külső körgyűrű kötött volna össze. A fontosabb közutakat ráadásul autópályaként gondolta megépíteni!¹⁶⁶

A közúthálózat használhatóságának kulcsfontosságú eleme volt a felrobbantott hidak mielőbbi helyreállítása. 1945 végére 9900 fm hosszban építettek provizóriumokat a Vörös Hadsereg műszaki alakulatai, további 5352 fm provizóriumot a Közlekedési Minisztérium szervezetei állítottak helyre. A közlekedés és az ország újjáépítésének egyik szimbolikus pillanataként ünnepelte az ország a félállandó szerkezettel, rohammunkában épített Kossuth híd ünnepélyes átadását 1946. január 18-án.¹⁶⁷ A híddal sikerült az ország két felét immár közúton is összekötni, aminek különös fontosságát az is mutatta, hogy – a hídavatás előtt néhány nappal a jégzajlás miatt megszűnt az összeköttetés a Dunán. Gerő miniszter szervezési erőfeszítéseinek köszönhetően ekkor „érdemelte ki” – feltehetőleg az MKP propagandistáitól szárnya kapott – hídverő jelzöt.¹⁶⁸ Az első teljesen helyreállított dunai-hidat az év augusztus 20-án adták át, a Szabadság hídra átkeresztelt Ferenc József hídon indulhatott ekkor újra a közlekedés.¹⁶⁹ A hároméves terv elindulásáig 14 654 fm összhosszban állítottak helyre hidakat, ebből 4093 fm végleges, 6561 fm hosszban ideiglenes és mintegy 4000 fm hosszban félállandó megoldással.¹⁷⁰ A hároméves terv hidépítési programjában négy Duna-híd (Margit híd, Lánchíd, Boráros téri híd, valamint a bajai közúti-vasúti híd), a győri és a ráckevei kis-Duna-hidak, valamint a szegedi, tiszaugi, vásárosnaményi és a polgári Tisza-hidak szerepeltek 7100 fm egyéb híd újjáépítése, helyreállítása mellett.¹⁷¹

A háború során a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR) hajóállományának ötöde süllyedt el aknára futás vagy légitámadás következtében. Az Al-Dunán további 20% vált a szovjet, román és bolgár hadsereg zsákmányává. A fennmaradó részt

¹⁶⁶ Vásárhelyi Boldizsár hozzászólása Felföldi Ferenc előadásához. In: Magyarország közlekedésügye 1947: 131–132.

¹⁶⁷ Frisnyák 2001: 194. és MAFIRT Krónika 19. szám. 1946 január. <https://filmhíradokononline.hu/watch.php?id=6092> (Letöltés ideje: 2022.09.07.)

¹⁶⁸ A hídverői jelző első megjelenése: „Vasárnap felavatták a Kossuth-hidat.” Szabad Nép. 1946. január 22. 1. Néhány a rengeteg további megjelenés közül: „Hídavatás Szolnokon és Mezőtúron.” Szabad Nép. 1946. május 21. 3.; „Jobboldalnak nagy a szája, munkásokól lecsap rája!” Vásárhely Népe. 1946. október 6. 2.; „A Szentes-csongrádi híd felépítésével befejeződött az 1946-os hidépítési program.” Vásárhely Népe. 1946. december 17. 3.; „A hidépítő miniszter.” Kecskeméti Hírek. 1947. május 13. 3.; Tízezres tömegek üdvrivalgása közben megnyílt a Margithíd!” A Reggel. 1947. november 17. 1.; „Éljen Gerő a hídverő.” Szabad Vas megye. 1947. december 5. 3.; „Ünnepélyes keretek között nyitották meg a Thököly-úti vasúti felüljárót.” Közlekedés. 1948. július 1. 5.; Helyszíni közvetítés az összekötő vasúti híd felavatásáról.” Hírlap. 1948. szeptember 14. 3.

¹⁶⁹ Frisnyák 2001: 196.

¹⁷⁰ Széchy 1947: 136.

A provizóriumot rövid idejű pótlásként építették be az adott hídszerkezet helyén. A félállandó szerkezet egy átmenet volt a végleges és a provizórikus szerkezet között. Nagyobb terhelésre, illetve hosszabb üzemidőre tervezték, de nem érte el a végleges hídszerkezet műszaki színvonalát. Tartósabb volt, mint a provizórium, viszont olcsóbb, mint a végleges híd. Hosszú távon ugyanakkor a félállandó szerkezetek üzemeltetése nagyobb költséggel járt.

¹⁷¹ Széchy 1947: 136–137.

a németek fokozatosan vezényelték – magyar javakkal megrakodva – nyugatra, 1945 márciusában már a Duna ausztriai és német szakaszán horgonyoztak. Regensburgtól Linzig amerikai, Linz és Bécs között pedig szovjet fennhatóság alá kerültek a vízi járművek. A hajók mintegy kétharmada amerikai kézre került, köztük 17 személyszállító hajó, 17 vontató gőzhajó, 7 vontató motorhajó, 7 áruszállító motorhajó, 3 Duna-tengerjáró hajó, valamint 106 uszályhajó és 11 tartály-uszály. A Dunán és a Tiszán összesen 124 hajó süllyedt el, 71 pedig megsérült, 81 üzemképes vagy kisebb javítással üzembe állítható úszógység maradt a háború után.¹⁷² Legfontosabb feladatként a fővárosi Duna-hidak pótlására átkelő járatokat indítottak, 1945 nyarán a Budapesten belüli motoros hajózás mellett megindult a Budapest–Tahitótfalu és a Szeged–Csongrád járatok, egészen az 1946 januári jégzajlásig.¹⁷³ Az elsüllyedt hajók kiemelése szovjet műszaki segítséggel történt, hogy a könnyebben javítható hajók helyreállításával mihamarább fel lehessen venni az üzemet. A fel nem robbant aknák felderítését és hatástalanítását is részben a szovjet műszaki katonák végezték, a demokratikus hadsereg újrászerveződő Haditechnikai Intézetének segítségével 1947-ben már magyar honvédek folytatták a dunai aknamentesítést.¹⁷⁴

1946. március 29-én magyar–szovjet kormányközi megállapodás révén létrejött a Magyar-Szovjet Hajózási Részvénytársaság (MESZHART) és a Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Részvénytársaság (MASZOVLET).¹⁷⁵ A hajózási vállalatot március 30-án alapították és május 1-én kezdte meg működését.¹⁷⁶ A szovjet fél elsősorban a zsákmányolt hajókat, valamint a potsdami határozat értelmében tulajdonába kerülő Duna-Gőzhajózási Társaság¹⁷⁷ járműveit és Pécs-környéki szénbányáit apportálta a hajózási vállalatba, a magyar fél pedig fokozatosan adta át a nyugatról hazatérő, eredetileg MFTR tulajdonú teherszállító hajókat és uszályokat. 1946 áprilisában újraindult a távolsági forgalom a Dunán, a budapesti nagyvásártelep és Dunaföldvár között, a főváros élelmiszerellátásának elősegítésére. 1946 nyarán az első Duna-tengerjáró hajó is elindult a Fekete-tengerre.¹⁷⁸ Az első dunai távolsági

¹⁷² Pálmány 1981: LIII–LIV.

¹⁷³ Vághó 1947.

¹⁷⁴ Hajdú-Sárhidai 2005: 106.

¹⁷⁵ Gordon Ferenc pénzügyminiszter nem támogatta a magyar-szovjet közös vállalatok ügyét. Elismerte, hogy az ország különösen rászorul külföldi tőkére, úgy vélte az csak nyugati országoktól várható, a Szovjetunió maga is súlyos károkat szenvedett a háború alatt. Éppen emiatt Moszkva gazdasági befolyásának eszközét látta a vegyesvállalatokban, amelyek segítségével további tőkét tud kivinni Magyarországról. Nagy Ferenc első kormányának... 2003. 197–200.

¹⁷⁶ Jankó 1972: 207.

¹⁷⁷ Az Anschluss után az osztrák tulajdonú céget beolvasztották a Göring Művekbe, így német tulajdonná vált. Erre hivatkozva szerezte meg a DGT részvényeket Moszkva.

¹⁷⁸ Majdán 2014: 155.

A „TISZA” nevű tengerjáró hajóval indult meg a folyami-tengeri áruszállítás. Jankó 1972: 211.

személyszállító hajó szimbolikus napon, Magyarország „felszabadulásának” első (politikailag előrehozott) évfordulóján, április 4-én indult Budapestről Dunaföldvárra.¹⁷⁹ A személyszállítást 1950-ig az MFTR végezte, ekkor vette át az utasszállítást az addig áruszállítást végző MESZHART.¹⁸⁰ 1946 őszén már 6 személyszállító hajó, 7 vontatóhajó, 35 uszály és 6 tartályuszály szelte a Duna és Tisza habjait.¹⁸¹ Ekkor a hazai hajópark össz-szállítókapacitása 30 000 tonnát tett ki. 1946 késő őszén az amerikaiak hazaengedték a megszállási zónájukban lévő magyar vízi járműveket. A „Szeged” és „Kassa” tengerjárók mellett a „Zsófia” és a „Szent Gellért” utasszállító hajók, valamint számos más teherhajó került ekkor vissza. Linzben az osztrák hatóságok holland és angol hitelezők kérésére hozott bírósági határozatra hivatkozva feltartóztattak 13 hajót, egészen 1947 májusáig, amikor is a legénység megszöktette a hajókat.¹⁸² A nyugatról visszatért hajók és uszályok révén a hordkapacitás 80 000 tonnával emelkedett, a hároméves terv beruházásai révén ezt további 20 000 tonnával kívánták bővíteni, de még így is 110 000 tonnával elmaradva az előzetesen kalkulált 240 000 tonnás szállítási igénytől.¹⁸³

A hajópark nagysága kezdte megközelíteni az utolsó békeéves szintet, amire azért is volt különösen nagy szükség, mert a jóvátételi szállítások nagy része a szintén korlátozott kapacitású vasútra nehezedett. A vasút tehermentesítésével át lehetett csoportosítani erőforrásokat a gazdasági-közlekedési kívánalmaknak megfelelően.

A polgári légiközlekedés teljesen megszűnt Magyarországon, a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság (MALERT) repülőgép flottája megsemmisült a háborúban, Budapest ostroma során pedig súlyos károkat szenvedett az 1937-ben átadott budaörsi reptér, valamint a háború alatt építeni kezdett, új nemzetközi légikikötőnek szánt ferihegyi komplexum is.¹⁸⁴ A repülést egyébként a SZEB is tiltotta, polgári légiközlekedés újraindítása tehát mindenképpen csak szovjetek bevonásával volt elképzelhető.¹⁸⁵ Az 1946 tavaszán létrejött MASZOVLET-be a magyar fél adta a földi infrastruktúrát és részben a kommunikációs berendezéseket, a szovjet fél pedig a repülőgépeket, a kommunikációs berendezéseket, valamint kezdetben a

¹⁷⁹ Jankó 1972: 197.

¹⁸⁰ Jankó 1972: 196. Erre a szétválasztásra jogi és elszámolási szempontból volt szükség, ugyanis a MESZHART-ba csak üzemképes hajókat apportálhatott a két fél. A nyugatról hazatérő hajók egy része viszont javításra szorult, nem lehetett azonnal átadni a magyar–szovjet vegyesvállalat tulajdonába. Ezért 1947-ben az a megállapodás született, hogy három évig az MFTR végzi a személyszállítást, ezután felszámolják a vállalatot és a járműparkját megkapja a MESZHART.

¹⁸¹ Pálmány 1981: 559.

¹⁸² Dunai 2019: 149.

¹⁸³ Magyarország közlekedésügye 1947: 146–150.

¹⁸⁴ A mai Magyarország 1947: 283.

¹⁸⁵ Először 1945. október 22-i SZEB ülésen vetődött fel a polgári repülés kérdése. A magyarországi Szövetséges ... 2003: 96–97.

repülőszemélyzetet. Először öt 21 személyes Li 2-es és öt háromszemélyes Po 2 típusú repülőgép érkezett a budaörsi repülőtérre 1946 nyarán. Október 15-én indult el az első menetrendszerinti belföldi járat a főváros és Győr érintésével Szombathely, valamint Debrecen között.¹⁸⁶ November 4-én a szegedi repülőtérre is megérkezett az első utasszállító repülőgép, amivel másnap megindult a Budapest–Szeged repülőjárat.¹⁸⁷ 1947 elején tovább bővült a kínálat, február 9-én már Pécs is elérhetővé vált repülőgéppel,¹⁸⁸ március végén pedig megállapodott a magyar és a román kormány a két fővárost összekötő légijárat indításáról.¹⁸⁹ Bukarestbe először május 3-án szállt fel MASZOVLET repülőgép a budaörsi repülőtérről, június 19-én pedig a Budapest–Pozsony–Prága útvonalon is megindult a menetrendszerinti légiközlekedés. Még az év szeptemberétől Varsóval is sikerült összeköttetést létesítenie a MASZOVLET-nek,¹⁹⁰ ahogy Belgrád és Tirana is felkerült a magyar légiközlekedés térképére 1947 őszén.¹⁹¹ A MALERT 5 repülőgépe 1938-ban 3700 utast és 16 tonna árut szállított el 260 000 km-t repülve, három évvel később 26 000 utas és 300 tonna áru repült 900 000 km távolságra 9 repülőgéppel. Ehhez képest a MASZOVLET 1947 I. negyedében 37 000 utast és 390 tonna árut juttatott el 1 200 000 km távolságra, 11 utasszállító és 20 kisebb repülőgép segítségével.¹⁹²

A sportrepülés újraindítását 1947 júniusában engedélyezte a SZEB, ami után sorra alakultak a sportrepülő egyesületek. 1943-ban 50 egyesületben 8000-en repültek, 1947 végéig 40 egyesület – többek között a MÁV-nak is megalakult sportrepülő egylete – jött létre mintegy 4000 fővel.¹⁹³ Elsősorban a vitorlázórepülés „kapott szárnyra”, köszönhetően az alacsonyabb működési költségeknek, valamint annak, hogy vitorlázórepülőgépet olcsón és gyorsan a magyar ipar is tudott gyártani. Ahogy a gépkocsiknál, úgy a repülőgépeknél is kezdetben a roncsokból építettek össze a járműveket. A roncsválogatásban és helyreállításban a MÁV Istvántelki Főműhelye is részt vett, de Pécsen is a vasút biztosított helyet három Bücker Jungmann típusú iskolagép újjáépítéséhez.¹⁹⁴

¹⁸⁶ „Megindult a polgári légiforgalom.” Népszava. 1946 okt. 16. 5.; „A magyar repülés legfőbb vezetői nyilatkoznak a Budapest–Szombathely légiforgalom megindulásáról.” Szabad Vasmegye. 1946 okt. 12. 3.

¹⁸⁷ „Szegedet rövidesen bekapcsolják a nemzetközi légiforgalomba.” Délmagyarország. 1946 nov. 5. 1.

¹⁸⁸ „Hétfőn megindul a rendes légiforgalom Pécs és Budapest között.” Új Dunántúl. 1947. febr. 7. 2.

¹⁸⁹ „Megindul a Budapest–Arad–Bukarest légijárat.” Népszava. 1947 márc. 29. 4.

¹⁹⁰ „Szeptemberben megindul a légijárat Budapest–Varsó között.” Népszava. 1947 aug. 29. 2.

¹⁹¹ Csanádi–Nagyvárad–Winkler 1977: 310.

¹⁹² Koós 1947: 152.

A menetrendszerinti utasszállítást Liszunov 2 típusú repülőgépek voltak, amiket a Douglas DC 3 (II. világháborúban militarizált változata a nyugati szövetségesek körében nagy népszerűségnek örvendett C-47 Dakota néven) licence alapján gyártottak a Szovjetunióban.

A típus részletes történetéhez lásd. <http://li-2.hu/> (Letöltés ideje: 2022.12.30.)

¹⁹³ Csanádi–Nagyvárad–Winkler 1977: 277.

¹⁹⁴ Csanádi–Nagyvárad–Winkler 1977: 296.

A belföldi légi járatok megindulása aggodalmat keltett a MÁV vezetésében, ugyanis bár a viteldíjak valamivel magasabbak voltak a vasúti 1. osztályú gyorsvonati menetdíjnál – egy debreceni út közel 20%-al, szegedi 6,5%-al, szombathelyi 11%-al került többre, mint vasúton – viszont jóval gyorsabb eljutási időt nyújtottak az utasoknak. A 4-5 órás vasúti menetidő helyett egy óra repülés – belvárosba való bejutással együtt is két órás utazással – komoly segítséget jelentett az üzleti okból utazóknak, mivel így akár egy nap alatt is el tudták intézni ügyeiket, nem kellett feltétlenül szállást foglalniuk.¹⁹⁵

A közlekedési ágakhoz hasonlóan drámai veszteségeket szenvedett el a Magyar Posta is. A posta nem csak azért volt fontos, mert a levelek, csomagok, hivatalos értesítők és egyéb állami nyomtatványok, valamint pénz és utalványok szállítása a vasúthoz és a közúti közlekedéshez kötődött, hanem mert a távközlő berendezések telepítésével és fenntartásával maga is aktív résztvevője volt a közlekedésnek. A vasútvonalak mentén húzódó, vasúti kommunikációban fontos szerepet játszó légkábeleket például a posta építette és üzemeltette. A vasúti mozgó postakocsik 51%-a, a gépkocsik 57%, a lovaskocsiknak 37%-a elveszett vagy megsemmisült, a fennmaradó rész többsége pedig üzemképtelen állapotban érte meg a háború végét. A légvezeték távközlési vonalak 70%-a elpusztult, a fővárosi automata központok kapacitásának 40%-a teljesen megsemmisült, a fennmaradó 60% gyors helyreállítására pedig esély sem mutatkozott. Ugyanezt lehetett elmondani a táviróhálózatról is, a távirógépek tizede maradt csak használható állapotban, a többi a háború martalékává vált, a budapesti Központi Táviróhivatal gépterme pedig közvetlen bombatalálatot kapott. Mielőtt a légitámadások megkezdődtek volna, Magyarországon nyolc rádióadó üzemelt, amelyek mindegyike áldozatul esett a bombázásoknak, illetve a visszavonuló csapatok rombolásainak. A korabeli összesítés szerint, 1938-as értékű pengőben számítva 126 milliós kár érte a Magyar Postát. Ehhez képest még 1945 végére sikerült a pusztítások, rongálások majdnem felét – ha csak ideiglenes megoldásokkal is – pótolni. Budapesten már 1945 márciusában megindult a helyi levélforgalom, amit két hónap múlva követett a távolsági levélforgalom, augusztusban pedig már csomagokat is továbbított a posta.¹⁹⁶

Az újjáépítés figyelemre méltó teljesítményét tovább árnyalja, hogy a régi szakemberek – elsősorban vezetők és műszaki értelmiségiek – jelentős része nélkül érték el azt az egyes ágazatok. Sok vállalatvezető és felelős pozíciókat betöltő szakember ugyanis vélt vagy valós félelmeiktől vezérelve nem tért vissza Magyarországra. A Kereskedelem- és Közlekedésügyi

¹⁹⁵ MÁV Archívum (a továbbiakban: MÁV Arch.) PG. 10001. d. 1946 októberi üzemgazdasági jelentés. Kereskedelmi szolgálat fejezet.

¹⁹⁶ Vajda 1967: 379–381.

Minisztérium (KKM) 1944. júniusi 387 alkalmazottjából 1945 márciusában csak 40 fő maradt, ráadásul ők sem Debrecenben, hanem a fővárosban.¹⁹⁷

2. 2. A magyar vasúthálózat háborús kárai és az első hónapok – pillanatkép 1945 nyaráról

Az első néhány hónapban gyakorlatilag nem létezett központi irányítás a Magyar Államvasutaknál. A vezetők tekintélyes része elmenekült, és ahogy a minisztérium, úgy a MÁV Igazgatóság és fontosabb önálló hivatalai (Központi Számfejtő Hivatal, Leszámoló Hivatal, Jegnyomda és a Közellátási Osztály) is számottevő „vérveszteséget” voltak kénytelen elszenvedni. A 702/1945. sz. KKM rendelettel kért tájékoztatásra készített jelentés szerint az 1944. januári 2426 fő helyett 1945. április 1-én 1440 alkalmazott dolgozott.¹⁹⁸ Az üzletvezetőségi¹⁹⁹ jelentések közül egyedül a szegediről maradt fenn összehasonlító kimutatás, eszerint a korábbi 240 főből 185 maradt a helyén, és még legalább 30 alkalmazottra lett volna szükség.²⁰⁰ Ez azért jelentett gondot, mert az első hónapok kaotikus viszonyai között rendkívül nagy szükség lett volna a tapasztalt vezetésre minden szinten. Emiatt a szovjet katonai parancsnokok általában a rangidős vasutasokat nevezték ki vezetőknek – feltéve, hogy az nem ütközött valamilyen oknál fogva a beosztottak véleményével. Így került 1945. január 15-én a MÁV Igazgatóság élére megbízott vezetőként Zachariás László, a vegyészeti laboratórium vezetője, akiről hamarosan kiderült, hogy alkalmatlan a feladatra, ezért április 23-án Gábor József a Miklós Béla vezette ideiglenes kormány kereskedelem- és közlekedésügyi minisztere Bánhidi Zoltánt, a Pályafenntartási és Építési Főosztály vezetőjét bízta meg az elnöki teendőkkel. Gerő Ernő, a május 10-én kinevezett új miniszter június 18-én Varga Lászlót, a Forgalmi Főosztály vezetőjét bízta meg az államvasutak irányításával, akit a Minisztertanács október 16-i ülésén miniszteri előterjesztésre kinevezett a MÁV elnökévé.²⁰¹

Tekintettel Varga hatalmas érdemeire az Államvasutak újjáépítésében, érdemes néhány mondat erejéig megismerkedni életútjával és – források szűkös lehetőségei között – személyiségével. Evangélikus családban született Budapesten 1891. november 23-án. A József

¹⁹⁷ Dálnoki Miklós Béla kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. 2005: 43.

¹⁹⁸ MNL OL XIX-G-1-a. 18. d. 5121/1945.

¹⁹⁹ A hat üzletvezetőség székhelyei a következők: Budapest (1945 nyaráig külön volt Budapest-déli és Budapest-északi), Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs és Szombathely. Az üzletvezetőségek területi határait lásd a Függelékben szereplő térképet.

²⁰⁰ MNL OL XIX-G-1-a. 18. d. 5290/1945.

²⁰¹ MNL OL XIX-G-1-a. 17. d. 4225/1945. és MÁV Arch. BS.10456. d. Varga László szolgálati táblázata.

Nádor Műegyetemen 1915. június 19-én szerzett gépészmérnöki oklevelet, és augusztus 23-án már felvételt is nyert havidíjas mérnökként a MÁV Istvántelki Főműhelyébe, és alig két hónap után már kinevezési papírját is megkapta. A német és francia nyelvismerettel rendelkező Varga László végigjárta a vasúti ranglétrát, 1929-ben bekerült a MÁV Igazgatóság Gépészeti Főosztályára, másfél év múlva, 1931. május 14-én kinevezték a szolnoki műhely főnökévé. Két évvel később vissza került az Igazgatóságra, 1936 végén pedig a Debreceni Üzletvezetőség igazgatóhelyettesévé nevezték ki. Fél év után már a Budapesti Üzletvezetőség igazgatóhelyettese lett, 1938 nyarán egy hónapon belül előbb a budapesti, majd a szombathelyi üzletvezetőség élére helyezték, hogy aztán 1939. május 22-től a Budapest-Északi Üzletvezetőséget irányítsa 1943. december 31-ig. Érdeemes megjegyezni, hogy a budapesti üzletvezetőség(ek) vezetése az ország centrális infrastruktúrájából adódó hatalmas forgalom miatt kiemelkedő szereppel bírt, akárkit nem neveztek ki ilyen kulcsfontosságú helyek vezetésére. Következő állomás életében a MÁV Igazgatóság Forgalmi Főosztályának általános igazgatóhelyettesi posztja volt, ebben a tisztségben érte meg a háború végét.²⁰² Budapestet az ismételt utasítás ellenére sem hagyta el az ostrom alatt,²⁰³ a felszabadulásakor ő volt az egyetlen igazgató, aki itt maradt. Súlyos betegen, mankóval járt be hivatalába.²⁰⁴ Igazoló eljárason 1945. április 25-én igazolt minősítéssel esett át, és 1945. június 14-ig vezette a Forgalmi Főosztályt, ekkor bízta meg Gerő a MÁV elnöki teendőinek ellátásával,²⁰⁵ október 18-án pedig a minisztertanácsi jóváhagyás után Gerő kinevezte a Magyar Államvasutak elnökévé.²⁰⁶ A vasút újjáépítése minden energiáját lekötötte, minden idegyszálával az Államvasutak mielőbbi talpra állítására koncentrált, ezért minden más, nem a vasúthoz kapcsolódó pozíció- vagy tisztségajánlatot elutasított. A hatalmas feladat nem is maradt következmények nélkül, ugyan az 1946. augusztus 11-i vasúti üzemi kongresszuson még felszolalt, ám a következő hetek meghívásait, programjait lemondta megroppant egészségi állapotára hivatkozva. Az Elnöki Hivatal augusztus 12-i levelében „*súlyos egészségi és leromlott idegállapotára való tekintettel szabadságát nem szakítja meg, s a Fővárosba csak e hó végén tér vissza.*” hivatkozással utasította el a Rajcsányi Mihály meghívóját az IBUSZ augusztus 21-i igazgatósági ülésére.²⁰⁷

²⁰² MÁV Arch. BS. 10456. d. Varga László szolgálati táblázata.

²⁰³ HL. IX. 22. 55. d. Hb. 398/49. 39.T.1949: 1950. január 26-án a Katonai Főtörvényszéken tartott tárgyalási jegyzőkönyv.

²⁰⁴ HL. IX. 22. 55. d. Hb. 398/49 Budapesti katonai törvényszéken, mint ítélőbíróságon folytatólagosan elkövetett hűtlenség büntette miatt Roediger-Schluga Miklós és társai elleni 1949. június 21., 22., 23., 24. és 25-én tartott főtárgyalás jegyzőkönyve. Varga László utolsó szó jogán tett nyilatkozata. Sajnos betegségéről nincs semmilyen információ.

²⁰⁵ „Személyi változás a Magyar Államvasutak vezetésében.” A Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja (továbbiakban: MÁV Hivatalos Lap). 1945. 3. sz. 11.

²⁰⁶ MÁV Arch. BS. 10456. Varga László szolgálati táblázata.

²⁰⁷ MNL OL Z1610. f. 554. d. Rajcsányi Mihály IBUSZ vezérigazgató levele Varga Lászlónak, 1946. aug. 10.

Úgy érezte, hogy élvezi Gerő Ernő miniszter bizalmát.²⁰⁸ (34. kép) A vasút újjáépítéséért végzett munkáját 1947 márciusában a Magyar Köztársasági Érdemrend tisztikeresztjével ismerte el a kormányzat.²⁰⁹

Az államvédelmi osztály 1949. február 16-án tartóztatta le Lux Ernővel²¹⁰ együtt, február 21-én kísérték át őket az Andrásy út 60-ból a Budapesti Katonai Ügyészség Mártírok úti (ma Margit körút) épületébe. Mindkettőjüket hazaárulással és kémkedéssel vádolták a gróf Pongrácz Jenőné és társai elleni hűtlenségi büntetben. A koncepciók per során a végső ítélet a Katonai Főtörvényszék 1950. január 26-i ülésén született, ahol Roediger-Schluga Miklós MESZHART igazgató és Magasházy Ödön Nehézipari Központ igazgató mellett Vargát és Luxot is folytatólagosan elkövetett hűtlenség büntette miatt kötél általi halálra ítélték.²¹¹ Varga és Lux kegyelmi kérvényét elutasították és február 4-én végrehajtották az ítéletet. A MÁV-ot csak február 15-én értesítette a budapesti katonai törvényszék, hogy két volt vezetőjét halálra ítélték és kivégezték!²¹² Varga László MÁV elnököt a család kérésére az 1990. évi XXVI. (I. semmisségi) törvény alapján 1990. augusztus 22-én rehabilitálta a Budapesti Katonai Bíróság.²¹³ (36. kép)

A per kapcsán fiát, ifjabb Varga Lászlót 1950. április 30-án kirúgták a vasúttól, ahol 1948. november 1 óta dolgozott, mint az angyalföldi pályafenntartási főnökség szakaszmérnöke.²¹⁴

Igazgatósági ülések jegyzőkönyveiből, illetve a hozzá intézett vasutas levelekből és az azokra adott válaszaiból egy olyan MÁV elnök képe bontakozik ki, akinek nem csak a vasút és

²⁰⁸ HL. IX. 22. 55. d. Hb. 398/49. 39.T.1949: 1950. január 26-án a Katonai Főtörvényszéken tartott tárgyalási jegyzőkönyv.

²⁰⁹ „A magyar nép elismerése.” Szabad Nép. 1947. március 15. 5.; „Köztársasági Elnöki kitüntetések.” MÁV Hivatalos Lap. 1947. március 22. 127.

²¹⁰ Lux Ernő 1877. október 5-én született Kassán. A József Nádor műegyetemen szerzett mérnöki diploma után 1902-től 1938-as nyugállományba vonulásáig dolgozott a MÁV-nál. 1938–1944 között külön szaktanácsadói szerződéssel még részt vett a vasút irányításában. 1945 júliusában reaktiválását kérte Varga László, mivel Lux, részt vett az I. világháború utáni vasúti tárgyalásokon és szükség volt tapasztalataira. A minisztérium jóváhagyásával egészen 1949 februári letartóztatásáig dolgozott a MÁV Igazgatóságon. MÁV Arch. BS. 10456. d. Lux Ernő szolgálati táblázata.

²¹¹ HL. IX. 22. 55. d. Hb. 398/49. 39.T.1949: 1950. január 26-án a Katonai Főtörvényszéken tartott tárgyalási jegyzőkönyv.

²¹² HL. IX. 22. 55. d. Hb. 398/49. Budapesti katonai törvényszék értesítése a MÁV vezérigazgatójának, 1950 febr. 15.

²¹³ HL. IX. 22. 55. d. Hb. 398/49. Budapesti Katonai Bíróság KST. II. 342/1990.

Nem Varga és Lux volt az egyetlen halálra ítélt vasutas. Fél évvel a Roediger-Schluga ügy előtt, 1948 augusztusában tartóztatták le a 36 éves Lovász Elemér főintézőt. A MÁV Igazgatóság Kereskedelmi Főosztály csoportvezetőjét angolszász hatalmak és emigráns magyarok által szervezett Magyar Szabadság Mozgalom részére végzett adatszolgáltatással vádolták. A hűtlenséggel és kémkedéssel perbe fogott Lovászt 1948. szeptember 4-én ítélték halálra és három nappal később a Kozma utcai börtönben kivégezték. MÁV Arch. BS.10861. d. Lovász Elemér szolgálati táblázata; <https://jeltelenul.hu/lovasz-elemer> (Letöltés ideje: 2022.10.14.)

²¹⁴ MÁV Arch. AA. 16671 d. 102835/1991.

az üzemvitel mielőbbi helyreállítása volt fontos, de ugyanolyan mértékben igyekezett a vasutasok élet- és munkakörülményeinek – a körülmények nyújtotta lehetőségeken belüli – javításán. Nem csoda, hogy számos vasutas egyesület, szakszervezeti csoport hívta meg sport és kulturális eseményeire. Ezekre mind válaszolt, egyúttal a műsorest, esemény céljaira 10-20 Ft adományt küldött. Alma matere, a Műegyetemi Athletikai és Football Club alapító tagjai közé választása alkalmából nagyvonalú, 750 Ft adományt küldött 1947. január 15-én.²¹⁵

Bár Varga a kisgazdapárt tagja volt, pártbéli ténykedéséről nem maradt fenn irat.²¹⁶ Valószínűleg pártválasztása „jobb híján” történt, alkalmazkodva a korszak általános, politikával mindent átítató hatására. Feltehetőleg idegennek érezte a munkáspártok és a parasztpárt képviselte szellemiséget, így hát jobb híján a kisgazdákat választotta. Minden idegszálával a vasút újjáépítésére koncentrált, ezért már 1945-ben visszautasította, hogy bármilyen tisztséget lásson el az FKGP-ben.²¹⁷ Varga viszonyulását a pártokhoz és a pártpolitikához szintén jól mutatja, hogy még egy párton belülről – ráadásul Andaházy Kasnya Béla, a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium kisgazdapárti államtitkára, tehát Varga felettese kérte közbenjárását – érkező „segítségkérést” is elutasított, noha az ilyen kis szívességekkel nyilván erősíthette volna pozícióit.²¹⁸

A vasutasokat is érintő 1946 tavaszi népítéletekről zajló vita – amint arról később szó lesz – kapcsán viszont konfliktuskerülő, belenyugvó álláspontot foglalt el, nem állt ki a kommunista párti bujtogatásnak áldozatul eső vasutasokért.²¹⁹

A kis kitérő után visszakanyarodva főtémánkhoz, megállapítható, hogy Gerő Ernő minisztersége főnyeremény volt a közlekedés újjáépítése szempontjából. A koalíciót alkotó kommunista párt második embereként kellő politikai erővel rendelkezett. Ez tükröződik a minisztertanácsi ülések jegyzőkönyvein is, előterjesztéseihez mindig sikerült megszereznie a jóváhagyást. A Miklós Béla-kormány minisztertanácsi jegyzőkönyvei tanúsága szerint 36

²¹⁵ MNL OL Z1610. f. 554. d. Elnöki levelezések.

²¹⁶ MNL OL M-KS. 274. f. 7. csoport. 185. ő. e. 14.

²¹⁷ MNL OL Z1610. f. 554. d. Csornoky Viktor, az FKGP főtitkárának levele Varga Lászlóhoz, 1945. júl. 23. Csornoky meghívta Vargát a párt ideológiai osztályának július 30-i alakuló ülésére, amelyen szeretné felkérni fontos tisztség viselésére. Varga válaszelevelében jelezte, hogy hivatali elfoglaltságai miatt semmilyen vezető beosztást nem vállal.

²¹⁸ MNL OL Z1610. f. 554. d. Andaházy Kasnya Béla KKM államtitkár (FKGP) levele Varga Lászlónak, 1945. aug. 7.

A szintén FKGP-tag dr Bősze Lajos szülész-nőgyógyász főorvos érdekében kért közbenjárást, hogy egy állítólag üresedésben lévő MÁV kórházi helyre bejuttassa. Bősze doktor korábban egyébként a debreceni MÁV Betegségi Biztosító Intézetnél dolgozott, a kérelem idején a Szent Margit kórház szülészeten praktizált. Andaházy azzal próbálta nyomatékosítani kérését, hogy a támogatandó személy nem más, mint a VI. kerületi pártelnök, akinek a felesége pedig Hegyemegi Kiss Pál politikus leánya. Varga válaszában kijelentette, hogy nincs üresedés a MÁV Kórházban, de ha lesz, akkor majd nyilvános pályázat keretében fogják kiválasztani a megfelelő orvost. Ha beadja rá jelentkezését, legnagyobb jóindulattal fogják elbírálni dr. Bősze pályázatát.

²¹⁹ MNL OL Z1523. f. 67. cs. 1946. márc. 11-i üzletigazgatósági előértekezlet.

előterjesztéséből 35-öt elfogadott a minisztertanács. Egyedül Bebrits Lajos minisztériumi osztályfőnök kinevezésének ügyét kérte elhalasztani, Bebrits állampolgársági helyzetének tisztázásáig.²²⁰ A Tildy-kormány rövid regnálása idején Gerő, illetve Varga Lajos államtitkár 35 előterjesztést tett – általában valamilyen beruházás, helyreállítás, kiküldöttek pénzügyi ellátása, vagy személyzet szociális ellátása kapcsán (pót)hitel rendelkezésre bocsátását kérték – és mindegyik elfogadtatott. Nagy Ferenc kormányában 109 napirendi pontjából kettőt vont vissza, a többi elfogadta a kormányülés. Dinnyés Lajos első kormányának minisztertanácsi ülésein 30 kérelméből 29-et jóváhagytak, egynél pedig elvi beleegyezést adtak. Gerő Ernő bár nem rendelkezett sem gazdasági, sem közlekedési szakismeretekkel, rendkívül jó szervező volt, ráadásul szovjet kapcsolatait is kamatoztatni tudta, ha a helyzet megkívánta.²²¹ Pragmatikus politikusként elutasította elődje ideológiai megközelítését, tudta, hogy a közlekedés, és azon belül is a vasút újjáépítését csak hátráltatná új, a kommunista párt szempontjából megbízható, de kellő szakismeret nélkülöző vezetők és szakemberek kinevezése. Már csak azért is, mert nem volt másik szakértői csapat! A kompromittálódott embereket leváltotta, de új, baloldali érzelmű, ám kellő szakértelem nélküli embereket csak óvatosan nevezett ki, alapvetően a régi vasutas gárdára bízta a helyreállítás menedzselését. Az „első fecske” Gátai Ágoston, a Magyar Államvasutak Közúti Gépkocsi Üzeme (MÁVAUT) Lőportár utcai műhelyének esztergályosa volt, akit 6 elemi iskola és elektroműszerész szakismeretek birtokában 1945 június 22-én – a szakszervezet közbenjárására – kineveztek a MÁV Igazgatóság Általános igazgatási főosztályának helyettes vezetőjévé, a vasutasok szociális ügyeinek intézésére.²²²

Tette ezt azért is, mert az idősebb vasutasok már végigcsinálták az I. világháborút követő összeomlás utáni talpra állítást, ami egyébként időben tovább tartott, mint a II. világháború utáni helyreállítás, noha akkor jóval kisebb károk érték a Magyar Államvasutak infrastruktúráját, mint 1944–1945 folyamán. Új, a kommunista párthoz hű vezetői réteg kinevelése ugyanakkor nem maradt el, csak fokozatosan, „lappangva” zajlott a folyamat, összefüggésben a hatalom mind teljesebb megszerzésének előre haladtával.

Ahogy a MÁV Igazgatóság, úgy a középszintű irányítást végző üzletvezetőségek felett is szovjet katonai parancsnokságok vették át az irányítást az üzletvezetőségi székhelyek

²²⁰ Dálnoki Miklós Béla kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. 2005. 430–431.

Bebrits az 1920-as trianoni békeszerződés után Romániában maradt, román állampolgár lett. Illegális kommunista tevékenysége miatt 1923-ban az Amerikai Egyesült Államokba menekült, ahonnan 1933-ban kiutasították. A Szovjetunióba ment, ahonnan 1945. március 30-án érkezett Magyarországra.

²²¹ Dálnoki Miklós Béla kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. 2005. 40.; Egy anekdota szerint Gerő rávette a Komáromnál létesített szovjet pontonos alakulat parancsnokát, hogy a hídon gurítsanak át Csehszlovákiából vasúti kocsikat és mozdonyokat, 1000 liter pálinkáért cserébe. A csehszlovák tiltakozás ellenére az alakulat teljesítette a „kérést”. Baráth 2003a.

²²² MÁV Arch. BS. 10542. d. Gátai (Gimpl) Ágoston szolgálati táblája.

elfoglalását követően, és az adott területhez tartozó frontparancsnokság irányította a katonai közigazgatást, így egységes szervezetről szó sem lehetett. A rossz kommunikációs lehetőségek miatt a híráramlás lassú és bizonytalan volt mind a vasúton belül, mind a MÁV és a Debrecenben székelő minisztérium között. Ráadásul a vezetők jelentős része is elmenekült vagy eltűnt szolgálati helyéről, így a vezetés hiánya mind helyi, mind országos szinten tovább bonyolította a helyzetet. A helyzet normalizálódása a kormány Budapestre költözésével indult meg, amit elősegített, hogy a katonai adminisztráció a frontvonal nyugatra tolódásával fokozatosan adta vissza a vasút irányítását az egyes üzletvezetőségeknek. A II. Ukrán Front 1945. május 12-én adta át a miskolci üzletvezetőséget, a III. Ukrán Front pedig július 23-án vonta vissza a katonai irányítást a szombathelyi üzletvezetőségről.²²³ Ehhez képest a MÁV Igazgatóság csak 1945. október 22-én kapta vissza önállóságát,²²⁴ viszont a vasúti járműpark feletti rendelkezés november 1-ig a Magyarországi Vasutak Legfőbb Orosz Katonai Parancsnokságánál maradt.²²⁵ A Koszov tábornok²²⁶ vezette parancsnokság egyébként a MÁV Igazgatóság Andrassy úti székházában települt.

Az üzletvezetőségek és maga a MÁV vezetése is gyakran csak késedelmesen értesült egyes intézkedésekről, „mert az üzletvezetőségek a gyér vonatforgalom és a nehézkes értekezési lehetőségek miatt az állomásoktól ezeket az adatokat rendszeresen még nem tudják beszerezni...”²²⁷ A visszavonuló németek gyakran nem csak a pályatestet rombolták, hanem a hírközlési berendezéseket is, de a csatározások során is számos készülék és vezeték vált használhatatlanná. Emiatt az egyes állomások igyekeztek egy-egy személyt kiküldeni a szomszédos állomások felé, feltérképezni a helyzetet. Az üzletvezetőségek is igyekeztek – jobb híján – személyes kiküldöttük révén tájékozódni egy-egy vasútvonal helyzetéről. Debrecenből például 1944. november 14-én indult egy kisebb csapat a Mezőcsát–Nyékládháza–Füzesabony vasútvonal felderítésére.²²⁸

Ugyan a vasutasok nélkülözhetetlen munkájukra tekintettel orosz-magyar kétnyelvű igazolványt kaptak, hogy a katonai hatóságok ne akadályozzák őket munkájukban, illetve ne vigyék el őket romeltakarítási munkákra, vagy még rosszabb esetben akár fogságba, ennek

²²³ Pálmány 1981: 74–76. és 112–114.

²²⁴ „Az orosz hatóságok magyar kezelésbe adták át az Államvasutakat.” Népszava. 1945. okt. 24. 3.

²²⁵ MNL OL XXIX-H-50. 192. d. 43874/1945. 1946. augusztusában már „Vörös Hadsereg Hadiközlekedési Főnökének Meghatalmazottja Magyarország Vasúti Vonalain”-nak hívták a szervezetet. 469. d. 52142/1946.

²²⁶ Sajnos a szovjet tábornoknak csak a vezetékneve ismert, egyéb személyes adatai, illetve parancsnoki megbízatásának időhatárai egyelőre ismeretlenek. Annyi bizonyos, hogy a vasút centenáriumi ünnepségén még részt vett. „Hosszú elnyomatás után szabadságban ünnepli a vasutasság a 100 éves magyar vasutat.” Szabad Nép. 1946. júl. 14. 5. Helyetteséről, Orlov alezredestől is csak a vezetékneve ismert.

²²⁷ MÁV Arch. PG. 10001. d. Üzemgazdasági jelentés 1945. január–május. 2.

²²⁸ MÁV Arch. DG. 10030. d. Gorondi Sándor titkár jelentése a Mezőcsát-nyékládháza-füzesabonyi vonal bejárásáról és benépesítéséről, 1944. nov. 22.

ellenére gyakran panaszkodtak a vasutasok orosz túlkapásokról. (11. kép) 1947-ben 3076 vasutas hadifogolyról tudott a MÁV, közülük 919-en polgári személyként estek fogságba, a többiek frontszolgálat során.²²⁹ Egyeseket német származásuk miatt vittek el,²³⁰ mások csak rosszkor voltak rossz helyen.²³¹ A hadifogságba esett vasutasok létszámát lehetetlen megállapítani, hiszen 1945-ben és 1946-ban is szabadultak vasutasok szovjet fogságból, de összesítő adatokról nem került elő adat az 1947-es kimutatás kivételével.

Az első hónapokban a hadiforgalom igényeinek megfelelően történt a vasúti üzemvitel helyreállítása, helyi anyagokból, gyakran a környék lakosságának a kivezénylésével. A MÁV Elnöki Hivatalában 1945 tavaszán készült összesítő üzemgazdasági jelentés szerint „*A tehervonati teljesítmény legnagyobb része ugyanis a felszabadító Vörös Hadsereg szállítása, melyre befolyást egyáltalán nem gyakorolunk, illetve gyakorolhatunk. [...] a hadi érdekeket szolgáló tehervonatok forgalomba helyezését, megterhelésüket és közlekedésüket a Vörös Hadsereg szervei intézik az illetékes igazgatósági osztályok és az üzletvezetőségek közreműködése nélkül.*”²³²

Szovjet műszaki alakulatok általában csak egy-egy kisebb szakaszon végeztek önálló helyreállítási munkákat, főleg a Budapest–Szob vonalon végeztek hosszabb pályaépítést, a front logisztikai igényeinek kielégítésére. Feltehetőleg azért volt olyan fontos az egyébként is kétvágányú, nemzetközi forgalmat bonyolító vonal, mert a másik nyugatra vezető nagy kapacitású Budapest–Győr–Hegyeshalom vasútvonal jóval kedvezőtlenebb terepadottságok között vezetett, illetve a Duna bal partja mentén gyorsabban elérhetővé vált Pozsony és Bécs. Az Istvántelki Főműhely február 11-én két szerelvényt is kiállított szovjet katonai követelésre, egy mozdonyjavító, illetve egy vízellátó berendezéseket javító vonatot a szükséges alkatrészekkel és berendezésekkel, valamint személyzettel együtt. A vízállomási mozgó javító vonatot 1945 májusában Dévényújfalun, a mozdonyjavító műhelyvonatot a Bécs melletti Strasshof-ban állt.²³³

Jellemzően inkább a hidak helyreállításában vett részt a szovjet hadsereg, hiszen csak ők rendelkeztek megfelelő gépekkel és eszközökkel. Legnagyobb munkájuk a lerombolt Déli vasúti összekötő híd mellett cölöpjármókra felépített hídprovizórium volt, amin 1945. április 26-án gördült át az első vonat.²³⁴ Alapvetően a helyreállítási munkák biztosításában, az

²²⁹ MNL OL. XXIX-H-50. 1395. d. 27392/1948. sz. ügyirat 40607/1947 sz. irata.

²³⁰ Újra gurulnak... 1996: Horányi László békéscsabai térfelügyező visszaemlékezése. 43–44.

²³¹ Újra gurulnak... 1996: Nedeczky Iván visszaemlékezése. 144–146.

²³² MÁV Arch. PG. 10001. d. Üzemgazdasági jelentés 1945 január–május. 2.

²³³ MÁV Arch. KS.10001. d. 37. ő. e. Az Istvántelki Főműhely főnökének Koszov tábornoknak írt levele, 1945 máj. 23.

²³⁴ Duna-hídjaink. 2009: 82–83.

esetlegesen szükséges anyagok szállításában vettek részt, néhány esetben építőanyagot és felépítményi anyagot is biztosítottak a munkákhoz. A Budapestről kiinduló fővonalak helyreállításához mintegy 7 vágánykilométernyi sínanyagot adtak saját készletükből. A MÁV Építési és Pályafenntartási Főosztály 1946. májusi számításai szerint egymillió pengő értékben végeztek önállóan pályaépítéseket a Vörös Hadsereg utászai, további 2,17 millió pengő értékben pedig szovjet irányítással magyar vasutasok és a kivezényelt helyi lakosság végzett helyreállító munkát.²³⁵ Ehhez képest 1946 márciusában a szovjet közlekedési tárca 14 millió dolláros számlát állított ki a MÁV hálózatán végzett szovjet helyreállítási munkák után. A magyar fél visszautasította a szovjet követelést, tekintettel, hogy a munkálatokat magyar munkaerő végezte hazai anyaggal. Csak a bizonyíthatóan szovjet eredetű anyagokért fizetendő összeget ismerte el. A magyar kormánydelegáció 1946. áprilisi moszkvai látogatásakor Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter személyesen Sztálinnak vetette fel az ügyet, mire Sztálin nevetve azt válaszolta, hogy akkor ne fizessék ki a számlát.²³⁶ Ezzel szemben gyakorlatilag nem történt semmi, sőt 1948. január 24-én újabb számlát küldött Moszkva, amely szerint összesen 18,31 millió dollárra emelkedett a MÁV-val szembeni követelés. A Magyar Államvasutak a számlák tételes, helyszínen ellenőrzött vizsgálata után végül 248 472,54 dollárt ismert el.²³⁷

Az államvasút helyzetének megismerése érdekében 1945 áprilisában jelentést kért az Igazgatóság az üzletvezetőségektől a szovjet katonai bevonulás óta eltelt időszakról. A szervezeti struktúrájának megfelelően készültek el az üzletvezetőségi riportok, amelyek nem csak az egyes osztályokról, hanem a nagyobb vasútállomásokról, valamint vontatási telephelyekről és műhelyekről is beszámoltak. Az első jelentések még április-május során elkészültek, amelyeket a nyár közepén pontosítva újra benyújtottak az igazgatóságnak, ez utóbbiak maradtak fenn.²³⁸

A struktúrán belül némi eltérés figyelhető meg az egyes üzletvezetőségi jelentések között. A leginformatívabbnak a budapesti,²³⁹ a debreceni, a pécsi és a szombathelyi tekinthető,

²³⁵ MÁV Arch. KS. 10001. d. K-1985/2004. I. t. 24. ö. e. 66/1946. D.

²³⁶ Békés 1992: 174.

²³⁷ MÁV Arch. GG. 10006. d. 62. t. 1948 őszi feljegyzés a Moszkvában megtárgyalandó járműkérdésekről.; 10007. d. 70. t. 22246/1948 sz. Arról nincs információ, hogy a negyedmillió dollárt végül kifizette-e Magyarország, vagy valamilyen pénzügyi-kereskedelmi egyezmény keretében számolták el.

²³⁸ MÁV Arch. BG. 10001. d. 1. t. A Magyar Államvasutak üzletvezetőségeinek helyzetképe a II. világháború alatt és közvetlenül utána. Az első üzletvezetőségi összefoglaló jelentések 1945. áprilisában készültek. A kibővített és pontosabb jelentéseket – amelyek fennmaradtak és forrásul használtam – 1945. július 10 és 22-e között állították össze, kivéve a szegedi üzletvezetőségét, az 1945. augusztus 15-én.

²³⁹ 1945. május 20-án a kereskedelem és közlekedésügyi miniszter 4784/1945. sz. rendeletével vonták össze a Budapest-déli és Budapest-északi üzletvezetőségeket az 1937-es határok újra életbe léptetésével. Az üzletvezetőség székhelye a korábbi Budapest-déli Kerepesi úti székháza lett, a mai napig itt üzemel a MÁV budapesti területi pályaispánkosága.

itt még az egyes vasútvonalakon történt káresemények is felsorolásra kerültek. Ugyanakkor a miskolci beszámoló – az egyébként jelentős rombolások ellenére – ebben a tekintetben szinte semmit sem közölt. Az egyes vasútvonalak, illetve szakaszok forgalmának megszűnéséről és újranyitásukról az 1947 áprilisában megnyílt közlekedési kiállítás háttéranyagainak összeállításához kért jelentések nyújtanak némi segítséget.²⁴⁰

Az adatszolgáltatás is megszűnt 1944 decemberében, így a havi üzemgazdasági jelentések sem jutottak el az Igazgatóságra. Elsőként 1945 januárjának végén sikerült felvenni a kapcsolatot a Budapest-északi és Budapest-déli üzletvezetőségekkel, majd a vonatforgalom megindulásával – eleinte futárok, személyes kiküldöttek révén – a vidéki üzletvezetőségekkel és műhelyekkel is létrejött a kontaktus. 1945 májusában sikerült úgy-ahogy összegyűjteni a január óta eltelt időszakra vonatkozó néhány fontosabb üzemviteli adatot, és abból egy rövid összefoglalást készíteni.²⁴¹

A fenti jelentések segítségével lehet megrajzolni az első fél év – ha nem is teljes – történetét. Általában azokon a területeken, ahol gyorsan áthaladt a front, a német műszaki csapatoknak nem volt idejük módszeres pusztításokra, mint például a Dél-Alföldön, vagy Északnyugat-Magyarországon. Ahol viszont csak lassan tudtak előre törni a Vörös Hadsereg egységei, ott alapos rombolást végeztek, mint Budapest környékén, az Észak-Alföldön vagy a Dunántúl déli területein. Egyes helyeken csak a sínmezőket robbantották fel, amiket viszonylag könnyebben lehetett pótolni. Máshol csak a sínvégeket robbantották fel, ezek kijavítása viszont jóval időigényesebb volt, mert a sérült részeket le kellett vágni és új lyukakat fúrni a sínvégekre a kapcsolószerkezeteknek. Egy sínfarkasnak nevezett hatalmas ekével a talpfákat szakították fel, így nem csak a sínszálat, hanem a talpfákat is pótolni kellett. (2. kép) A Hatvan–Salgótarján, Sárbogárd–Rétság, Balassagyarmat–Losonc vagy a Nyíregyháza–Szerencs vonalak több szakaszát is felszántották a németek. A legnagyobb kárt a visszavonulók, mint a Duna-balparti körvasút esetében is, hogy szerelvény alatt robbantották fel a vágányt, így a pálya helyreállításához először a kocsikat kellett kiemelni, vagy oldalra kiborítani. A legkisebb károkat a pályavasúti hálózatban – leszámítva a tiszai, körösi és berettyói hidakat – a szegedi üzletvezetőség szenvedte el, csak szórványos vágányrongálásról számoltak be.²⁴²

²⁴⁰ Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archivum és Adattár (továbbiakban: MMKM Arch.): TEMGY 37/1967.

²⁴¹ Az üzletvezetőségek, valamint az egyes főosztályok és önálló osztályok által a MÁV Igazgatóság Elnöki Hivatal II. Üzemgazdasági osztályának jelentett adatokból készültek a havi üzemgazdasági jelentések, amiket aztán a hónap közepén tartott igazgatósági és üzletgazdátói értekezleten tárgyaltak meg. A főosztályok sorrendjét követő üzemgazdasági jelentésekben az egyes szakaszokra vonatkozó részletes adatsorokat megelőzte egy rövid kiegészítő értékelés, magyarázat, ami az adatsorokból nem látható folyamatokat, előzményeket és okokat világított meg. A MÁV üzemvitelének rekonstrukciójának legfontosabb dokumentumai az üzemgazdasági jelentések.

²⁴² MÁV Arch. BG. 10001. d. Szegedi üzletvezetőség jelentése. Pályafenntartás fejezet. 12–34.

A sérült szakaszok helyreállítását a közelben lévő tartalékokból pótolták, de ha nem volt elég anyag, akkor a feleslegesnek ítélt állomási vágányokat, vagy már amúgy is sérült pályaszakaszokat bontottak fel. A Debrecen–Tiszafüred–Füzesabony mellékvonali felépítményét a Vörös Hadsereg utasítására kezdték elsőrangúsítani, a Debrecen–Kisújszállás felrobbantott II. vágányának anyagával. A vonal azért volt olyan fontos, mert Tiszafürednél már a háború alatt elkezdték egy új vasúti híd építését, aminek meglévő pilléreit felhasználva, a felrobbantott régi híd mellett hamar sikerült összekötni a Tisza két partját – elsőként az országban. Az Óhat-Pusztakócs–Polgár vonal helyreállításához a Debrecen–Létavértes vonal állomási mellékvágányait szedték fel.²⁴³ Erre a sorsra jutott a Rákos–Újszász, valamint a Sátoraljaújhely–Miskolc vonalak II. vágánya is. A rongálások és pótlások miatt így az eredetileg kétvágányú vonalakon kígyóztak a vonatok a két vágány között, attól függően hol volt ép sínpár.

Szintén érzékeny veszteséget jelentett az alagutak berobbanása, a visszavonuló német csapatok az Eger–Putnok vonal mindhárom alagútját, az Aszód–Balassagyarmat szakasz becskei, valamint az észak-balatoni vonal balatonakarattyai műtárgyát beomlasztották. Az egyik szarvaskői alagutat ráadásul mozdonnyal együtt robbantottak fel, hogy lassítsák a helyreállítást.²⁴⁴ Ezek helyreállítása szinte ugyanannyi időt igényelt, mint a nagyobb folyami hidaké, függően a romboltság mértékétől. Érdeemes megjegyezni, hogy a felsorolt alagutak nem fővonalakon, hanem gyenge felépítményű vicinálisokon találhatók, illetve az akarattyai kivételével észak-déli irányú vasútvonalon fekszenek, stratégiai értékük minimális, rombolásukra tehát csak taktikai megfontolásból került sor. A szovjetek gyors előrenyomulása miatt a pécsi fővonal mecseki alagútjai, vagy éppen a piliscsabai alagút megmenekült a pusztítástól.

Összesen 4446 km vágány rongálódott, vagy semmisült meg, jelentős területeket zárva ki hosszabb-rövidebb időre a gazdasági vérkeringésből. 2610 km egyvágányú fővonalon pályán 684 km (26%) vált használhatatlanná. Kettősvágányú vonalak hossza 1030 km-t tett ki – ami 2060 km vágányhosszt jelent – ebből 424 km-en mindkét vágány, 606 km-en az egyik vágány lett használhatatlan, összesen 1454 km (71%). A mellékvonali hálózat 4030 km-t tett ki, ebből 918 km (23%) rongálódott, ami pedig az állomási mellékvágányokat illeti, a 2950 km-ből 1390 km (47%) lett szétrombolva, a 13 784 db váltóból pedig 3630 db (26%) vált üzemképtelenné.²⁴⁵

²⁴³ MÁV Arch. BG. 10001. d. Debreceni üzletvezetőség jelentése. Pályafenntartás fejezetén belül az egyes vasútvonalak állapotáról készített összeállítás. 27–43.

²⁴⁴ Újra gurulnak a vonatok 1996: 303–307.

²⁴⁵ Ertl 1946.

Megsemmisült a hegyeshalmi fővonal, valamint a Budapest–Vác–Gödöllő HÉV villamos felsővezetéke is, az utóbbit nem is építették vissza.

Állomásépületekben és üzemi épületekben is súlyos károk érték a vasutat, részben az angolszász bombázások – Debrecen, Győr, Hatvan, Miskolc, Nyíregyháza, Sopron, Szolnok, stb. – részben a földi harcok következtében. A Nyugati pályaudvar területére 130 gyújtó- és rombolóbomba, 525 tüzérségi lövedék és 1130 akna csapódott be, aminek következtében megsemmisült, vagy súlyosan megrongálódott több raktárépület, a műszaki kocsihivatal és a termes kocsiszín. A pályaudvar 52 kilométernyi vágányhálózatából megsemmisült 28 km-nyi pálya, további 20 km pedig járhatatlan lett.²⁴⁶ A Keleti pályaudvar csarnokának üveg teteje teljesen elpusztult, a Kerepesi úti oldal is több belövés kapott, az épület mintegy harmada szenvedett különböző mértékű károkat.²⁴⁷ Szinte az összes vasúti műhely és főműhely súlyos károkat szenvedett a háború során a Dunakeszi Főműhely kivételével, ahol csak egy víztorony szenvedett súlyosabb károkat. Átlagosan a műhelyépületek 40%-a sérült meg vagy pusztult el, a szerszámgépek mintegy negyede, viszont a kéziszerszámok 70%-a veszett el.²⁴⁸ 1947 februárjában a vontatási létesítményekben keletkezett kárt 55%-ra, a műhelyi berendezésekben esett rongálást és pusztulást 40%-ra becsülték.²⁴⁹

Az Északi Főműhely 1944. szeptember 17-i amerikai bombázásakor elpusztult a mozdonykerék-gyártó műhely és a tanoncműhely, 1945 január elején pedig a visszavonuló németek több favázás épületet is felgyújtottak, köztük a motorcsarnokot.²⁵⁰ Szintén súlyos károkat szenvedett el a debreceni műhely az amerikai bombázások alatt.²⁵¹ A Szolnoki Műhely mozdonszereldéje 80%-ban, a személykocsi-javító osztály 100%-ban károsult, de a teherkocsi-javító is súlyos károkat szenvedett az 1944. június 2-i és szeptember 19-i szőnyegbombázásokkor. A műhelyi berendezések nagy részét felsőbb utasításra nyugatra menekítették.²⁵² A Szombathelyi Műhelyt és környékét többször bombázták már 1944-ben is az angolszász légierők, a legsúlyosabb pusztítást azonban az 1945. március 4-i és 26-i légitámadások okozták. A már korábban széttelepített mozgó műhelyek anyagát a visszavonuló németek magukkal vitték a Harmadik Birodalomba.²⁵³

²⁴⁶ Gergely 1977: 81–84.

²⁴⁷ „Képeslap a keleti pályaudvarról.” Népszava. 1945 jún. 9. 3.

²⁴⁸ Farkas–Halász–Mészáros–Tőkési 1965. 152.

²⁴⁹ Kopasz 1947: 80–86.

²⁵⁰ Horváth L. 2007: 34–35.

²⁵¹ Zágonyi 1998: 18–19.

²⁵² Simon 2006: 21.

²⁵³ Fehér–Jászfi–Mándli 1997: 140.

A nagyobb állomások területén gyakran véres harcok dúltak, illetve a bombázások során is rengetegen veszítették életüket, a holttestek egy része csak hónapok múlva került elő, a háború befejezése után. Sok esetben az állomás területén vagy a vasúti pálya töltésében, egy-egy bombatölcsérbe temették el a szerencsétleneket. A holttestek exhumálásakor a vidéki helyhatóságok igyekeztek a vasútállomásokon díszsírhelyet létesíteni és odahantolni újra a hősi halottakat, de a MÁV bővítési és közegészségügyi – fűrt kutak védelmében – okokból ellenezett minden ilyen tervet, még a szovjet katonai hatóságokat is megkereste, támogatást kérve az ügyben.²⁵⁴

A biztosítóberendezések teljesen megsemmisültek a háborúban, és mivel ezek helyreállításához nem volt elegendő építőanyag és alkatrész – részben mert a gyárak készleteit és gépeit nyugatra hurcolták, részben mert a maradékot a szovjetek szerelték le német tulajdon vagy jóvátétel címén – illetve helyreállításuk speciális szaktudást igényelt, ezért eleinte csak az állomások közötti távbeszélő hálózat mielőbbi, akár ideiglenes megoldására fókuszáltak. A két budapesti üzletvezetőség automata távbeszélő központja, valamint a MÁV Igazgatóságán üzemelő automata központ is megsemmisült. A vonali jelző és biztosító berendezések mintegy 70%-a elpusztult, ahogy a 31 legnagyobb állomás biztosítóberendezései közül is csak egy maradt épségben. Először a jelzőberendezéseket állították helyre, sokszor csak fabódékból kezelték az összetákoltt jelzőket. Az állomási biztosítóberendezésekből 1945 végéig 28%, a vonaliakéból 15% lett helyreállítva.²⁵⁵

A vasúthálózaton 1057 vasúti híd és átereszt semmisült meg 21 044 vágány-nyílás folyóméter hosszban. Ez ugyan csak a teljes hídállomány 8%-át jelentette, de köztük az összes Duna-, Tisza-, Rába-, Kőrös-, Maros- és Dráva-hidakat. Országrészek, tájegységek közötti kapcsolatok szakadtak meg ezzel néhány esetben hosszú évekre! A Jugoszláviával összekötő gyékényesi Dráva-híd is csak 1962-ben épült újjá, igaz, ehhez a két ország közötti viszony normalizálódása is kellett.²⁵⁶

Ugyanilyen kritikus képet mutatott a vasúti járműpark is. 1938-ban 1806 mozdony, 167 motorkocsi és sínautóbusz, 3730 személykocsi, 1100 poggyászkocsi és 46 011 teherkocsi tartozott a MÁV állagába.²⁵⁷ A terület-visszacsatolások során – Észak-Erdély visszatérének kivételével – vasúti hálózat arányában részesedett a MÁV a csehszlovák (Československé Státní Dráhy – továbbiakban CSD) és a jugoszláv (Jugoslovenske Državne Železnice –

²⁵⁴ MNL OL XXIX-H-50. 542. d. 74721/1946.

²⁵⁵ Gál 1946: 78–89.

²⁵⁶ A magyar vasút krónikája ... 2009: 244.

²⁵⁷ MÁV Arch. KS. 10001. d. K-1985/2004. I. t. 3. ö. e. MÁV gördülő anyagában bekövetkezett változások.

továbbiakban JDZ) államvasutak járműparkjából. Mindezekon felül a megemelkedett szállítási feladatokra tekintettel az új beszerzések mennyiségileg és minőségileg is meghaladták az időközben selejtezésre került járműveket. A háborús időszakban gőzmozdonyokból 268-at, személykocsikból 155-öt, teherkocsikból 1224-et vásárolt a MÁV.²⁵⁸ 1944 végén még 2407 normál nyomtávú (1993 MÁV, valamint a revíziók során megítélt 282 csehszlovák és 132 jugoszláv származású) mozdonyt, 197 motorkocsit (ebből 143 MÁV, 54 CSD), 4565 személykocsit (ebből 3678 államvasúti, 484 csehszlovák és 403 jugoszláv), 1383 kalauz- és poggyászkocsit (ebből 1108 hazai, 151 az északi és 124 a déli szomszédunktól származott), valamint 59 187 (ebből 48 922 a MÁV, 6396 a CSD és 3869 a JDZ állagából) teherkocsit számlált az államvasúti állag.²⁵⁹ 1945. február közepére a mozdonyállományból mindössze 213 üzemképes és 547 üzemképtelen mozdony maradt. A sebtében elindult helyreállítási munkáknak, valamint a szovjet katonai parancsnokság járműirányításának köszönhetően két hónappal később 434-re emelkedett az úgy-ahogy üzemképes mozdonyok száma, a május 12-i kocsirovancs pedig 722 üzemképes és 1745 roncs személykocsit, valamint 5694 üzemképes és 7716 javítandó teherkocsit számoltak össze az ország területén. Az üzemképes kocsik alatt gyakran ablakok és ajtók nélküli, hiányos padozatú, de legalább futóképes járművet kell érteni.²⁶⁰ A pontos számot lehetetlen volt megállapítani, de mintegy 40-43 ezer vagonra becsülték a Magyarországról – általában különféle berendezésekkel, nyersanyagokkal, élelmiszerekkel és műkincsekkel megrakottan – elhurcolt vasúti kocsik számát.²⁶¹

Lokális szinten a közeli gyárakban sértetlenül megmaradt, kisebb teljesítményű iparvasúti mozdonyokkal indult meg a forgalom egy-egy nagyobb csomópont körzetében. Az Északi főműhelyben talált, a német csapatok pusztítását valahogy elkerülő négy frissen javított mozdonyal indult meg Budapest területén az élelmiszerek és a holttestek szállítása.²⁶² Győrben a helyi olajgyár kismozdonya kezdte meg az emberek szállítását három fedett teherkocsival.²⁶³

A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút is súlyos károkat szenvedett el a háború végén, Sopron többszöri bombázása során nem csak a GYSEV-pályaudvar, hanem az igazgatóság épülete is áldozatául esett a légitámadásoknak. A magánvasúttársaság járműparkját 1939-ben 32

²⁵⁸ MÁV Arch. GG. 10005. d. 38. t. Mozdonyállag kimutatás 1938-1944.

²⁵⁹ MÁV Arch. KS. 10001. d. K-1985/2004. I. t. 3. ő. e. MÁV gördülő anyagában bekövetkezett változások.

²⁶⁰ Pálmány 1981: XVI–XVII.

²⁶¹ MMKM Arch. TEMGY. 301. 18. d. Jelentés a 26014/1945 U.M. alapján Ausztriába és Németországba hurcolt javak felkutatására kiküldött bizottság munkájáról, 1945. aug. 26.; TEMGY. 301. 15. d. Jelentés Bebrits Lajos miniszter 37520/1955 szigorúan titkos figyelőlapjára, 1955.

²⁶² Horváth L. 2007: 37.; Vas 1982: 60–61.

²⁶³ Újra gurulnak a vonatok 1996: 248.

gőzmozdony, 10 motorkocsi, 2 sínautó, 6 motormellékkocsi, 72 személy- és poggyászkocsi, valamint 529 teherkocsi alkotta, ebből 1945 tavaszára 24 gőzmozdony, 41 személy- és poggyászkocsi, illetve 308 teherkocsi maradt – úgy-ahogy használható állapotban.²⁶⁴

A vasúti járművek döntő többségét a szovjetek hadizsákmányként kezelték, azaz a járművekre trófeajelet festettek fel. Ez a CCCP betűk és a „трофей”, azaz hadizsákmány „T” betűjét jelentette, vagy utóbbi helyett olykor a Szovjet Vasutak jelképét, egy kalapácsot és egy villáskulcsot festettek fel az azonosítószám mellé. A súlyos járműhiány miatt a szomszédos országok területéről számtalan járművet vezényeltek ide a megszálló csapatok, hogy logisztikai szükségletüket biztosítsák. Emiatt rengeteg különböző típusú mozdony, teherkocsi, valamint – jóval kisebb mértékben – személykocsi került a magyar hálózatra. A járműkeveredés általános jelenség volt a háború végi Európában, amit még a németek kezdtek a háború alatt hatalom- és gazdaságpolitikai megfontolásokból. A csatlós országok vasútjainak kocsiparkját szándékosan visszatartották a birodalmi vagy megszállt területeken, illetve az országhatárokon átvezető szállítmányok közlekedését német katonai közlekedési szervek engedélyéhez kötötték. Ugyan a Német Birodalmi Vasúttársaság (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft – továbbiakban DRG) állagába tartozó kocsikat adtak cserébe, de ezeket csak a DRG engedélyével lehetett felhasználni, így közvetlen befolyást tudott gyakorolni Berlin csatlósainak gazdasági életére.²⁶⁵ Emiatt a magyar vasúthálózaton minden további nélkül előfordulhatott, hogy német vagy olasz mozdony vontatott norvég, belga, francia, lengyel vagy román eredetű kocsikat. A birodalmi, olasz és lengyel eredetű gőzmozdonyok teljesen idegenek voltak az államvasúti rendszerben, igyekeztek csak a legszükségesebb mértékben alkalmazni őket, főleg az olasz és lengyel gőzösöket. Számos román államvasúti (Căile Ferate Române – továbbiakban CFR) mozdony is átkeveredett a trianoni határokon, ezek döntő többsége viszont magyar gyártmányú lokomotív volt, amik még az I. világháború után kerültek Romániához, így ezek üzemeltetése nem okozott nehézséget a vontatási és műhelyi személyzetnek.

A járműhiány miatt például román mozdonyok és mozdony személyzet az első hónapokban még gyakran bejárt Békéscsabáig, vagy akár azon túl is, ugyanakkor forgalmi személyzetet nem engedett betelepülni a szovjet katonai parancsnokság.²⁶⁶ A miskolci fűtőház személyzete a Csehszlovákiához és Szovjetunióhoz került Sátoraljaújhely–Csap vonalon továbbított vonatokat, esetenként Munkácsig is el kellett menniük a miskolci

²⁶⁴ Farkas–Halász–Mészáros–Tőkési 1965: 165.

²⁶⁵ MNL OL M-KS 284. f. 32. csoport. 69. ő. e. A magyar közgazdaság német megszerzése. Visszatekintő összefoglalás. Közlekedés és forgalom fejezet. 61–72.

²⁶⁶ Újra gurulnak a vonatok 1996: 37–39.

mozdonyvezetőknek, hiszen a kárpátaljai vasúthálózat az orosz vasutak által használt 1524 mm-es széles nyomtávra való átalakítása még 1946-ban sem készült el.²⁶⁷ Délen pedig a Szabadka–Szeged–Zombolya személyvonatok vonatkíséretét szerb személyzet látta el 1945 májusáig.²⁶⁸ A kelebiai vonalon is előfordult, hogy magyar mozdonnyal továbbított szovjet katonavonatot szerb vonatszemélyzet, egészen Budapestig.²⁶⁹ Szegedi fűtőház 424 sorozatú mozdonyaira viszont orosz mozdonyvezetőket helyezett a katonai parancsnokság, azok csak szenet és vizet vételezni jártak be a fűtőházba, a fűtőházvezetőségnek fogalma sem volt arról, hogy mikor, hová és miért mentek.²⁷⁰

A visszavonuló német műszaki egységek – ahogy az idő engedte – igyekeztek nem csak a hidakat és a pályatestet rombolni, hanem a kiszolgáló létesítményeket és berendezéseket. Utóbbiak közül különösen a vízvételi berendezések hiánya nehezítette meg a közlekedést, víz nélkül ugyanis nincs miből gőzt termelni, megáll a mozdony. Ugyanilyen gondot okozott a szénrakodó berendezések rombolása is, a kézi szénrakodás jelentős időtöbbletet kívánt. A fedett mozdonyállások 54%-a, a vontatási műhelyek 58%-a sérült meg vagy pusztult el. A víztartályok 48%-a (űrtartalom szerint 78%-a) szintén megsemmisült, ahogy a vízellátást biztosító gőzszivattyúk 46%-a és a villamos szivattyúk 53%-a. A szénszerelők majd kétharmada vált romhalmazzá, a fordítókorongok 43%-a lett használhatatlan. Utóbbi két berendezés kijavítása ráadásul rendkívül sok anyagot és időt igényelt.²⁷¹ A fordítókorongokat leggyorsabban úgynevezett deltavágányok építésével lehetett pótolni, vagyis két vágányt összekötni egy harmadikkal, hogy meg lehessen fordítani a mozdonyokat.²⁷² A fenti kiszolgáló berendezések hiánya miatt még a töredékére lecsökkent járműpark optimális kihasználtságáról sem lehetett szó.

Egyes helyeken a bátrabb vasutasok ugyan próbálták megakadályozni a német rombolásokat, illetve ellenszegülni a kiürítési parancsnak, vagy szimplán elrejtteni berendezéseket, alkatrészeket és anyagokat, összességében jelentős ellenállásról, német hadicélokak akadályozó tevékenységről nem beszélhetünk. Ezt támasztja alá az az 1946 tavaszi összeállítás is, ami 15 oldalon igyekezett bemutatni a vasutasok ellenálló tevékenységét. Jellemzően az elhurcolásra kijelölt anyagok elrejtése, járművek forgalomba adásának

²⁶⁷ MÁV Arch. BG. 10001. d. Miskolci Üzletvezetőség jelentése. 56–61.

²⁶⁸ MÁV Arch. BG. 10001. d. Szegedi Üzletvezetőség jelentése. Forgalmi és kereskedelmi osztály. 35–45.

²⁶⁹ MÁV Arch. FE. 10024. d. 2/1946 efb. Hargitai József irodai segédtsízt fegyelmi ügye.

²⁷⁰ MÁV Arch. BG. 10001. d. Szegedi Üzletvezetőség jelentése. Szegedi külszolgálati főnökségek. 64–70.

²⁷¹ Farkas–Halász–Mészáros–Tőkési 1965: 9.

²⁷² MNL OL XXIX-H-50. 95. d. 18097/1945. Az egy vezetőállású, – főleg szerkocsis – gőzmozdonyokat konstrukciójuk miatt a végállomásokon meg kellett fordítani, mert a futásbiztonságuk és sebességük jóval alacsonyabb volt fordított állásban.

akadályozása, késleltetése szerepelt a jelentésben, néhány esetben bátrabb vasutasok pedig egy-egy műtárgy alá helyezett robbanóanyagot hatástalanítottak.²⁷³ (A vasút háborús káirairól lásd: 1–4 és 6–10. képeket)

A vasúti közlekedés további alapfeltétele a megfelelő üzemanyagok – szén és víz, illetve kisebb részben gázolaj – és kenőanyagok, mint gépszír, hengerolaj, vulkánolaj²⁷⁴ megléte volt. A szénhelyzet egészen 1948 elejéig súlyos problémát jelentett a vasútnak. A MÁV-nak, mint az ország egyik legnagyobb szénfogyasztójának osztoznia kellett a békeidőshöz képest jóval rosszabb minőségű, és mennyiségben is jelentősen kevesebb szénen az újjáépítésre és jóvátételre gyártó üzemek folyamatosan emelkedő szükségleteivel, nem beszélve a lakosság fűtési igényeiről. A szénminőség romlásához nagyban hozzájárult a háborús rablógazdálkodás, az új lelőhelyek feltárásának elmaradása és az elmaradó karbantartások.

Ugyan a bányákban viszonylag kevés kárt tettek a visszavonuló németek, az anyagihiány, a járatok víztelenítéséért felelős szivattyúk leállása és a szakmai vezetés jelentős részének elmenekülése miatt a tárnák jó részében csak nagyon lassan indult újra a termelés. A bányákat körzeti igazgatóságba szervezték a szovjetek, kiutalás csak az orosz parancsnokok engedélyével történhetett. 1945 júniusában adta át a bányák irányítását a Vörös Hadsereg.²⁷⁵ Eleinte persze csak az jutott a vasútnak, ami egyáltalán volt, és nem volt rá közvetlenül szüksége az orosz csapatoknak. Hiába feküdt számtalan bánya a Miskolci igazgatóság területén, csak kevés és rossz szénhez jutott a mozdonyokra. *„A fűtőházak szene főleg borsodi szén. Az orosz uralom óta minden egyes szénbánya élén egy biztos van. Az összes széntermelés fölötti diszponálás joga a Sajószentpéteren²⁷⁶ székelő elosztó bányakapitányság hatáskörébe tartozik, amely legtöbbször, sajnos hozzá nem értéssel intézi az ügyeket. Így a MÁV-nak ismételt kérelem dacára főleg porszenet küld darabos szén helyett, amit nem tudnak használni és kénytelenek átadni a Diósgyőri-vasgyárnak. Egy mozdonyra 6 tonna borsodi szén megy, amiatt a mozdonyoknak Füzesabonynál újra szenet kell vételezni, ami cca félórai idővesztéssel jelent.”²⁷⁷* Szegeden a gyenge porszén mellett, helyett fával kényszerültek fűteni a mozdonyokat.

²⁷³ MNL OL Z1610. f. 488. d. A német megszállás és nyilas uralom ideje alatt az államvasutaknál végrehajtott szabotázs cselekmények. 1946.

²⁷⁴ Hengerolajat magas lobbanáspontja miatt a magas hőmérsékletű helyeken alkalmazták, elsősorban a telített, vagy túlhevített gőzzel érintkező mozgó egységek kenésére. A vulkánolajat a hideg helyek kenésénél alkalmazták. <http://www.lococlub.hu/Leirat/gozos/k6.html> (Letöltés ideje: 2022.12.30.)

²⁷⁵ Bircher 2002: 12–13.; Erdmann–Pető 1975: V–VI.

²⁷⁶ Az orosz katonai közigazgatás három körzetre osztotta a borsodi szénmedencét: Barcikai körzeti igazgatóság, Sajószentpéteri körzeti bányai igazgatóság és Királdi körzeti bányai igazgatóság. Erdmann–Pető 1975: 9.

²⁷⁷ MÁV Arch. BG. 10001. d. Miskolci üzletvezetőség jelentése. 47.

A forgalom újraindítása azonban nem csak a már felsorolt vágányok helyreállításán, járműparkon és az üzemanyag meglétén múlt, hanem a személyzeten, pontosabban, hogy volt-e elegendő mozdonyvezető, vonatvezető,²⁷⁸ jegyvizsgáló, forgalmi szolgálattevő, kocsirendező, vagyis az infrastruktúrát működtetni képes alkalmazottak. A megfelelő szakemberhiányt a közeli nagyobb szolgálati helyekről való átvezényléssel próbálták orvosolni, így a hiányzó orosházi mozdonyvezetőket a szentesi fűtőházból pótolták, vésztői masiniszta pedig Békéscsabára jártak szolgálatba.²⁷⁹

A szolgálattervezés – különösen a forgalmasabb csomópontokban – kiszámíthatatlan volt a hadiforgalmi igények miatt. Hogy mindig legyen elegendő mozdony- és vonatszemélyzet, az oroszok bevezették a „*készenléti kocsirendszer, mely annyit jelent, hogy minden egyes vonatnak személyzete, a vonatkísérő személyzet, két mozdonyvezető és négy fűtő is a készenléti kocsi tartózkodik és azt tekintet nélkül a megtett kilométerek számára, csak akkor hagyhatja el, ha a mozdony mosás, javítás, stb. miatt a fűtőházban huzamosabb ideig tartózkodik.*”²⁸⁰ Debrecenben néhány hónap alatt sikerült felszámolni a készenléti kocsi intézményét, ugyanis a kocsit oroszok is használták, és a borzasztó higiéniai állapotok miatt tőlük származó tífuszban 3 ember meghalt, 4 pedig súlyosan megbetegedett.²⁸¹ Az utazószemélyzet részéről annyi előnye volt az orosz nyelvből átvett tyepluskának, vagy melegedőnek is hívott készenléti kocsinak, hogy helyet tudtak biztosítani csereárunknak.²⁸² A hosszú, több napos, vagy akár több hetes utak során mindig nyílt alkalom a helyi lakossággal csereberélni, általában a fűtőházi „felesleges” anyagok, mint petróleum, só, szerszámok változtak lisztté, hússá, tojássá és más élelmiszerré.²⁸³

Mindezek ellenére még így is számtalan vonalon előfordult, hogy jármű és/vagy személyzethiány miatt csak eseti jelleggel zajlott közlekedés. Kaposvárról Szigetvárra, Csurgóra, Fonyódra és Tabra csak akkor volt vonat, ha volt szabad mozdony, vagy tehervonat, amire kalauzokat vezényelhettek. Soly–Hajmáskér–Veszprém-külső között pedig azért nem közlekedtek a vonatok, mert a mozdony és személyvonat szerelvények visszafordítását az orosz parancsnokság miatt nem lehet biztosítani, a gépeket más célra vették igénybe.²⁸⁴ Az orosz katonai parancsnokságok szállítási igényei gyakran ellehetetlenítették még a legminimálisabb

²⁷⁸ Vonatvezető: A vonatszemélyzet vezetője, az állomás területén kívül ő felel a vonatért. Nem azonos a mozdonyvezetővel, aki csak a mozdonyt vezeti. Vasúti lexikon 1984: 815.

²⁷⁹ MÁV Arch. BG. 10001. d. Szegedi üzletvezetőség jelentése. Vonatási osztály. 46–58.

²⁸⁰ MÁV Arch. BG. 10001. d. Miskolci üzletvezetőség jelentése. 37.

²⁸¹ MÁV Arch. BG. 10001. d. Debreceni üzletvezetőség jelentése. Debrecen külszolgálati főnökségei. 85–96.

²⁸² Újra gurulnak a vonatok 1996: 69–73.

²⁸³ Szabó 1994: 408–409.

²⁸⁴ MÁV Arch. BG. 10001. d. Pécsi Üzletvezetőség jelentése. Forgalmi és kereskedelmi osztály. 51–73.

forgalmat is, mivel egy-egy gyorsan kiállítandó szerelvényhez jobb híján kénytelenek voltak a polgári forgalomtól elvonni a járműveket. A legtöbb üzemelő vonalon napi egy, esetleg két személyvonatpár közlekedett, illetve néhány vonalon – függően a térség gazdasági lehetőségeitől – tehervonatok is közlekedtek, amikbe szintén besoroztak egy-egy személyszállításra kijelölt személykocsit vagy egy egyszerű marhaszállító vagon.

2. 3. Nemzetközi kitekintés

Naivitás lenne azt hinni, hogy a kontinens más országaiban nem okoztak ugyanennyire súlyos gondokat a háborús pusztítások és járműhiányok. Egyedül az infláció mértékével „dicsekedhetünk” már, ha ezzel lehet egyáltalán. A rombolások, károk mértéke más országokban is hatalmas méreteket öltött. Elég csak a szomszédos Jugoszláviára, vagy Lengyelországra gondolni, ahol a németek elleni partizánháborúban számtalan alkalommal szerepelt a vasút célpontként, mint könnyen támadható, érzékeny infrastruktúra. A német katonai logisztika – csakúgy, mint a szovjet – az elégtelen közúti motorizáció és üzemanyagtakarékosági megfontolások miatt erősen támaszkodott a vasúti hálózatra. Ezért, hogy a német hadigépezetet nem csak stratégiai, hanem taktikai szinten is akadályozzák, a szövetségesek előre nyomulását előkészítendő, módszeresen bombázták az érzékenyebb vasúti célpontokat, mint a pályaudvarokat és hidakat. Elég csak a normandiai partraszállást előkészítő fél éven át zajló angolszász stratégiai és taktikai bombázásokra gondolni.²⁸⁵ 1944 júniusára már nem maradt semmi, amit még meg lehetett volna semmisíteni, az angol és amerikai légierők a porig rombolták Észak-Franciaország vasúthálózatát. Ami pedig megmaradt a légitámadások után, azt a visszavonuló németek rombolták le, a még felhasználható javakat pedig a birodalomba hurcolták. A mintegy 42 700 km hosszú hálózat ötöde pusztult el, vagy rongálódott meg a háború során: 2600 vasúti híd, 70 alagút, 1000 km villamos felsővezeték, valamint 3000 km fővonal és 18 000 km állomási vágány, de 115 fontosabb pályaudvar, 71 fűtőház és 19 nagyobb műhely is veszteséglistára került. Összesen 200 milliárd francia frankra becsülték a vasúthálózatot ért károk összértékét. 1948 nyaráig 2482 hidat és 66 alagutat állítottak helyre, valamint a megrongált épületek majdnem kilenczetedét.²⁸⁶ Mivel a fa beszerzése Nyugat-Európában is súlyos nehézségekbe ütközött, ezért a magánvasutak 1937-es

²⁸⁵ Brauer–Van Tuyll 2008: 215–216.

²⁸⁶ „Adatok a Francia Vasutak Nemzeti Szövetségének újjáépítési teljesítményeiről.” Közlekedési Közlöny. 1948. 35. sz. 453–454.

államosításakor létrehozott Francia Nemzeti Vasúttársaság (Société Nationale des Chemins de fer Français) nagyszámú elpusztult fűtőházainak újjáépítésére félköríves, vasbeton szerkezetű típusterveket dolgozott ki.²⁸⁷

Franciaország északkeleti szomszédjai is megsínylelték a vasúthálózatot ért támadásokat. Hollandiában is több kétvágányú vonalon fel kellett szedni az egyik sínpárt, hogy legyen felépítményi anyag az egyes vonalak helyreállításához. A folyók és csatornák által szabdalta országban 21 nagyobb nyíláshosszú hídból 18 pusztult el, ebből 1946 végéig 7 végleges, 7 pedig ideiglenes szerkezettel épült újjá. A villamosított vonalak felsővezetékét és villamos berendezéseit a visszavonuló németek hurcolták el vagy rombolták le. A motorkocsipark nagy része szintén a Harmadik Birodalomba került. A Holland Vasutak (Nederlandse Spoorwegen) járműparkja éppolyan kevert és hiányos volt, mint bármely más európai vasúttársaságé ekkoriban. 1946-ban 1351 mozdonyából 783 volt saját, 325 angol, 42 svájci, 50 svéd, 19 amerikai és 123 német eredetű mozdony szerepelt még az összeírásban, de ezek közül mindössze 823 üzemelt. Villamos motorkocsiparkba 88 jármű tartozott, de ebből 50 volt működőképes, az 57 dízelmotorkocsiból mindössze 16 közlekedett. Az 1944 szeptemberi 1498 személykocsi-állagból 768 maradt, ismeretlen hadrafoghatósági aránnyal. Teherkocsik terén a 29 616-ból 15 440 maradt. A súlyos szállítási gondok miatt a svájci és dán vasutaktól 30-30 teherkocsit béreltek, a szűkös járműhelyzetben többre nem volt lehetőség. A műhelyekben és a biztosító berendezésekben ugyanakkor nem szenvedett súlyos károkat a holland vasúthálózat, a műhelyi kapacitás 80%-a volt a háború előttinek, míg a biztosító berendezések 90%-a működött.²⁸⁸

Egy évvel később már a 18 nagyobb hídból a nijmegeni Rajna-híd kivételével mindegyiket helyreállították. A Renbaan-Buurtweg-Schéveningue szakasz felépítményét a németek a La Manche partjának erődítéséhez szedték fel, ennek helyreállítása 1947-ig tartott.²⁸⁹ A háború előtti 556 km villamosított vonalat is majdnem sikerült teljesen újjáépíteni, 496 km-en újra villamos vontatással közlekedhettek a vonatok.²⁹⁰ Három évvel a háború után már 613 km vasútvonalon működött villamos üzem, és további 248 km vonal villamosítása volt tervbe véve.²⁹¹ A teherkocsik hiánya még mindig aggasztó méreteket öltött, különösen a nemzetközi forgalomban, ezért a hazai gyártók mellett Csehszlovákiától is rendeltek új vagonokat, illetve a külföldi vasutaknak 1947-ben kifizetett 300 ezer gulden kocsibér 1948-ban felemelkedett

²⁸⁷ „A francia vasutak fűtőházainak újjáépítése.” Közlekedési Közlöny. 1948. 46. sz. 572.

²⁸⁸ „A holland vasutak helyzete az 1946. évben.” Közlekedési Közlöny. 1947. 30. sz. 291.

²⁸⁹ „Vonalak újjáépítése Hollandiában.” Közlekedési Közlöny. 1948. 7. sz. 132.

²⁹⁰ „A holland vasutak az 1947. évben.” Közlekedési Közlöny. 1948. 19. sz. 249.

²⁹¹ „A holland vasutak az 1948. évben.” Közlekedési Közlöny. 1949. 18. sz. 190.

egymillióra.²⁹² A járműhiány különösen 1946/47 telén okozott gondot, a rendkívüli hideg miatt a folyami áruszállítás ellehetetlenült, ami lehetőséget kínált volna a vasútnak áruszállítási részesedésének növelésére, ám a járműhiány miatt nem tudta kiaknázni a kínálkozó lehetőséget.²⁹³

A módszeres angolszász légitámadások, majd a Vörös Hadsereggel vívott védekező harcok során rendkívül súlyos károk érték Németország vasúthálózatát, emellett rengeteg jármű semmisült meg vagy került külföldre. A probléma másik nagy forrása az ország szövetségesek általi felosztása volt, ami előre vetítette, hogy az újjáépítés eltérő módon és ütemben fog zajlani, illetve hogy egységes vasútigazgatás visszaállításának vajmi csekély lesz az esélye.

Az egyes megszállási zónákban létrehozott vasútigazgatóságok irányították a zónájukhoz tartozó vasúthálózatot, ezek működését pedig a berlini Szövetséges Vasúti Tanács hangolta össze. A pusztítás pontos mértékéről nincs adat, nem is lehet, hiszen rengeteg műtárgy, épület és kiszolgáló létesítmény semmisült meg a járműveket nem is említve. Számtalan mozdony és kocsik került el más országba, ugyanakkor megszámlálhatatlan járművet hurcoltak a németek a birodalomba. Először a legfontosabb iparvidékekhez összeköttetést biztosító vonalakat igyekeztek kijavítani, így például a Ruhr-vidéki vonalak helyreállítása prioritást élvezett az ország gazdasági újraindítása érdekében. A nagyütemű helyreállítási munkák ellenére a német vasutakat is ugyanazok a nehézségek sújtották, mint a többi európai vasutat, kevés jármű, tisztázatlan tulajdoni viszonyok, kerülőútvonalak, üzemanyaghány, lassú közlekedés, valamint a kevés üzemképes jármű mindenáron való üzemeltetéséből adódó problémák. A háború előtt mintegy 30 000 mozdonnyal rendelkezett a DRG, és bár a háború alatt nagyon sok mozdonyt vásároltak a hadiforgalom érdekében, a háború során számtalan mozdony került veszteséglistára. Másfél évvel a háború után az angol-amerikai Bizófia 13 000 mozdonyából 5300-at tudtak forgalomba adni. A 330 000 teherkocsiból körülbelül 240 000-et tudtak nap, mint nap közlekedtetni. A francia zónába 3000 mozdony került, ismeretlen üzemképességi aránymutatóval. A vasútvonalak 95%-át helyreállították, ugyanakkor a kettősvágányú vonalakon sok helyen az egyik vágányt felszedték és a felépítményi anyagot Franciaországba szállították az ottani vasúti építkezésekhez. A szovjet zóna 6500 mozdonyának mintegy fele várt javításra, a 100 000 teherkocsinak pedig nagyjából a harmada üzemképtelenül állt. A szovjet megszállók szintén több helyen felszedték a vágányokat, hogy a Szovjetunió vasúti helyreállítási munkákon használják fel.²⁹⁴ A brit megszállási zónát igazgató bielefeldi

²⁹² „A holland vasutak időszerű problémái.” Közlekedési Közlöny. 1948. 14. sz. 207.

²⁹³ „A holland vasutak az 1947. évben.” Közlekedési Közlöny. 1948. 19. sz. 249.

²⁹⁴ „A német vasutak helyzete.” Közlekedési Közlöny. 1947. 29. sz. 269.

igazgatóság szűkszavú tájékoztatása szerint 1946 végére a lerombolt hidak 62%-át sikerült helyreállítani, míg a mozdonypark fele használhatatlan állapotban volt.²⁹⁵

A helyreállítás menetét alapvetően befolyásolta az anyagihiány, és bár a német vasutak papíron nyereséget termelt, ez annak volt köszönhető, hogy építőanyag, szerszámok, berendezések, alkatrészek és üzemanyagok hiánya miatt a kiadások összege elmaradt a bevételekétől. A bevételi többlet ellenére pénzügyi nehézségek ugyanúgy sújtották a német vasutakat, mint más vasúttársaságokat. Emiatt például korlátozták új munkaerő felvételét, így viszont a vasutas – a háború miatt amúgy is súlyosan torzult – demográfiai korfa szerkezete tovább romlott.

Ugyan a személyforgalom 1947 végére már kezdte megközelíteni a háború előtti szintet, az áruforgalomban jelentős fennakadást okozott a járműhiány, amin az erőltetett kocsiforduló-idő²⁹⁶ csökkentése sem segíthetett. Az amerikai-brit zónában 6,5 nap, a francia zónában 7,5 nap, a szovjet zónában 5 nap alatt fordult meg egy teherkocsi az árujával. A forgalom fejlődését a szén- és mozdonyhiány is akadályozta, illetve a kusza járműhelyzet. A kocsik több, mint harmada, 36%-a tartozott idegen vasúttársasághoz, a járművek visszaadása, illetve kicserélése zónánként eltérő módon és időben történt az egyes európai országokkal – ahogy azt majd a MÁV példáján keresztül is látni fogjuk. A nyugati és a szovjet zónák között csak Helmstedt-nél zajlott átmenet, ugyanakkor a két tábor közötti járműcserékre 8 határátmenetei ponton került sor, 1:1 arányban cseréltek mozdonyt és kocsikat a felek.²⁹⁷

A német vasutaknak a fentiekén kívül még a közép-európai német nemzetiségűek befogadásával is meg kellett küzdenie: 1946-ban elsősorban az amerikai megszállási övezetbe érkeztek a Közép-Európából kitelepített családok, 1947-ben viszont az amerikai elzárkózás miatt főleg a szovjet zónába érkeztek az áttelepítő transzportok. Ekkor 2212 vonattal 1 931 000 ember érkezett a későbbi Német Demokratikus Köztársaság területére.²⁹⁸

Ausztriában a kezdeti újjáépítési fellendülést a szén és a villamos energia hiánya akasztotta meg 1946 második felében, szeptember és november között a kiutalathoz képest körülbelül 130 000 tonnával (ez nagyjából egy havi működéshez elegendő szenet jelent!) kevesebb szenet kapott. Mivel az osztrák vasutaknak sem voltak tartalékai, ezért a leállás szélére sodródott az Osztrák Szövetségi Vasutak (Bundesbahn Österreich – BBÖ, 1947-től Österreichische Bundesbahn – ÖBB), a személyforgalom volumene hirtelen visszazuhant a

²⁹⁵ „A németországi angol zóna vasúti forgalma.” Közlekedési Közlöny. 1947. 8. sz. 70.

²⁹⁶ Kocsiforduló-idő: Teherkocsi megrakásának befejeződésétől a kocsi újbóli megrakásának befejezéséig számított idő (napban mérve). Vasúti lexikon 1984: 414.

²⁹⁷ „A német vasutak helyzete az 1947. évben.” Közlekedési Közlöny. 1948. 19. sz. 249.

²⁹⁸ „A német vasutak helyzete a szovjet megszállási zónában.” Közlekedési Közlöny. 1948. 33. sz. 439.

háború előttinek ötödére.²⁹⁹ Ahogy kontinens-szerte máshol is, Ausztriában is a teherkocsik hiánya jelentette a legégetőbb problémát. Ez természetesen kihatott a vasúti áruforgalomra és ezen keresztül a gazdaságra, például akadályozta az osztrák vasérc exportot. A kevés kocsit a kocsiforduló-idő csökkentésével sem tudták kompenzálni, ugyanis a talpfahiány miatt a rendezőpályaudvarok vágányait is fel kellett bontani, hogy a vasútvonalak elhasznált talpfáit cserélni lehessen. 1947-ben az 1,2 millió darabos szükséglet helyett mindössze 90 ezer talpfát kapott az osztrák államvasút.³⁰⁰ Nem csoda, hogy jelentősen csökkent a forgalom, a menetidő pedig megemelkedett. A háború előtt naponta hét vonatpár közlekedett Budapest és Bécs között, a leggyorsabb gyorsvonat 3 óra 54 perc alatt tette meg a két főváros közötti távolságot, az Árpád sínautóbusznak 2 óra 58 perc kellett. A párizsi békeszerződés idején csak heti háromszor közlekedett az Arlberg-expressz, aminek 7 óra 30 perc kellett a két főváros közötti távolság megtételéhez. Az 1947. május 4-i menetrendváltástól sikerült napi egy vonatpár közlekedését biztosítani Bécs és Budapest között a menetidő 40-60 perces csökkentésével.³⁰¹

Az ÖBB forgalmi helyzetének javulását a külföldre került járműveinek visszaszerzésétől, új vontató és vontatott járművek beszerzésétől – 1948-ban 20 dízelmozdonyt, 16 villamos mozdonyt, 900 teherkocsit és 100 ércszállító teherkocsit rendeltek osztrák cégektől – valamint a villamosítástól várták. Az Altnang–Linz vonal villamosításával évi 40 000 tonna szén és 800 000 amerikai dollár megtakarítását kalkulálták.³⁰²

Az általános anyaghiány ellenére a háború során megrongálódott vagy felrobbantott 381 híd és átereszt közül 1948 végére 157 szerkezetet végleges formában, 207 hidat pedig provizóriummal sikerült helyreállítani, így a 15 600 fm rongálódott nyíláshosszból 13 100 fm hosszban újra közlekedhettek a vonatok. A 6048 km hosszú hálózatból 2507 km-en keletkezett valamilyen mértékű sérülés, korszakunk végére már csak 35 km-en szünetelt a forgalom. A vasút 18 945 000 m³ épületállagának több, mint negyede vált a pusztítás áldozatává, az 5,2 millió léghőméternyi épületkárból 1948 végére ennek felét már helyreállították vagy újjáépítették.³⁰³

Csehszlovákiában is súlyos rombolásokat végeztek visszavonuló német csapatok, elsősorban a szlovák országrészben. A 3506 km-es hálózat 73%-a, az 1111 db 5 méternél

²⁹⁹ „Az osztrák vasúti közlekedés helyzete.” Közlekedési Közlöny. 1947. 2. sz. 21.

³⁰⁰ „Az osztrák közlekedésügyi miniszter nyilatkozata Ausztria közlekedésügyi helyzetéről. Közlekedési Közlöny. 1948. 13. sz. 199.

³⁰¹ „Az osztrák közlekedésügyi miniszter az osztrák-magyar személy – és áruforgalomról.” Közlekedési Közlöny. 1947. 13. sz. 115–116.

³⁰² „Az osztrák vasutak gördülőanyagának növelése.” Közlekedési Közlöny. 1948. 38. sz. 497.; „Az osztrák közlekedésügyi miniszter nyilatkozata Ausztria közlekedésügyi helyzetéről. Közlekedési Közlöny. 1948. 13. sz. 199.

³⁰³ „Az osztrák vasutak helyzete az 1948. évben.” Közlekedési Közlöny. 1949. 22. sz. 250.

hosszabb hidak 72%-a, 71 alagútból pedig 31 semmisült meg. A magasépítmények, valamint a távközlő és biztosító berendezések jelentős része szintén odalett. Északi szomszédunk nyugati részének vasúti infrastruktúrájában az angolszász légicsapások okoztak súlyos károkat.³⁰⁴ A háború végén a tisói bábállum vasúttársaságának 665 gőzmozdonyából csak 22 maradt üzemképes, kocsik nagy részét pedig szintén elhurcolták a harcoló felek.³⁰⁵ Amíg 1938-ban 4010 gőzmozdony és 536 motorkocsi üzemelt a CSD-nél, 1946 elején 3617 mozdonyt – ebből mintegy 1800 szorult javításra – és 601 motorkocsit számolt az újjáalakult csehszlovák államvasút járműparkja. A háború előtt majdnem 94 000 teherkocsipark lecsökkent 76 000-re, de ebből is 43 000 idegen eredetű jármű volt, ráadásul 9000 kocsi használhatatlan roncsként állt. Ami a személykocsi állagot illeti, az 1938-as 12 256 kocsiból az 1945. december 28-i rovacns szerint 8167-et írtak össze északi szomszédunknál, de ennek több, mint negyedét, 2222 kocsit üzemképtelen állapotúként írtak össze. Mindezek tükrében nem meglepő, hogy az 1937-es menetrendben naponta közlekedő 105 gyors- és 4450 személyvonat helyett 1945-ben 68 gyors- és 2490 személyvonat szerepelt.³⁰⁶ A háborús veszteségek mielőbbi pótlására a csehszlovák kétéves terv keretében 300 új mozdony, 250 motoros jármű, 17 090 teherkocsi és 700 személykocsi gyártását tűzték ki célul, emellett a vasúti biztosító berendezések felújítására 200 millió, vasúti műhelyek berendezéseinek felújítására és pótlására 100 millió koronát irányoztak elő.³⁰⁷ A háborút követő két és fél év alatt 2000 kocsit szereztek be az UNRRA-tól, és a hazai gyártóktól is rendeltek új járműveket.³⁰⁸ Ennek ellenére korszakunk végére a lényegesen kedvezőbb (kül)politikai és gazdasági helyzetben lévő Csehszlovákia még mindig jelentős járműhiánnyal küzdött, dacára a – magyar szempontól elképesztő mértékű, igaz Prágának nem kellett jóvátételre termelnie – járműbeszerzéseknek. Ahogy Magyarországon, úgy Csehszlovákiában is jelentősen megugrott a vasúton szállított utasok száma, az 1937. évi 269 millió helyett 1948-ban 400 millió utast szállított el északi szomszédunk államvasútja.³⁰⁹

Lengyelországban a II. világháború alatt a Visztulán átívelő vasúti hidak kétszer is elpusztultak, először 1939-es német támadáskor, majd 1944-45-ben a németek visszavonulásakor. A háború alatt a vasút a német hadigépezet részeként működött, ezért rengeteg partizántámadás érte a vasutakat. A Vörös Hadsereg 1944-es előre nyomulása során

³⁰⁴ Nigrin 2021 (kézirat): 20–21. és Druce 1947: 16–17.

³⁰⁵ Klubel 2013: 160.

³⁰⁶ „A csehszlovák vasutak gördülőanyagparkja és forgalmi helyzete.” Közlekedési Közlöny. 1947. 4. sz. 34.

³⁰⁷ „A csehszlovák kétéves terv és a vasúti közlekedés.” Közlekedési Közlöny. 1947. 2. sz. 22.

³⁰⁸ „Adatok a csehszlovák vasutak kocsiparkjáról.” Közlekedési Közlöny. 1948. 43. sz. 546.

United Nations Relief and Rehabilitation Administration szervezet 1943–1947 között működött, a háború során elhurcolt emberek hazaszállítására, illetve a nélkülöző polgári lakosság megsegítésére hozták létre az Egyesült Nemzetek Szervezete égisze alatt.

³⁰⁹ „A csehszlovák vasutak az 1948. évben.” Közlekedési Közlöny. 1949. 15. sz. 159–160.

az utánpótlás biztosítására a lengyelek által is használt normál nyomtávú pályákat átszegelték széles nyomtávúra. Nem csak a visszavonuló németek rombolták a pályákat, hanem a szovjet hadsereg is felszedett vasútvonalakat, Sziléziában, Nyugat-Pomerániában és Kelet-Poroszország déli részein összesen mintegy 2500 km vasutat bontottak fel, hogy az értékes vasanyagot a Szovjetunióban használják fel. Rengeteg sínt, légekábelt és szerszámgépet vittek el a szovjetek zsákmányképpen, mondván, hogy az német tulajdon volt, és egészen 1948-ig előfordultak ilyen leszerelések, zsákmányolások.³¹⁰ A szovjet műszaki csapatok mindezekén túl mintegy 5000 km vasútvonalon szegelték át a síneket széles nyomtávúra.³¹¹

Csak a háborús pusztításokat nézve egészen megdöbbentő adatokkal szembesül a kutató. A nyugat felé „eltolt” Lengyelország vasúthálózata 23 494 km-t tett ki, ennek kétharmada, 16 256 km elpusztult! A 20 m-nél kisebb nyílású vasúti hidak 31%-a, a 20 m-nél nagyobb nyílású hidak 70%-a semmisült meg, az épületek valamivel több mint negyede sérült meg.³¹² Összesen 97 250 fm hosszban pusztultak el hidak és átereszek, amiből 1946 végéig 61 620 fm híd került újjáépítésre, igaz, 51 160 fm hosszban provizóriumokkal. 1947-ben a nagyobb hidak közül az Oderán 6, a Warthe folyón 3, a Visztula, a Narew, a Dunajec és a Wislok folyókon 1-1, a Bug-on 2 híd várt az újjáépítésre.³¹³ 1948 végére sikerült Brzeg Dolny és Zielona Góra mellett két Odera-hidat helyreállítani, aminek köszönhetően a sziléziai szénbányák és Szczećin kikötője között immár a legrövidebb kétvágányú vasútvonalon lehetett közlekedni.³¹⁴

A helyreállításra nem mindenhol került sor, 1500 km-nyi vasútvonalon örökre megszűnt a forgalom, 1087 km-nyi vasútvonalra pedig csak 1950 után került sor. Rengeteg szakaszon szedték fel a második, illetve harmadik vágányt, ezek közül 1772 km-en nem épültek vissza a sínparók, 697 km-en pedig csak jóval később építették vissza a felszedett ínpárokat.³¹⁵

A varsói és a tczewi műhelyek teljesen megsemmisültek, a Lapy-i műhely 70%-os, a Bydgoszcz-i, a Staragród-i és a Nowy Sacz-i műhelyek 40%-os kárt szenvedtek. Ugyanílyen megdöbbentő adatokat mutatnak a járműparkkal kapcsolatos összeírások. 1939-ben 5114 gőzmozdony, 12 200 személykocsi és 159 937 teherkocsi állt a Lengyel Államvasutak (Polskie Koleje Państwowe – továbbiakban PKP) állagában, amiből 1945. január 1-i állapot szerint 30 mozdony, 100 személykocsi és 2000 teherkocsi maradt! Egy év alatt sikerült a mozdonyok

³¹⁰ Przegiętka 2013: 137.

³¹¹ Erdősi 2010: 30.

³¹² „A lengyel vasutak újjáépítése.” Közlekedési Közlöny. 1947. 25. sz. 215.

³¹³ „A lengyel vasúti hálózat újjáépítése és fenntartása az 1947. évben.” Közlekedési Közlöny. 1949. 1. sz. 5–6.

³¹⁴ „A lengyel vasutak újjáépítésének legújabb eredményei.” Közlekedési Közlöny. 1949. 16. sz. 170.

³¹⁵ Erdősi 2010: 32.

számát 3063-ra, a személykocsikét 4735-re, a teherkocsikét 122 426-ra növelni, persze rendkívül vegyes összetételben, a járművek markáns hányada idegen eredetű volt, csak úgy, mint máshol. Ennek ellenére 1946 szeptemberében „már csak” 7831 km volt forgalomból kizárva.³¹⁶

A pusztítás ütemét látva érthető, hogy a lengyel kormány elképesztő mértékű forrást biztosított a vasút mihamarabbi helyreállításához, pályafenntartási munkákra 7,32 milliárd, beruházásokra pedig 5,5 milliárd zloty jutott 1947-ben. Ennek részeként két vágányfektető gépet is vásároltak Svájcban, hogy meggyorsítsák a vágányok újjáépítését, illetve a Vörös Hadsereg által széles nyomközűre átépített vágányok visszaépítését normál nyomtávúra. A gazdaság talpra állítása érdekében a lengyelek is egy hároméves tervgazdálkodást készítettek elő, a 290 milliárd zloty beruházási keretösszegeből 45 milliárdot terveztek a közlekedésre fordítani, ebből 27,5 milliárd szerepelt a vasút neve mellett, többek között 480 km új vasútvonal építése céljára.³¹⁷ 1946-ban Az állami beruházások 40%-át fordították a közlekedésre 1946-ban, a következő évben a költségvetés 29,1%-át, 1948-ban 26,4%-át, 1949-ben pedig 18,9%-át fektették a közlekedés újjáépítésére.³¹⁸

Keleti szomszédunknál főleg Moldovában, valamint a Bukarest–Ploiesti–Brassó háromszögben, illetve Székelyföldön érte súlyos kár a vasúthálózatot. 1200 km vasúti fővonal, 3128 váltó, 1257 híd 20 394 fm hosszban, valamint 12 500 km telefon és távíró vonal, továbbá 6130 távíró és telefonkészülék, 590 telefonközpont semmisült meg. A sok rombolás miatt 877 helyen kellett sebességkorlátozást alkalmazni. A vasútvonalak 12%-a teljesen megsemmisült. A gördülőállományban is jelentős veszteségeket szenvedett el a MÁV-hoz hasonlóan a CFR is sok járművet veszített el, kerültek nyugatra. A végső leltár szerint 452 mozdony, 23 motorkocsi, 1296 személykocsi és 35380 teherkocsi veszett el.³¹⁹ A nagy erővel végzett helyreállítási munkáknak köszönhetően 1946 szeptemberére a sérült fővonalak 85%-át, 1022 km-t, és a mellékvonalak 68%-át, 2720 km pályát állítottak helyre. A 23 berobbantott alagútból addigra 17 már járható volt, a sérült távközlési kábelek kilenczetedét is helyreállították. Az épületkárok 94%-át szintén kijavították vagy újjáépítették.³²⁰ A helyreállítást itt is – ahogy Görögországban és Olaszországban is – a terepadottságok jelentette kihívások lassították, nevezetesen Erdélyben

³¹⁶ „A lengyel vasutak újjáépítése.” Közlekedési Közlöny. 1947. 25. sz. 215.

³¹⁷ „A lengyel vasutak helyzete a második világháború után a lengyel hároméves tervben.” Közlekedési Közlöny. 1949. 12. sz. 126–127.

³¹⁸ Erdősi 2010: 32.

³¹⁹ Botez–Urma–Saizu 1977: 309–310.

³²⁰ „A román vasutak helyzete a háború után.” Közlekedési Közlöny. 1947. 22. sz. 183.

és a Kárpátokban a sok alagút és viadukt, illetve a moldvai folyók felett átívelő hidak pénz és anyagszükséglete.³²¹

A kontinens déli részére pillantva szintén a vasúttársaságok, vasúthálózatok súlyos veszteségei rajzolódnak ki a nemzetközi vasúti szervezetekkel közölt adatokból, így az olasz vasúthálózatot is komoly károk érték a háború alatt. A hálózat harmada, mintegy 7000 kilométernyi vágány semmisült meg, különösen az ország középső részében voltak tetemesek a károk. Ráadásul a villamos áramot termelő erőművek is megsemmisültek, így az 1940-re 5173 km hosszban villamosított vonalak döntő többségén is kénytelenek voltak gőzvontatással újraindítani a közlekedést. Az Olasz Államvasutak (Ferrovie dello Stato – továbbiakban FS) is kénytelen volt minden rendelkezésére álló járművet felhasználni a közlekedés újraindításához, 1946-ban kezdtek egyre nagyobb számban megjelenni a személykocsik a személyszállító vonatokban, bár még ekkor is erősen hiányos állapotban, ablakok és működő világítás nélkül.³²²

A helyreállítás ütemére jellemző adat, hogy 1946 első 10 hónapja alatt 1362 km vasútvonalat építettek újjá 1852 km vágánnyal, 345 km kétvágányú és 644 km egyvágányú vonalon indulhatott újra a villamos vontatás. Mindezekon felül 8600 km távíró és 15200 km telefonvonalat is kijavítottak az olasz vasutasok. 1946 szeptemberében a 4173 gőzmozdonyból 2046, az 1458 villamos mozdonyból 804, az 53 dízelmozdonyból 32 volt üzemképes. A dízel és benzinüzemű motorkocsik terén egészen katasztrofális volt a használható járművek száma, 761-ből mindössze 147 üzemelt. Ehhez képest a 200 villamos motorkocsiból 91 működött. A vontatott járműpark terén is hasonló nagyságrendben alakult az üzemképtelenség aránya. Személykocsikból az összeírt 5182-ből 1966 üzemelt, a 2767 poggyász- és postakocsiból 1440, a 113 923 teherkocsiból 76 703 közlekedett.³²³

A szűkös anyag és alkatrész készletek miatt 1946 végén csökkent az új kocsik építési üteme, 1946 októberében még 678 kocsi készült el a gyártóknál, decemberben már csak 360 épült. A sérült vontató járművek közül 153 gőzmozdonyt és 22 villamos mozdonyt javítottak ki 1946-ban, a vontatott járműveknél 17 350 teherkocsit, 1368 személy- és 830 poggyászkocsit állítottak helyre.³²⁴ Az olasz államvasutakat is érzékenyen érintette a háborút követő általános infláció, az 1939. évi illetmények átlagosan négy és félszeresére emelkedtek hét év alatt. A háborúban megsérült üzemi épületek jelentős részében a szolgálati lakások is használhatatlanná

³²¹ „Újjáépítés a román vasutaknál.” Közlekedési Közlöny. 1947. 35. sz. 350.; „Újjáépítés a román vasutaknál.” Közlekedési Közlöny. 1948. 17. sz. 233.

³²² Maggi 2022: 24–25.

³²³ „Az olasz vasutak helyzete az 1946. évben.” Közlekedési Közlöny. 1947. 28. sz. 255.

³²⁴ „Adatok az olasz vasutak újjáépítéséről.” Közlekedési Közlöny. 1947. 22. sz. 183.

váltak, ezért az FS 3850 lakást épített, 282 lakást pedig megvásárolt alkalmazottainak elhelyezésére.³²⁵ Az újjáépítés üteme kitartott a következő két évben is, 1948-ban 353 km vasútvonal épült újjá és indulhatott újra a forgalmuk. A villamosított vonalak helyreállítása is ekkora fejeződött be. Csökkenő mértékben ugyan, de a járműhiány még mindig akadályozta a gazdasági életet, egyszerűen nem volt elegendő mozdony és kocsik a forgalmi igények kielégítésére.³²⁶ Az olasz vasúthálózat újjáépítése nagyjából 1952-re fejeződött be.³²⁷

A görög vasúthálózat is rendkívül kritikus állapotban érte meg a háború végét, ahol az állami vasúttársaság (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους, Sidirodromi Ellinikou Kratous) mellett számos magánvasút is működött. Ebben a megszállókkal szembeni partizántevékenység, illetve a német visszavonulás során végzett rombolások mellett a háború végén fellángoló polgárháború is szerepet játszott. Két évvel a fegyvernyugvás után a háború előtti normál nyomtávú hálózat mindössze harmadán, 900 km-en folyt közlekedés, egyedül Bulgáriával volt vasúti kapcsolat. Nem csak a polgárháború akadályozta a vasúthálózat helyreállítását, a terepadottságok sem kedveztek a gyors újjáépítésnek. A szűk völgyek áthidalására létesült viaduktok pótlása rengeteg erőforrást és időt követelt. A rendes nyomközű mozdonyokból 74 állt rendelkezésre, ezekből 53 saját, a többi idegen eredetű jármű volt. A kocsi-park is a negyedére olvadt a háború előttinek, a 4620 kocsi-ból 1158 maradt, ezek közül 180 javításra szorult. A legnagyobb gondot az jelentette, hogy a már említett hídhiányok miatt a vasutak számtalan helyen szigetüzemként működtek, összeköttetések hiányában nem lehetett átcsoportosítani járműveket. Ezzel szemben a Peloponnészoszi-félszigeten használt 1000 mm nyomtávolságú vasúthálózatot 1947-re teljesen helyreállították.³²⁸

A Bolgár Államvasutak (Български държавни железници – továbbiakban BDZs) pályahálózatát ugyan viszonylag kevés kár érte, ugyanakkor a háborús rablógazdálkodás miatt elmaradó karbantartási és felújítási munkák hatását nem kerülhették el, 1946-ban számos vonalon sebességkorlátozásokat kellett bevezetni az elhasználódott felépítmény miatt. A bolgár járműpark ezzel szemben ugyanúgy szétszóródott Európában, mint más nemzeti vasúttársaságok járművei, ami Bulgáriában is szállítási fennakadásokat okozott. A vasúti alkalmazottak nehéz szociális helyzetét szemléletesen mutatja, hogy a személyzet azon tagjai, akik napi fél órával több munkát végeznek, jogosultak voltak egy díjmentes étkezésre.³²⁹ Az újjáépítés, valamint a társadalmi-gazdasági változások Bulgáriában sem hagyták érintetlenül a

³²⁵ „Az olasz vasutak helyzete az 1946. évben.” Közlekedési Közlöny. 1947. 28. sz. 255.

³²⁶ „Az olasz államvasutak az 1948. évben.” Közlekedési Közlöny. 1949. 26. sz. 282–283.

³²⁷ Maggi 2022: 25.

³²⁸ „A görög vasutak helyzete.” Közlekedési Közlöny. 1947. 22. sz. 183.

³²⁹ „A bolgár vasutak helyzete az 1946. évben.” Közlekedési Közlöny. 1947. 28. sz. 255.

vasúti közlekedést, amíg 1946-ban 6 millió tonna árut fuvarozott el az állami vasút 13 millió utassal, 1946-ban 8 millió tonna árut és 35 millió utast szállított. A forgalmi, kapacitásbeli hiányokat részben új járművek beszerzésével, részben 120 km új vasútvonal építésével, részben a kocsiforduló-idő kilencről hat napra csökkentésével tervezték kezelni. 16 mozdony, 32 motorkocsi és 45 motormellékkocsi mellett 100 teherkocsi szerepelt a tervekben.³³⁰ Az ötéves gazdaságfejlesztési tervben viszont már ambiciózus célokat tűztek ki. A tervezett beruházási összeg 22%-át fordítva a bolgár közlekedés fejlesztésére, többek között 77 új gőz- és 57 villamos mozdony, 120 személykocsi, illetve 3250 teherkocsi beszerzése szerepelt a listán.³³¹

A távoli északra pillantva, a finn vasutakat (Valtionrautatiet) is érték károk. Észak-Finnországban 516 km vasúti fővonal semmisült meg 128 vasúti híddal együtt. Az ország ráadásul elvesztette vasúthálózatának 18%-át a szovjet- finn határ módosítása következtében.³³² Az elszennvedett rombolások és járműhiányok ugyanazokat a problémákat okozták, mint a kontinens többi országában. A járműhiányt amerikai hadimozdonyok 1946 végén induló beszerzésével, valamint 900 vasúti kocsi gyártásával kívánták orvosolni, illetve Hyvinkää-ban új műhely építésébe kezdett.³³³ A következő évben 45 személykocsit, 650 teherkocsit és 50 tartálykocsit tudtak a finnek kijavítani, ezzel már kezdték megközelíteni a háború előtti járműparkjuk színvonalát.³³⁴

Összességében tehát elmondható, hogy Európa összes vasúttársaságát sújtotta a háborút követő járműhiány, illetve az ezzel kapcsolatos kaotikus tulajdoni viszonyok. Nyilván azok a vasúttársaságok könnyebb helyzetben voltak, amelyek csak minimális károkat szenvedtek a pályainfrastruktúrában, de az általános (nyers)anyag- és járműhiány kedvezőtlen hatásai alól ők sem vonhatták ki magukat, akár a győztes, akár a vesztes oldalon állt országuk. Az újjáépítési programokban jól kitapintható, hogy a szénhiány miatt szinte mindenhol szerepelt kisebb vagy nagyobb mértékben a vasút villamosítása. Különösen Nyugat-Európában gondolkodtak a helyreállítással egybekötött modernizációról, nem pusztán a háború előtti kapacitást kívánták visszaállítani, hanem – lehetőséget látva az újjáépítés kényszerhelyzetében – bővíteni akarták az egyes vasútvonalak átbocsátó képességét, számolva az újjáépítés okozta forgalomnövekedéssel.

³³⁰ „A bulgár vasutak helyzete.” Közlekedési Közlöny. 1948. 36. sz. 473.

³³¹ „A közlekedés fejlesztése a bulgár ötéves tervben.” Közlekedési Közlöny. 1949. 10. sz. 98.

³³² „A finn vasutak helyzete a háború után.” Közlekedési Közlöny. 1947. 5. sz. 37.

³³³ „A finn vasutak helyzete az 1946. évben.” Közlekedési Közlöny. 1947. 28. sz. 254.

³³⁴ „A finn vasutak helyzete az 1947. évben.” Közlekedési Közlöny. 1948. 23. sz. 296.

3. Politika és a vasút

A hazai „nagypolitika” alapvetően nem nagyon foglalkozott a közlekedéssel, megelégedett annyival, hogy a közlekedési struktúrák, a háborús rombolás előtti közlekedési útvonalak mielőbb álljanak helyre. Egy-egy képviselő fogalmazott csak meg – mint azt majd látni fogjuk – új összeköttetések létrehozásának gondolatát, a vasút területén is egy-egy új vonal megépítése vetődött fel. Valójában ezek is már régi, az első világháború előtt is megjelent elképzelések felmelegítése volt. A politikusok alapvetően a szakpolitikusokra és szakemberekre bízta a közlekedés kérdéseit.

A szakpolitika részéről egy komolyabb reform gondolata fogalmazódott meg, a Magyar Államvasutak beolvasztása a közlekedésügyi tárcába, ezzel a négy szintű igazgatási szint hármasszintűre csökkent volna, a MÁV minisztériumi főosztálya válásával, az üzletvezetőségek pedig nagyobb önállóságot kaptak volna.³³⁵ Valójában ez az ötlet sem számított újnak, a gondolat már a háború előtt is felvetődött szakemberek között. Az integráció, illetve az üzletigazgatóságok hatásköreinek bővítése és a rugalmasabb ügyintézés gondolata először 1946 januárjában a MÁV Igazgatóság Elnöki Hivatal II. osztályán készült „Javaslat az államvasutak pénzügyi egyensúlyának helyreállítása érdekében teendő intézkedésekre.” című memorandumban jelent meg hangsúlyosan.³³⁶ 1948 őszén viszont már részletes tanulmány is készült az összevonásról.³³⁷ Az időközben átalakított közlekedésügyi tárcába végül is 1949. március 15-én olvadt be az Államvasutak. Az összevonásban nagy szerepet játszott a magánvasutak államosítása, 1950-re csak a GYSEV és a kezelésében lévő Fertővidéki Helyiérdekű Vasút maradt meg (részben) magánvasútként, az 1931-es nagy vasútállamosítás után 1945–1950 között a többi magánvasúti társaság is állami tulajdonba került, így már nem volt szükség külön állami irányító-ellenőrző szervezetre.³³⁸ A Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút és

³³⁵ Négy szintű igazgatás: 1. minisztérium vasúti főosztálya, 2. MÁV Igazgatóság, 3. üzletvezetőségek, 4. szolgálati hely.

³³⁶ MNL OL Z1610. f. 486. d. A minisztérium 60807/II/1/1945 sz. rendeletére készült dokumentum VIII. fejezete foglalkozott a minisztériumi integrációval. A javaslatok között egyébként az is szerepelt, hogy a gyengébb áruforgalmú, ezért veszteségesen üzemelő kisebb állomások teherforgalmát át kellene adni a Magyar Teherautófuvarozók Országos Központi Szövetkezetének (MATEOSZ) vagy a MÁV Közúti Gépkocsiüzemének (MÁVAUT), tehát közútra kellene terelni. Ez az elgondolás végül az 1968-as közlekedéspolitikai koncepcióval valósult meg.

³³⁷ MNL OL Z1523. f. 63. cs. Javaslat az államvasutak igazgatóságának minisztériumba való beosztására, 1948. szept. 1.

³³⁸ A nagy gazdasági világválság a hazai helyi érdekű vasutakat is érzékenyen érintették. Mivel jelentősen megcsappant a bevételük, a csőd szélére kerültek a vasúttársaságok, ezért a kormány 1931. október 1-én 51 helyi érdekű vasutat államosított. Frisnyák 2001: 174.

az általa kezelt Fertővidéki HÉV annak köszönhetően került el az államosítást, hogy a potsdami határozatok alapján a volt német vagyon szovjet kézbe kerülésével szovjet érdekeltségű lett a vasúttársaság.³³⁹ Tulajdonképpen ezzel a vasúti közlekedésben is létrejött a magyar–szovjet vegyesvállalat, mint a hajózás (MESZHART) és a repülés (MASZOVLET) terén, csak ebben az esetben egy regionális, nem pedig országos szolgáltatóról volt szó. A Magyar Államvasutak a minisztérium I. Vasúti Főosztályaként működött tovább, a MÁV mindenkori vezérigazgatója egyúttal miniszterhelyettesi rangot is kapott. A Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztály három osztálya összeolvadt a MÁV Igazgatóság főosztályaival, és a régi MÁV struktúrában működtek tovább azzal az eltéréssel, hogy a főosztályokat – értelemzavarás elkerülése érdekében – átnevezték szakosztályokká.³⁴⁰ A struktúra alapvetően nem is változott 1983-ig, ekkor vált – a postával egyidőben – újra önálló állami vállalattá a Magyar Államvasutak.

Az mindenesetre a nemzetgyűlési és országgyűlési felszólalásokból, szereplésekből könnyen levonható, hogy a közlekedésen belül a vasút primátusa ekkor még kikezdehetetlen volt, az interpellációk többsége a vasúti közlekedés javításáról, további vonatok beállításáról és az utazási komfort javításáról szólt. Azt persze nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy az ország folyamatos belpolitikai válságai, de főleg a gazdasági lehetőségei – jóvátétel és az újjáépítés anyagi terhei – nem is kedveztek új gondolatok, reformok szárba szökkenésének.

Az egyetlen valódi változás, amit a politika legfelsőbb köreiben döntöttek el és közvetlenül kihatott – igaz nem az üzemvitelre, inkább csak szimbolikusan – az Államvasutakra, az Magyarország államformájának megváltozásával függött össze. A Magyar Köztársaság 1946. február 1-i kikiáltásával az állami vasút hivatalos elnevezése is megváltozott.³⁴¹ A közlekedésügyi miniszter 5804/1946 Eln. sz. rendeletével utasítást adott a Magyar királyi Államvasutak megnevezéséből a „királyi” cím törlésére. A rendeletet a MÁV

³³⁹ Moszkvát nem zavarta az a tény, hogy a GYSEV, vagy éppen a Dunai Gőzhajózási Társaság német részvényei valójában osztrák kézben voltak, az 1938-as Anschluss alkalmából „einstandolták” azokat.

³⁴⁰ Alföldi 1985: 148–152. A Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium 1935-től működő struktúrájában a vasúti ügyek a II. Közlekedési főosztály 1. (Vasútigazgatási, díjszabási és szállítási ügyek) és a 2. (Vasúti műszaki ügyek) osztályai alá tartoztak. A kereskedelem és a közlekedésügy 1945. novemberi szétválasztásával a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti főosztályának 1. (Vasútigazgatási) és 2. (Vasútműszaki) osztályai alá kerültek a vasúti ügyek, ami 1946. novemberében kiegészült egy 3. (Vasúti díjszabási és fuvarozási ügyek) osztállyal is.

³⁴¹ A köztársaság kikiáltása és az elnök választással kapcsolatban rendezendő ünnepségre tekintettel a hivatali idő 12 óráig tartott, hogy a személyzet részt tudjon venni a szakszervezetek és pártok által szervezett kivonulásokon. MNL OL. Z1610. 554. d. Távirat valamennyi Főosztálynak, Üzletvezetőségnek, az Igazgatóság alá közvetlenül rendelt Szolgálati Főnökségnek, MÁVAUT-nak és önálló műhelyfőnökségeknek, 1946 jan. 31.

Igazgatósága 1946. június 29-én hirdette ki, de a jelző már a MÁV Hivatalos Lapja 1945-ös újraindulásakor sem szerepelt fejlécen.³⁴²

A pártprogramokon végig tekintve inkább általános gondolatokkal, amúgy is közismert problémákkal találkozott a kor embere, amiben természetesen szerepet játszott – főleg az 1945-ös választások idején – az információhiány. A pártok alig-alig rendelkeztek megbízható, hiteles információval a közlekedés helyzetéről, de még a kormánynak is hosszú hónapokig tartott a hozzávetőlegesen pontos helyzetkép elkészítése. Mindez jól tükröződik Miklós Béla, majd utódainak programbeszédén is, így fokozatosan egyre több adat és egyre több távlati cél jelent meg a kormányfői expozékban.

A költségvetési viták, illetve a parlamenti interpellációk kitűnő lehetőséget biztosítanak a vasút helyzetének részletes nyomon követésére, és ezen túlmenően a képviselők információszerező lehetőségeire. Ezért is szerepel a felszólaló képviselők eredeti foglalkozása, hogy rávilágítson, milyen lehetséges vasutas kapcsolattal rendelkeztek, illetve mennyire voltak hajlandók saját képviselőkerületük problémáján túl egyetemesebb ügyekkel is törődni.

3. 1. Pártprogramok

Elsőként a Magyar Kommunista Párt (MKP) tette közzé programtervezetét 1944. november 30-án.³⁴³ A gazdasági kérdések csak általánosságokban jelentek meg: a föld mélyében rejlő ércelelőhelyek és az ehhez kapcsolódó villamos energiaipar, illetve a kőolaj, bauxit és egyéb fontos ércek bányászatának államosítása. A III. fejezet 4. pontja alatt bukkant fel a közlekedés egy rövid utalás erejéig: *„A háború által elpusztított lakóházakat, gyárakat, közlekedést egységes, központi terv alapján állami támogatás és irányítás mellett kell újjáépíteni.”* A kétértelmű mondat utalhatott arra, hogy a közlekedési hálózat helyreállítását – akárcsak a lakóházak és a gyárak esetében – állami szervek felügyeletével, a gazdaság anyagi erőinek koncentrálásával tervezték megoldani, de úgy is lehetett értelmezni, hogy nem pusztán helyreállítást, hanem a gazdaság újabb igényeinek megfelelő korszerűsítést is végre kívántak hajtani. Ugyanakkor az államosítás nem jelent még meg, nehogy elriasszák a társadalmat a kommunista párttól, egyúttal elhatárolódva a rossz emlékezetű tanácsköztársaságtól.

A parasztság mellett a jobboldali szavazók jelentős részét is összegyűjtő Független Kisgazda Párt (FKGP) 1945. április elején tette közzé politikai nézeteit és célkitűzéseit,

³⁴² Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja (Továbbiakban MÁV Hivatalos Lap). 1946. 32. sz. 377.

³⁴³ Balogh–Izsák 2004: 9–13.

amelyben a gazdasági életen belül érthetően a mezőgazdaságra helyeztek hangsúlyt – az agráriumban bekövetkezett új helyzet, a földosztás miatt. A közlekedés meg sem jelent a kiscgazdák programjában.³⁴⁴

Ezzel szemben a Polgári Demokrata Párt (PDP) 1945. június 21-én kiadott programja több konkrétumot tartalmazott az ország gazdasági életével kapcsolatban.³⁴⁵ Több évre szóló költségvetést, a monopóliumok eltörlését és adóreformot hirdetett az elsősorban liberális értelmiséget képviselő párt, az adott körülmények között méltányos, lehetőleg szabadelvű külkereskedelem mellett. A közlekedés kritikus helyzetének gazdaságra gyakorolt dezintegráló hatása – a távolsági közlekedés kiszámíthatatlansága, a közlekedési eszközök és a biztonság hiánya – a polgári demokratáknál jelent meg először a választási programok között: „... *a közlekedésügyi válság sürgős megoldását, esetleg külföldi érdekeltségek bekapcsolásával is, mert a közlekedési válság megoldása ez idő szerint az egész termelés újrafelvételének a kulcsproblémája.*”³⁴⁶ Félreértés ne essék, természetesen a lakosságnak ekkorra már személyes tapasztalata volt a közlekedési állapotokról, az utazás veszélyeiről, nehézségeiről. Áttételesen érintette a közlekedés kérdését az az elgondolásuk, hogy az agráriumból kiszorulókat az iparnak kell felszívnia, ehhez pedig vidéki városi központok létrehozását tartották kívánatosnak, aminek vonzata a közlekedési hálózat célirányos fejlesztése.

A Szociáldemokrata Párt (SZDP) 1945. augusztus 20-án adta ki programját, amelynek elvi bevezetőjében már utalt az ország újjáépítését akadályozó elemek egyik tényezőjeként a közlekedés hiányára – az ipar ziláltsága, a feketegazdaság terjedése és a munkafegyelem romlása mellett.³⁴⁷ „*Ezért a Szociáldemokrata Párt legelső és legfontosabb feladatának tartja, hogy szervezeteit, tömegeit, minden anyagi és szellemi erőforrásait az ország ipari, mezőgazdasági és szállítási hálózata újjászervezésének és újjáépítésének szolgálatába állítsa.*”³⁴⁸ Az iparral, közlekedéssel és bányászattal foglalkozó hatodik fejezetben ismét hangsúlyozzák az összefogás – értsd: állami irányítás – fontosságát az ország talpra állításában. A közlekedés zilált viszonyai miatt a közellátás érdekében nélkülözhetetlennek ítélték a magánkézben lévő közlekedési eszközök központi irányítás alatti felhasználását, emellett gépkocsik, teherautók, buszok és motorkerékpárok fokozott importjával tervezték a közlekedés helyreállításának meggyorsítását. Távlati célként a nemzetközi légi személy-, áru- és

³⁴⁴ Balogh–Izsák 2004: 17–26.

³⁴⁵ Balogh–Izsák 2004: 27–35.

³⁴⁶ Balogh–Izsák 2004: 34.

³⁴⁷ Balogh–Izsák 2004: 36–53.

³⁴⁸ Balogh–Izsák 2004: 40.

postaforgalomba való bekapcsolódás jelent meg, amely jelentős valuta-bevételt jelentett volna az országnak.

A Nemzeti Parasztpárt (NPP) 1945. szeptember 1-én jelentette meg választási programját, amely csakúgy, mint a kisközségek – emlékeztetőül, a lakosság több mint fele ekkor még a mezőgazdaságból élt! – a mezőgazdaság szemszögéből vizsgálta az országot. Mindent a gazdálkodó parasztság érdekeiből kiindulva szemléltek a parasztpárti politikusok, így a párt az ipar feladatát abban látta, hogy kielégítse a parasztság igényeit, illetve feldolgozza a parasztság által megtermelt javakat. A közlekedésről egy szót sem ejtettek Erdei Ferencék.³⁴⁹

Az 1947. augusztusi országgyűlési választásokra készülve a pártok újabb választási programmal fordultak a választópolgárokhoz. A két évvel korábbihoz képest a – lemorzsolódó – kisközségek egy sokkal átfogóbb, az ország helyzetét témánként tárgyaló esszét adtak ki 1947 májusában, amelyben az agrárszemlélet továbbra is meghatározó maradt.³⁵⁰ Itt is megjelent a közlekedési hálózat célirányos fejlesztése, amelynek segítségével az ország minden szegletét fel akarták tárni, hogy az itt megtermelt javakat könnyen a piacra lehessen juttatni, illetve a kultúra és oktatás áldásaiból minden országrészben részesülhessenek az emberek. *„Útrendszerünk, közlekedésrendszerünk és közlekedési berendezéseink helyreállításánál és fejlesztésénél figyelembe kell venni a mezőgazdasági termelés és értékesítés különleges érdekeit. Szállító berendezéseink kiépítésénél már most különös gondot fordítsunk rá, hogy a mezőgazdaság idénycikkei gyorsan és versenyképes állapotban jussanak el a hazai és külföldi piacokra. A falunak jó utakra és olcsó szállítási lehetőségekre van szüksége.”* – érvelt az FKGP.³⁵¹ A közlekedés terén arra az álláspontra helyezkedett a párt, hogy az azonnali helyreállítás után az ország elérkezett ahhoz a ponthoz, hogy egy kidolgozott fejlesztési koncepció mentén meginduljon a közlekedés fejlesztése, amiben elsőbbséget élvezne a vasút: *„Közlekedési hálózatunk újjáépítése eddig a pillanatnyi szükséglet igényeinek megfelelően történt. Elérkezett az ideje, hogy a kormány, kellő gondossággal megállapítva a sorrendet, az általános nemzetgazdasági szükséglet és a békeállapotokra való áttérés szempontjai szerint gyorsítsa a vasútépítést, fejlessze a mozdony- és kocsiparkot, szaporítsa a hűtőkocsik számát, gondoskodjék a belvízi hajók üzembe helyezéséről, foglalkoztatásáról és szaporításáról, az automobilizmus és a repülés fejlesztéséről.”*³⁵² Náluk is megjelent az ország kedvező földrajzi

³⁴⁹ Balogh–Izsák 2004: 54–64.

³⁵⁰ Balogh–Izsák 2004: 104–118.

³⁵¹ Balogh–Izsák 2004: 112.

³⁵² Balogh–Izsák 2004: 113–114.

elhelyezkedését megfelelő közlekedés- és vámpolitikával hasznosítani kívánó gondolat azzal a céllal, hogy minél nagyobb szeletet lehessen kihalászni a tranzitforgalomból.

A parasztpárt is megpróbált a korábbiaknál konkrétabb elgondolásokat megfogalmazni május 4-i alapvetésében.³⁵³ Náluk is megjelent az ipar – elsősorban a feldolgozóipar – decentralizálása, közvetlenül a közlekedésre vonatkozóan pedig: *„A mezőgazdaság érdekéhez igazodó közlekedéspolitikát követelünk! Belterjes gazdálkodás nincs olcsó és jó közlekedés nélkül. Az ország közlekedési hálózata a múltban elsősorban a főváros érdekei szerint, másodsorban különleges kereskedelmi és ipari, nemritkán nagybirtokosi érdekek szerint épült ki. Ennek a továbbfejlesztése ma nem történhet másképpen, mint a mezőgazdasági termelés és a mezőgazdasági népesség érdekeinek messzemenő figyelembevételével. A közutakat és a vasutakat úgy kell továbbépíteni, hogy nagyszabású, országos terv keretében minden falu és minden tanyavidék össze legyen kötve a maga városi központjával. A falvak és tanyák elhagyatottságát kisvasutakkal, autóbuszjáratokkal és kerékpárutakkal is csökkenteni kell. Csatornázással új víziutakat kell nyitni, s meg kell teremteni az öntözéses gazdálkodás feltételeit. Fejleszteni kell a villamosítást, s a legkisebb faluba, a legeldugottabb tanyaközpontba is el kell vinni a villanyt, a civilizáció hírnökeként.”*³⁵⁴ Tehát egy centralizált fejlesztési terv mellett tették le a voksukat – nem nehéz felfedezni a pártprogramok kapcsolatát az 1947 tavaszán kidolgozott és augusztus 1-én elindított hároméves tervvel. Ami pluszként jelent meg a parasztpártiak programjában, az a kerékpározás elősegítése, fejlesztése, felismerve a bicikli jelentette megfizethető és gyors mobilizációs eszközt.

A szociáldemokraták 1945-ös programjukhoz képest egy kevésbé kidolgozottat hirdettek meg júliusban.³⁵⁵ A hároméves terv propagálásával akartak szavazatokat szerezni – ebben kétségtelenül szerepet játszott az is, hogy a kommunistákkal közösen dolgozták ki a hároméves beruházási programot, tehát jelentős részben sajátjuknak vallották a tervet.

Az MKP nem adott ki új programot, tartotta magát az 1944 végén kiadotthoz. A választásokat követően aztán a közlekedés kérdése szinte kiszorult a közpolitikai témák közül. A két munkáspárt 1948. június 12-i egyesülésével létrejött Magyar Dolgozók Pártja megalakuláskor kiadott programnyilatkozata terjedelméhez képest elenyésző részt szentelt a háborús károkból még nem teljesen felépült közlekedésre. Mindössze annyi szót fecsért a témára, hogy a hároméves terv felgyorsítása (ekkor már ismert volt a hároméves terv befejezési

³⁵³ Balogh–Izsák 2004: 119–136.

³⁵⁴ Balogh–Izsák 2004: 131.

³⁵⁵ Balogh–Izsák 2004: 137–144.

dátumának előre hozása 1949 végére) majd az utána következő öt éves terv fontos célkitűzése a közlekedési hálózat kiépítése és fejlesztése - az ipar igényeinek kielégítésére.³⁵⁶

3. 2. Kormányprogramok

Dálnoki Miklós Béla – szovjet segítséggel felállított – kormányának mozgástere igen korlátozott volt, hiszen javában dült még a háború, Budapest ostroma is éppen csak elkezdődött, és a front előre haladásának a függvénye volt, hogy mekkora területen kezdődhet el a közigazgatás újrászervezése. Az első hónapokban a szovjet katonai szervektől függött, hogy a kormány intézkedései milyen mértékben valósulnak meg, amit természetesen Miklós Béla miniszterelnök is tudott, így 1944. december 22-i beszédében elsősorban a harcok mielőbbi befejezéséhez szükséges erőfeszítéseket és a háború után követendő általános politikai irányelveket fogalmazta meg. Az ország gazdasági helyzetéről így csak azt mondhatta, hogy a háborús károk mihamarabbi helyreállítására szükséges ipar- és kereskedelemfejlesztő politikát kíván folytatni kormánya.³⁵⁷

Az 1945. november 4-i nemzetgyűlési választások eredményeképpen kisgazdapárti többségű – legalábbis a tárcák elosztását tekintve – koalíciós kormány alakult Tildy Zoltán vezetésével, amelyben a kereskedelemügytől leválasztott közlekedési tárca vezetését továbbra is Gerő Ernőre bízták – aki már május 10. óta ült miniszteri székében. Tildy miniszterelnök november 30-i beszédében módszeresen áttekintette az ország legfontosabb problémáit – ez is jelzi, hogy az ideiglenes állapot után már hosszabb távra tervezhetett a kormány, illetve a háború befejeződésével a szovjet katonai intézkedések jelentette korlátozások jelentősen csökkentek. A szovjet vezetésű Szövetséges Ellenőrző Bizottság adminisztratív beavatkozásai általában nem érintették a vasúti közlekedést – az 1945 őszi-téli szénhiány miatti polgári forgalom leállításán kívül. Tildy beszédében viszonylag részletesen elidőzött a közlekedés, ezen belül is elsősorban a vasút helyzetén.³⁵⁸ Mint azt kiemelte, a tárca „*legfontosabb és legsürgősebb feladata abban áll, hogy a küszöbön álló tél folyamán minden nehézséggel dacolva, biztosítsa a vasúti forgalmat, elsősorban az élelem, a szén és a nyersanyagok szállítását, valamint a munkásvonatok közlekedését, továbbá a lehetőségekhez képest az általános személyforgalmat.*”³⁵⁹

³⁵⁶ Balogh–Izsák 2004: 195–212.

³⁵⁷ Magyar kormányprogramok... 2004: 869–872.

³⁵⁸ Magyar kormányprogramok... 2004: 875–911.

³⁵⁹ Magyar kormányprogramok... 2004: 891.

Ekkora már azonban az ország nagy részén akadozott a vasúti forgalom, még a fővonalakon is napokig szünetelt a közlekedés a súlyos szénhiány miatt, emiatt kritikussá vált a lakosság és az ipar minimális ellátása is. A vasúti közlekedés normalizálásához egyrészt – vasútbiztosító zászlóaljok segítségével – a közbiztonság visszaállítását, a vasutasok ellátásának biztosítását, valamint a járművek fokozott helyreállítását tartotta szükségesnek. Utóbbihoz konkrétumként megemlítette, hogy az eddigi 500 mozdony és 10 000 teherkocsi versenymozgalom után 1946 első félévében újabb 300 mozdony és 5000 teherkocsit szándékozik a közlekedésügyi tárca kijavíttatni. Célként fogalmazta meg a kormányfő öt vasúti fővonal békeidős szintre emelését, illetve a vasút – csakúgy, mint a posta – féléven belül önfenntartóvá válását. Irreális célkitűzésnek tünnek már akkor is, hiába jelentette ki Tildy, hogy a közlekedésre – az ország gazdasági és politikai rendszerének egyik fontos éltető elemeként – kiemelt gondot fog fordítani a kormányzat, az újjáépítés meggyorsítása érdekében. A hírközlés gyors újjáépítése mellett még a dunai és tiszai hidak helyreállítását emelte ki, megakadályozandó az ország két vagy három részre szakadását a hamarosan várható jeges ár következtében.

A köztársaság kikiáltásával és Tildy Zoltán köztársasági elnökké választásával 1946. február 4-én Nagy Ferenc lett az új kormányfő, aki három nappal később mondott beszédében elődjéhez hasonlóan részletesen végigtekintett az ország előtt álló feladatokon.³⁶⁰ Programbeszéde elején kiemelte a vasutasok helytállását, hogy a nehéz körülmények ellenére megindult a vasúti forgalom, valamint a jármű-újjáépítés terén végzett kitartó munkát. Új elemként jelent meg a közúti forgalom fejlesztésének szükségessége – feltehetőleg a vasút kapacitásának korlátozottsága miatt – mind a gépjármű, mind a közút szempontjából. A közeljövő feladatai között újabb hídépítéseket, illetve megerősítéseket jelölt meg, mint a déli összekötő vasúti híd, valamint a szolnoki, csongrádi és algyői Tisza-hidak. Nagy Ferenc már 6 vasúti fővonal mintavonallá fejlesztését jelentette be féléves határidővel, valamint a belföldi vízi és légiközlekedés beindítását. Utolsó elemként nála is megjelent a vasút és posta rentabilitása, amiért a kormányzat már addig is sokat tett. Napra pontosan hat hónap alatt ugyan nem sikerült – a példa nélküli gazdasági krízis miatt nem sikerülhetett – a hat legfontosabb vasútvonalon békeidős színvonal elérése, de még az év vége előtt sikerült a déli összekötő hídra, valamint az algyői és csongrádi hídra tett ígéreteket megvalósítani.

A háborút lezáró békekonferenciára való készülés terhei – bár már a Miklós-kormányban is történtek intézkedések előmunkálatokra – alapvetően a Tildy, de főleg a Nagy-

³⁶⁰ Magyar kormányprogramok... 2004: 917–938.

kormány vállára nehezdedtek. Ugyan nem szokás hangsúlyozni, de a béketárgyalások előkészítő anyagaiban is jelentős gazdasági és közlekedési szempontok jelentek meg, a kívánatos új határokról. A pozsonyi hídfő Csehszlovákiának ítélesztével kiegészített trianoni határok visszaállítása persze zárójelbe tette a szakemberek elképzeléseit.³⁶¹

Nagy Ferenc lemondásával és emigrációba kényszerítésével Dinnyés Lajos került a miniszterelnöki székbe, aki 1947. június 10-én tartotta bemutatkozó beszédét a Nemzetgyűlésben.³⁶² A közlekedés helyzetét felvázolva elsősorban a vasút állapotáról beszélt. Fontosnak tartotta megemlíteni a fokozatosan javuló vasúti közlekedést, kiemelve, hogy a május 4-én életbe lépett új menetrendben már napi 444 személyszállító- és 234 tehervonat közlekedett, a személy- és teherszállítás emelkedését pedig elősegítette a számos árucikk esetében bevezetett kedvezményes tarifa – különösen a parasztságnak volt szüksége a terményszállításához kapcsolódó kedvezményekre a harmadik éve tartó aszály miatt. Dinnyésnél is fontos feladatként jelent meg a felrobbantott hidak helyreállításának folytatása, a vasúti hidak közül a déli összekötő és a kétvágányú szolnoki Tisza-híd újjáépítése, illetve a néhány napon belül elkészülő záhonyi híd. A postáról, valamint a közúti és légi közlekedésről szólva elsősorban a már elért eredményeket ismertette, illetve az augusztusban induló hároméves terv közútfejlesztő programját emelte ki.

Az elhíresült 1947. augusztus 31-i kékcédulás választások után ismét Dinnyés Lajosra bízták a kormányfői tisztséget a koalíciós pártok, aki október 7-i beszédében a hároméves terv beruházásait emelte ki a közlekedéssel foglalkozó fejezetben.³⁶³ Nagyjából egyforma terjedelemben foglalkozott az összes közlekedési ágazattal, a vasútnál a folytatódó hídhelyreállítások mellett már új beruházásként megjelent a záhonyi átrakó állomás bővítése – félreérthetetlen utalásként az egyre szorosabb magyar–szovjet gazdasági kapcsolatokra. Új elemként szerepelt a gazdasági vasutak fejlesztése, hálózatuk bővítése.³⁶⁴ A hegyeshalmi fővonal Győrtől az országhatárig való villamosításának befejezését is bejelentette a miniszterelnök – az érintett szakasz villamos felsővezetékének helyreállításával csak 1949. április 8-án készültek el a szakemberek, majdnem fél évvel a Dinnyés-kormány lemondása után.³⁶⁵ Programbeszédében utalt a hazai buszgyártás beindítására, hogy biztosítani lehessen a vasúttal el nem látott területek közlekedését.

³⁶¹ Lásd erről részletesen: Péterffy 2021.

³⁶² Magyar kormányprogramok... 2004: 941–966.

³⁶³ Magyar kormányprogramok... 2004: 968–999.

³⁶⁴ 1948. februári 107. sz. MAFIRT Filmhíradó számolt be a Tótkomlós és Békéssámszon közötti 12 km hosszú kisvasút megépüléséről, amelyet Gerő Ernő miniszter adott át a forgalomnak.
<http://filmhivadokonline.hu/watch.php?id=6640> (Letöltés ideje: 2022.05.05.)

³⁶⁵ Frisnyák 2001: 200.

A vizsgált korszak utolsó kormánybeszédét Dobi István tartotta 1948. december 4-én, miután Nyárádi Miklós pénzügyminiszter emigrálása miatt Dinnyés lemondott. Dobi beszéde szinte alig tartalmazott konkrétumokat, inkább egy kommunista aktívaülés beszámolójának tűnt, mint az ország legfontosabb politikai intézményében elmondott felelős kormányprogramnak. Nem is foglalkozott sokat Dobi a kitűzendő célokkal, jövőt formáló elképzelésekkel. Több fontos témát nem is érintett beszédében, köztük a közlekedésről sem ejtett szót, ami azt is jelentette, hogy a közlekedés kikerült a legfontosabb politikai kérdések közül. Ennek egyfajta lenyomataként három hónap múlva az erőskezű Gerő Ernő helyett a jóval gyengébb (párt)politikai pozíciókkal bíró Bebrits Lajos került a közlekedésügyi tárca élére.

3. 3. Parlamenti viták és interpellációk

A vasút – és általában a közlekedés – ügye elsősorban a költségvetési vita közlekedési tárca fejezeténél jelent meg a legkomplexebb módon. A Közlekedésügyi Minisztérium költségvetéséről szóló vitát egy általános bevezető előadás nyitotta meg, amelyben az előadó (1946/47. és az 1947/48. évi költségvetésnél Gyócsi Jenő MKP-politikus, egyúttal a vasutas szakszervezet főtitkára, korábbi mozdonyvezető, az 1949. évi költségvetésnél pedig Gallai Lajos MDP-politikus, eredetileg nyomdász, ekkor az Országos Társadalombiztosító Intézet elnöke) ismertette az addig elért eredmények mellett a költségvetési év célkitűzéseit több-kevesebb részletességgel. Mindhárom előadásnál azonos, hogy szinte már-már dicsőítették Gerő Ernő miniszter közlekedés-újjászervező tevékenységét. Ez egyébként valamennyi, a költségvetési vitában felszólaló képviselő beszédében megfigyelhető, a méltatás mértéke az, ami eltért. A miniszter munkája mellett a vasutasok – nehéz körülmények közötti – helytállását is szinte minden felszólaló elismerte.

Az 1947. február 27-i költségvetési vitát Gyócsi adatgazdag előadása nyitotta, amelyben felvázolta az addig elért eredményeket, illetve nagyvonalakban ismertette az egyes közlekedési ágakra fordítani tervezett összegeket és a kitűzött célokat.³⁶⁶

Drózdly Győző, a Magyar Szabadság Párt (tanító, újságíró) képviselője amellet, hogy elismerte Gerő példamutató munkáját, – egyébként az Amerikai Egyesült Államokat is megjárt ellenzéki honatya – a pusztá számok mellett a távlati célokat is igyekezett rendszerbe helyezve elemezni, ahogy magát a közlekedést is egy egységes szervezetként tekintette, amelynek

³⁶⁶ Nemzetgyűlési Napló, 1945–1947. VI. kötet. 1952: 3–87.

működése több szinten is befolyásolja a gazdaságot: „Hiszen talán egyik intézményünk sem foglalkoztat annyi munkást, mint éppen a vasút. Községek vannak még a Tiszántúl is, az ország másik határán, ahonnan a vasúti gócpontokba, főképpen pedig Budapestre vonatszámra szállítják a munkásokat.” A közbeszédben terjedő hároméves tervvel kapcsolatban viszont kritikát fogalmazott meg, szerinte ugyanis a tervben nem szerepel a vasút villamosítása,³⁶⁷ csak szénenergiával számolnak a tervezők. A vasút árvíz-elleni védelmének hiányát is említette, végül pedig kritizálta Bebrits Lajos államtitkár és általában a kommunista párt agitációját a vasútnál. Párttársa, Ternay István (újságíró) tömören úgy foglalta össze, hogy „*elismerjük a miniszter alkotásait, de nem helyeseljük politikáját!*”

A koalícióban résztvevő kispapoktól Acsay László (FKGP, mérnök) szintén kritikus hangon szólt a modernizáció elmaradása miatt. Nemcsak a közlekedési rendszer helyreállítását, de központi tervezés nyomán újjászervezését is szükségesnek tartotta, hogy a közlekedési ágak versenye helyett kooperáció alakuljon ki. Ravasz Antal (FKGP, középirtokos) alacsonyabb vasúti tarifákkal és bekötőutak építésével a mezőgazdaság támogatását kérte a minisztériumtól.

A munkáspárti honatyák közül Nógrádi Sándor (MKP, pártmunkás, újságíró) a vitában és korábbi interpellációkban többször felmerült vasúti tarifa alakulását védte meg a vasút önfenntartó működését hangsúlyozva, illetve a hároméves terv mellett érvelt. Marosán György (SZDP, pék, szakszervezeti tisztviselő) ezzel szemben személyeskedő vádaskodásba kezdett Drózdnyval szemben, azt állítva, hogy az ellenzéki politikus nem ért a vasúthoz, ennek ellenére kritizálja a minisztert. Marosán a szakértő magabiztos tudásával felvértezve – legalábbis ő úgy gondolta, hogy országjárása alatt szerzett utazási tapasztalatokkal a háta mögött már kellő szakismerettel rendelkezik – esett neki a szabadságpárti véleményeknek, csapongó beszédéből éppen csak a konkrétumok hiányoztak. Gallai Lajos (SZDP) azzal méltatta a közlekedési tárca dolgozóinak érdemeit, hogy szerinte többet tettek híd- és vasútépítés terén, mint az elmúlt 50 év alatt összesen. Emellett egy érdekes és valóban előremutató javaslatot is tett: a kerékpározás fejlesztését, amivel tehermentesíteni lehetne a városon belüli és Budapest-környéki közlekedést.

³⁶⁷ Ahogy a nemzetközi kitekintésben bemutattam, számos országban vasútvonalak villamosítását tervezték költségvetési, valamint széntakarékossági okokból. A villamosítás Magyarország esetében is abszolút indokolt volt, hiszen az itthon bányászott szénnek fűtőértékük és kémiai tulajdonságuk miatt is korlátozottan voltak csak alkalmasak a mozdonyok számára. Az erőműben eltüzelt gyenge fűtőértékű szénrel sokkal gazdaságosabban, többszörös hatékonysággal lehet vonatokat továbbítani, mint a mozdony kazánjában elégetve. A MÁV számításai szerint 1000 Lóerő-óra teljesítmény eléréséhez átlagosan 3016 kg szénre volt szükség gőzmozdonyban való eltüzeléssel, ehhez képest a villamos vontatásnál elég volt 1120 kg – ráadásul akár gyengébb minőségű! – szén elégetése az erőműben. Kópasz 1947.

Fekete Mihály (MKP, géplakatos) a vasutasok nehéz, áldozatos munkájának elismerése mellett rávilágított a vasútnál is beinduló váltásra; a munkások vezető, illetve ellenőrző pozíciókba kinevezésével a régi bürokratikus falak ledöntésével jobb vasútja lesz az országnak – érvelt. (Pár évvel később, a totalitárius rendszer kiépülésével bebizonyosodott, hogy ellenkező eredménnyel, mint ahogy azt várták.) Fekete is támadta az ellenzéket, mondván a régi Magyarország hangjai ők, akik nem akarják elfogadni a politikai, gazdasági és társadalmi változást. Fülöp József (MKP, nyomdász) szintén sérelmezte a Szabadság Párt hozzáállását, szerinte csak dicsérni szabad a közlekedési minisztérium munkáját.

Kondor Imre (NPP, filozófus és könyvtáros) – történelmi és gazdasági realitásokat nélkülöző – meglátása szerint elérkezett az idő, hogy még az Osztrák–Magyar Monarchia alatt kiépült egyes „népellenes” vasútvonalak nyomvonalát módosítsák, a megszűnt korábbi nagybirtokok mellől a magyar érzületű falvakhoz helyezték át a vasutat. Példaként Sáp és Földes településeket hozta fel a Püspökladány–Berettyóújfalu vasútvonal mellől. Emellett gazdasági vasutak és utak építésének szükségességét hangoztatta ő is.

A vita során Gerő Ernő adatokkal bőven ellátott miniszteri beszámolójában a háború utáni helyzetet értékelte, a kényszerhelyzet szorításában küzdő vasutasok áldozatvállalását – napi 12–15 óra munka és vasárnaponkénti rohammunka – méltatta. A május 4-i új menetrend fejlesztései ellenére még sok kényelmetlenséget nem tudott megszüntetni a vasút, aminek nem csak a nagyfokú járműhiány volt az oka, hanem a járműpark kedvezőtlen összetétele is. *„Igen nagy gondot akarunk fordítani és nagyon meg akarjuk javítani a helyzetet a munkásvonatoknál. Teljes joggal panaszkodnak a dolgozók, hogy szörnyű körülmények között kénytelenek utazni. [...] Külön ellenőrző szerveket állítottunk fel, olyan ellenőröket, akik nem az íróasztal mellől ellenőrzik, hogy mi van, hanem saját maguk utazzák végig a vonalat és úgy jelentik, hogy mi van. A nehézségek igen nagyok.”*³⁶⁸ Gerőnek egyébként azon állítása sem felelt meg a valóságnak, hogy a legkorszerűbb típusból, a 424. sorozatú mozdonyokból 444 db állt szolgálatban. Ezzel szemben 1944 decemberéig összesen 240 db állt forgalomba a MÁV-nál – kideríthetetlen, hogy honnan származott a pontatlan adat, vagy csak egyszerű elírásról, nyomdai hibáról van szó.³⁶⁹

³⁶⁸ Nemzetgyűlési Napló, 1945–1947. VI. kötet. 1952. 73.

Külön ellenőrző szerv felállításáról nincs tudomásunk, viszont a MÁV Igazgatóság Forgalmi Főosztálya alkalmazottainak 1946. áprilisi úti jelentései azt bizonyítják, hogy a miniszter állításával ellentétben az államvasút igenis törekedett ellenőrizni a forgalmat, illetve felmerült nehézségeket lehetőségei mentén kezelni. MÁV Arch. Mayer József hagyaték.

³⁶⁹ Kovách 2014: 14–16.

A költségvetési vita idején már több mint fél éve futó 1946/47-es költségvetési évben a Magyar Államvasutak rendes és rendkívüli üzemi kiadásait 740,55 millió, a közúti buszüzem esetében 9,06 millió forintban, összesen tehát 749,61 millió forintban állapították meg, amihez jött még 126 millió forint nyugellátási kiadás. Ezzel szemben bevételi oldalon 795 millió forint vasúti és 8,61 millió forint MÁVAUT bevételt valószínűsített, összesen tehát 803,61 milliós bevételt remélt.³⁷⁰ A bevételek tehát bőven fedezték a kiadásokat, a nyugellátási kiadások egy részének fedezetlensége ugyanakkor kérdéses, a korábban felhalmozódott megtakarítások és befektetések nagy része valószínűleg elértéktelenedett a hiperinflációval, tehát valamilyen mértékű állami segítségre feltehetőleg szüksége volt a nyugdíjpénztárnak.³⁷¹

Egy évvel később, 1948. február 17-én került sor az 1947/48. évi költségvetés közlekedési tárcát érintő részének tárgyalására.³⁷² Gyócsi Jenő ismét nagyívű haladásról számolt be a képviselőknek, a járműpark számszerű bővülésének köszönhetően új vonatok közlekedését jelentette be, amelyek mind a személy-, mind a teherszállítás terén emelni fogják a szolgáltatás színvonalát. Ennek okán a minisztérium 30%-os általános teljesítménynövekedést prognosztizált az évre. Megemlítette még az 1946 őszén elkezdett vasutas-státusrendezést, amelynek következtében a korábbi rendszerrel ellentétben minden vasutas kinevezetti pozícióba került, amellyel a kormány elismerte a vasutasok példamutató szerepét az ország újjáépítésében. Szóba hozta a vasutasok szociális körülményeinek javítását is, példaként említve a kilométerpénz alacsonyabb határhoz való módosítását. Azt persze már nem említette, hogy a háború előttihez képest a vonatok sebessége, így a szolgálati idő alatt megtett távolság is jelentősen lecsökkent.

A kommunista párt szalámi-politikája következtében jelentősen átrajzolódott a magyar politikai paletta, az előző költségvetési vitában kritikus hangot megfogalmazó Szabadság Párt politikai nyomásra még a kékcédulás választások előtt felozlatta magát, a kisgazdák közül kiváló és Pfeiffer Zoltán vezetésével a választásokon több mint 13%-ot szerző Magyar Függetlenségi Pártot pedig mondvacsinált okokkal betiltották 1947 novemberében. Kritikus hangú észrevételt így valójában csak a Magyar Demokrata Néppárt (MDNP) képviselője, Keleti Péter István (ügyvéd) fogalmazott meg, amikor első hozzászólóként a bevételek szerinte túlzottan optimista

³⁷⁰ 1946/47. évi költségvetés. Állami üzemek fejezet. XXVII. fejezet. Államvasutak. 10.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/AllamiKoltsegvetes_1946-1947/?pg=0&layout=s (Letöltés ideje: 2022.05.05.)

³⁷¹ A Magyar Királyi Államvasutak Nyugdíjintézetébe a véglegesített, illetve évi fizetéssel felvett alkalmazottak léphetek be, az illetmény 3%-át kellett befizetniük, pontosabban az összeget hivatalból vonták. Ebből, illetve a Nyugdíjintézet tulajdonában álló ingatlanok bérbeadásából származott jövedelmet fordította a Nyugdíjintézet a nyugállományba vonult vasutasok nyugdíjára, illetve az alapszabályban meghatározott segélyekre. Kiss 1909:77.

³⁷² Országgyűlési Napló, 1947–1949. III. kötet. 1948: 103–173.

tervezetét kérdőjelezte meg. Az így is túlszűfoltan közlekedő vonatok után nem látta, honnan lennének például további utasok. Nála is megjelent az üzemanyag diverzifikálásának kérdése, ahogy a közlekedési ágazat kettős szerepe a gazdaságban: szállítás és foglalkoztatás. Drozdytól eltérően ő új vasútvonal (Dorog–Annayölgy–Bicske), illetve második vágány (Pusztaszabolcs–Dombóvár) építését is szorgalmazta meglévő igények kielégítésére – akár az ifjúság bevonásával, mint Jugoszláviában. Szántó Vezekényi István (FKGP) pétervásári kisbirtokos is új vasút építését javasolta, hogy szűkebb pátriájának gazdasági adottságait fejlessze, a Kisterenye–Kál–Kápolna vonalból kiágazva kért vasutat építeni Pétervásárán át Ózdra.

Zeley István (FKGP, vasúti tiszt) az elismerés szavai mellett néhány kritikai észrevételt is tett, elsősorban a már egy évvel korábban is felvetődött helyreállítás helyett/mellett korszerűsítés gondolatát, valamint a vasutasok alacsony fizetésének kérdését. Részletes adatokkal mutatott rá, hogy a helyreállítás egyébként sem ért még véget, ehhez új beruházásokra van szükség, de a – a baloldali kampány szerint – szuverenitásunkat korlátozó Marshall-segély nélkül, önerőből is megoldhatja az ország. Emellett még szóvá tette, hogy az újjáépítésben kitűnt és ezért 1946 decemberében soron kívül előléptetett vasutasoktól a státuszrendezéskor megvonták az előléptetést.

Piros László (MKP, mészáros, a későbbi belügyminiszter) előadásában a régi világ vasútját állította szembe az akkori időkével. Szerinte a Horthy-kori vasút csak a tőkések érdekeit nézte, ezért deficites volt, ezzel szemben az új demokratikus kormány, és különösen Gerő miniszter alatt a számtalan kedvezménnyel a nép vasútjává vált MÁV már nyereséget termel – ezzel egyúttal válaszolt Keleti képviselő aggályaira. (Azt ugyanakkor nem említette, hogy a két világháború között például a filléres gyorsokkal jelentős kedvezménnyel csábították az utasokat.) A példaértékű újjáépítés egyik eszközének a munkaversenyek kiterjedt alkalmazását tekintette, amelynek segítségével és a hároméves tervben biztosított beruházási összegeknek köszönhetően jelentős fejlődést prognosztizált a vasúti közlekedésben.

Párttársa, Szkladán Ágoston (MKP, kőműves) kisvasút-helyreállítási és mintegy 250 km hosszban építési programot, valamint bekötőutak építését kérte a vasúttal el nem látott területeken.

Gyurkovits Károly (SZDP, postás) elsősorban társadalompolitikai fejtegetései mellett a Vörös Hadsereg érdemeit hangsúlyozta, hogy rávette a vasutasokat és lakosokat a vasút újjáépítésére. (Azt azonban már nem tette hozzá, hogy helyenként erőszakkal vitték el az embereket, illetve önkényeskedéseikkel akadályozták a vasúti üzemvitelt.) Végh Lajos (SZDP, a vasutas szakszervezet elnöke, volt géplakatos az MÁV Északi Főműhelyében) méltányosabb

illetményért, illetve nyugdíjért emelte fel szavát, megjegyezve, hogy a vasutasságon meglátszik még mindig a két világháború közötti időszak „reakciós világa”.

Az NPP színeiben felszólaló Hegyesi János (útőr) és Belényesi Zsigmond (postás, majd kisbirtokos) is a közúthálózat bővítésének szükségességéről értekezett.

Gerő Ernő miniszteri beszámolójában a MÁV adatainak ismertetésével mutatta be az elmúlt egy év fejlődését, és ezúttal is kitért az új menetrendben megjelenő kínálati bővülésre. Zeley képviselő megjegyzését az alacsony illetményre azzal utasította vissza, hogy a vasutasok a pótlékokkal együtt valójában átlagosan havi 550 forintot keresnek. Kitért a helyreállítási munkák folytatására, illetve új kisvasutak építésére, mint például a Tótkomlós–Békéscsaba közötti új vonalra.³⁷³

A megszavazott költségvetésben az Államvasutaknál 877,21 millió, a MÁVAUT üzeménél 35,4 millió forint kiadással terveztek a pénzügyi szakemberek. Összesen tehát 912,61 millió kiadással, valamint 166 milliós nyugellátási kifizetéssel kalkuláltak az 1947/48-as évre. Ezzel szemben a bevételi oldalon 1063,36 milliós vasúti és 41,07 milliós buszüzemi bevételt valószínűsítettek, így a tervek szerint a Magyar Államvasutak 1,1 milliárd forintos összbevétele bőven fedezte a nyugellátással együtt 1,078 milliárdos kiadásokat.³⁷⁴ A MÁV költségvetését májusban a közlekedésügyi és a pénzügyi tárcák előterjesztésére a Gazdasági Főtanács módosította: kiadásokra összesen 1008,69 millió forintot, nyugellátásra további 166 millió forint kalkuláltak a szakemberek. Ehhez képest a bevételeknél 1191,7 millió forinttal számoltak, ami mindent összevetve 16,975 millió forint többletet jelentett. Ezt a többletköltséget a záhonyi határállomás átépítési költségeinek fedezetének szánta a kormányzat.³⁷⁵

A vizsgált időszak utolsó közlekedési költségvetési vitáját 1949. január 27-én tartották az Országgyűlésben.³⁷⁶ Gallai Lajos tartotta általános előadásában – Gyócsival ellentétben – utoljára hagyta a vasúttal kapcsolatos számok és tervek ismertetését. Az 1947/48-as költségvetési évre tervezett 25,79 millió forint többletkez képest 1949-re már 43,62 millió forint nyereséggel kalkulált a kormány.³⁷⁷ Elhangzott az az utópisztikus állítás – aminek már akkor

³⁷³ Magyar kormányprogramok... 2004: 968–999.

³⁷⁴ 1947/48. évi költségvetés. Állami üzemek. XXV. fejezet. Államvasutak. 16.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/AllamiKoltsegvetes_1947-1948/?pg=0&layout=s (Letöltés ideje: 2022.05.05.)

³⁷⁵ „1033/1948 G. F. sz. határozat: Államvasutak 1947/48. évi módosított költségvetésének megállapítása.” Gazdasági Főtanács Határozatok Tára. 1948. 20. sz. 340.

³⁷⁶ Országgyűlési Napló, 1947–1949. V. kötet. 1949: 856–891.

³⁷⁷ Botos 2006: 217.

A vizsgált időszakban a költségvetési év adott év augusztus 1-től a következő év július 31-ig tartott. A naptár szerinti költségvetési évre való áttérés 1949-ben történt meg, ezért 1948. augusztus 1 – december 31 közötti időszakra ideiglenes költségvetést készített a kormány, ennek adatait azonban nem sikerült feltárni.

sem volt realitása – hogy a személykocsik újjáépítésével ki lehet majd vonni a személyszállításra átalakított fedett teherkocsikat (vasutas szlengben csak boci-pullmann-nak hívott kocsikat, lásd: 17. és 20. képek). Ehhez képest a MÁV 1948 végi gépészeti értekezletein folyamatosan foglalkoztak a szükség-személykocsik fűtési és világítási kérdésével, jelentős összeget fordítva a kocsik komfortosabbá tételére, ami azt mutatja, hogy hosszabb távon számoltak velük.³⁷⁸

Az utolsó tervén beruházásainak keretében második vágány építését jelentette be Miskolc–Sajóecseg és Székesfehérvár–Szabadbattyán szakaszokon, valamint a Szabadbattyán–Börgönd vonal helyreállítását. Emellett a tokaji és bajai vasúti hidak újjáépítésének elindulásáról is szót ejtett. Ismertette még a tervezett járműhelyreállításokat és a hegyeshalmi vonal felsővezetékének helyreállítása mellett a Budapest–Hatvan vonal villamosítását jelentette be.³⁷⁹

Az ezt követő képviselői hozzászólások rövidsége, illetve számuk is jól mutatja, hogy felgyorsult az MDP pártokat és különvéleményt megfogalmazókat eltakarító politikája. Ellenzéki felszólalás ellenzék hiányában nem volt. Básta Rezső (MDP műszerész, majd a postás szakszervezet főtitkára) tartalmilag az egy évvel korábbi Piros László előadást ismételte meg. A Gerőt dicsérő kórushoz csatlakozott Rubletzky Géza (FKGP, vegyészmérnök majd újságíró) is, aki a nemzet áldásának tartotta a minisztert, kiemelve, hogy 1945 előtti nemzetidegen érdekekkel szemben az ország igényei szerinti közlekedéspolitikai ideje jött el.

Hegyesi János (NPP) ismét az úthálózatra helyezte beszéde súlypontját, szerinte a vasúttal már nincs gond, hiszen „*teljesen rendbehozott vasútjaink*” vannak. Belényesi Zsigmond (NPP) is gyakorlatilag egy évvel korábbi gondolatait ismételte meg azzal kibővítve, hogy az elmúlt négy év útfejlesztéseinek köszönhetően az ország bármely szegletéből 24 óra alatt elérhetővé vált a főváros.

Ezután következett a vitát lezáró miniszteri beszámoló, amelyben Gerő ismét adatokkal alátámasztva mutatta be az elmúlt évek eredményeit, és a még nagyobb teljesítmény eléréséhez szükséges feladatokat. Szót ejtett a Központi Szállítási Tanács felállításával az áruszállítás központi irányításáról, illetve megjelent beszédében az ellenség szabotázsát megakadályozó

³⁷⁸ MNL OL M-KS SZKL 48. f. 119. dosszié. 119748/1948.E. III. sz. jegyzőkönyv az 1948. november 24-i gépészeti értekezletről. Párduc Richárd Gépészeti Főosztály E. I. osztályvezetője tolmácsolta azt a miniszteri kívánságot, hogy 1949-ben tünjenek el a személyszállító vonatokból az átalakított teherkocsik, amik 600 db E és 300 db G sorozatú kocsit jelentett. Helyükre a műszaki szolgálat 500 személykocsi helyreállítását ígérte. Ehhez képest Kerényi Béla a Gépészeti Főosztály E. III. osztályvezetője arról tájékoztatta az értekezletet, hogy 200 db E sor. kocsi gőzfűtési tömlővel való felszerelése decemberre fog elkészülni.

³⁷⁹ A Budapest–Hatvan vonal villamosítása csak az 1950-es évek elején kezdődött el és 1956. augusztus 17-én adták át a forgalomnak. Frisnyák 2001: 222.

éberség fontossága is. Az „Arccal a vasút felé!” politika helyessége bebizonyosodott, ezután már a nehéziparra, és azon belül is a gépiparra kell összpontosítani a fejlesztéseket – mutatott rá az új irányvonalra Gerő. Ez egyben utalás volt arra, hogy a beígért ötéves tervben már nem számolnak a közlekedés kiemelt fejlesztésével annak ellenére, hogy még a háborús károkat sem sikerült teljesen helyreállítani, nemhogy valódi át gondolt korszerűsítés történt volna.

Az 1949. évi költségvetés jelentősen eltérő struktúrában készült már, mint a korábbiak. A megszavazott büdzsé szerint a MÁV összes kiadását 1784,13, a bevételeit pedig 1827,75 millió forintban állapították meg.³⁸⁰

A közlekedési tárca költségvetési vitái után érdemes a vasúttal kapcsolatos interpellációkat is megvizsgálni, így egyedi esetekről és a képviselők személyes információforrásairól is tájékozódhatunk. Az interpelláló képviselők egy-egy, általuk sérelmesnek tartott esetre kértek az illetékes minisztertől választ, megoldást. A szóban, vagy írásban elhangzó interpellációra azonban nem mindig érkezett válasz. Gerő általában írásban válaszolt a képviselők kérdéseire. Előfordult ugyanakkor, hogy az 1947-es választás utáni új parlamentnek például már nem volt tagja a még előző választási ciklusban interpellációt benyújtó honatya. Kritikusabb hangvételű interpellációkat csak a kiskgazdapártból alakult ellenzéki képviselők tettek, és amíg a koalíció baloldali pártjai egyáltalán nem, addig a kiskgazdák is csak három, hangvételében visszafogott, inkább kérdésnek, mintsem komolyabb kritikának tűnő interpellációt fogalmaztak meg.

Időrendi sorrendben haladva először Hegymegi Kiss Pál (MSZP, jogász) 1946. július 24-i felszólalását kell vizsgálnunk, amelyben a képviselő a pár nappal korábban megemelt vasúti tarifák ellen emelt szót.³⁸¹ Szerinte az áremelés csak arra volt jó, hogy az emberek ne tudjanak elutazni rokonlátogatásra, vagy élelembeszerzésre, viszont a spekulánsok, feketézők és batyuzók beleépítik áraikba a megemelkedett költségeket, ezzel is tovább gyorsítva az inflációt. A miniszter válaszát augusztus 23-án olvasták fel.³⁸² Gerő a július 18-i ötszörös áremelést az adópengő elértéktelenedésével indokolta, valamint az anyagárakban és fizetésekben végbement emelkedéssel. A közalkalmazottak fizetésére nem lehet tekintettel a MÁV, a jelenség egyébként is országosan ismert – érvelt a miniszter.

Az egyik, témánk szempontjából legérdekesebb, szócsatát is kiváltó interpellációra 1947. február 12-én került sor, amikor Lévay Zoltán (MSZP, ügyvéd) az 1946 őszi B-listázás

³⁸⁰ 1949. évi költségvetés. 4. csoport: Közlekedés. 3. fejezet: Államvasutak.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/AllamiKoltsegyvetes_1949/?pg=0&layout=s (Letöltés ideje: 2022.05.05.)

³⁸¹ Nemzetgyűlési Napló, 1945. II. kötet. 1948: 344.

³⁸² Nemzetgyűlési Napló, 1945. III. kötet. 1951: 249.

során elbocsátott, majd néhány hónappal később mégis visszavett vasutasok ügyében kért szót.³⁸³ Felszólalásában azt panaszolta, hogy az egyébként is politikai akciónak minősíthető B-listázás után, a visszavett vasutasokat a 9050/1946 M.E. sz. rendelet ellenére nem eredeti szolgálati helyükre és eredeti munkakörükbe helyezik vissza, hanem kevesebb fizetést jelentő alantasabb beosztásokat adnak, más szolgálati helyen. A MÁV Igazgatóság 75369/1946. A. II. sz. rendeletére hivatkozva állapította meg, hogy általános érvényű „üldözés” zajlik a visszavett B-listások ellen, ami nem csak embertelen – az alacsony fizetések miatt a családfő nem tudja elköltöztetni családját új szolgálati helyére, így szétszakadnak a családok – de gazdaságtalan is, hiszen a sokéves gyakorlattal bíró vasutasok helyére fiatal, kellő tapasztalat nélkülieket vezényeltek, amíg a visszavett alkalmazottak tudását pedig képzettségüknek nem megfelelő feladatokkal fecsérlik el. Mindemellett a rendeletben előírt mindegyik pótlékokat sem fizetik meg. Feltette a kérdést, hogy a miniszter tud-e erről a szégyenteljes pártpolitikai akcióról, vagy csak néhány beosztottjának magánakciójáról van szó, hogy minél több pozíciót tudjon megszerezni a kommunista párt?

Gerő válaszát március 20-án olvasták fel a parlamentben, ebben élesen elutasította a „fasiszta módszerek” alkalmazásának vádját.³⁸⁴ Mint írta, a visszavételnél sok nem demokratikus elemet is visszavettek, akik az új demokratikus állam elleni összeesküvés tagjai, vagy szimpatizálói.³⁸⁵ Ezzel szemben egyes „valóban demokratikus személyeket” valójában nem vettek vissza. Az összesen elbocsátott 14 871 vasutas közül a Nagy-Budapesti revízió során 231, a vidéki revízió során 440 vasutast vettek vissza a MÁV-hoz, a vidékiek közül ráadásul 270-en az eredeti szolgálati helyükre térhettek vissza.³⁸⁶ A visszavétel a rendelet maximális betartásával történt, ugyanakkor az üzemerdek miatt nem lehet megkívánni, hogy újra felbolygassák az egyes szolgálati helyek üzemvitelét. Az interpelláló képviselő valójában a reakciósok érdekeit védi – ríposztozott a miniszter.

Lévay válaszában rámutatott arra, hogy maga a miniszter ismerte el, hogy demokratikusnak minősített emberekkel is megesett, hogy nem helyeztek vissza őket a vasúthoz.³⁸⁷ A szolgálati érdekre való hivatkozást, mint régi, „reakciós trükköt” utasította el.

³⁸³ Nemzetgyűlési Napló, 1945. V. kötet. 1952: 427–432.

³⁸⁴ Nemzetgyűlési Napló, 1945. VII. kötet. 1952: 93–95.

³⁸⁵ Gerő itt az 1947 elején az MKP által megkonstruált Magyar Közösség ügyre utalt, amelyben egy államellenes összeesküvést vizionálva használtak fel a kiscgazda párt gyengítésére.

³⁸⁶ Ehhez képest az 1946. november 22-i minisztertanácsi ülésen 16 ezer elbocsájtott vasutásról beszélt. Annyit sikerült elérnie a miniszternek, hogy ne az általánosan meghatározott 1938-as létszám 90%-hoz kellett csökkenteni a MÁV létszámát, hanem plusz ötezer alkalmazottat foglalkoztathatott. Nagy Ferenc második és harmadik kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. 2008. A. kötet: 82–83.

A szakszervezet 1947-es beszámolója viszont összesen 18 884 B-listázott személyt említ, akiket sikerült ideiglenes munkához segíteniük az Újjáépítési Minisztérium révén. Szelényi 1947.

³⁸⁷ Nemzetgyűlési Napló, 1945. VII. kötet. 1952: 96–98.

Szerinte a munkáspártoknak nem volt elég az igazoló eljárások és B-listázás jelentette szűrők, a revíziókor tovább rostálták a nem megfelelő párttagsággal bíró vasutasokat. A képviselő személyesen Bebritset is megemlítette, mint a kommunista párti előretörés fő zászlóvivőjét, aki mindenkinek el tudja intézni kérését, ha megfelelő párt tagja. Beszéde közben a kommunista párti Gyócsi Jenő többször is bekiabálással zavarta Lévayt, hol a vasúthoz való értését, hol állításainak igazságtartalmát kérdőjelezve meg. Amikor Lévay azt állította, hogy bizonyítékuk van az áthelyezésekre, Gyócsi ingerülten vetette oda: „*Maga ilyet nem állapíthatott meg!*” Feltételezhetően Gyócsi a vasutasság „baloldali egységét” féltve kérdőjelezte meg Lévay szavait, tartva attól, hogy a jobboldalt informáló vasutasok is akadnak.³⁸⁸ Természetesen Bebrits ügyeinek emlegetésekor is „felrobbant” a baloldal, rágalmozással vádolták az interpellálót.³⁸⁹ Lévay ugyan elutasított a miniszteri választ, az országgyűlés azonban elfogadta.

Ternay István (MSZP) 1947. június 25-i interpellációjában Szabolcs, Szatmár és Bereg megyék Nyíregyházára nézve hátrányos közlekedéséről kérdezte a közlekedési minisztert, megállapítva, hogy Debrecenbe naponta több busz- és vonatjárat is van, a megyeszékhelyre viszont két napig tart utazni.³⁹⁰ Választ nem kapott annak ellenére, hogy az 1947-es választáson – igaz már az FMDP színeiben – bejutott a parlamentbe. Fél évvel később, 1948. január 14-én Gyulai József (FKGP, gazdálkodó) kérte Gerőt a Bereghát közlekedésének javítását, aminek apropóját a tiszai árvízben megrongálódott tivadari Tisza-híd helyreállítása adta. Szót emelt ő is a megyeszékhely nehézkes megközelítése, és a vonatok rendszeres 6-8 órás késései miatt.³⁹¹

A miniszter március 3-i válaszában javulást ígért mind a busz-, mind a vasúti közlekedésben, a májusi menetrenddel pedig új vonatpárok indítására is ígéretet tett.³⁹² A vonatkések rendszerességét túlzásnak tartotta, de kénytelen volt elismerni, hogy az őszi csúcsgalamban a kevés mellékvonali gőzmozdony miatt kénytelen volt a MÁV vegyes vonatokat közlekedtetni a térségben, amelyek teherkocsikat is továbbítottak a személykocsik mellett. Gyulai ugyan elfogadta a választ, de fenntartotta véleményét, hogy a késések nem eseti jellegűek voltak.

³⁸⁸ Mezei 2004: 55–56.

Tölgyes Lajos a MÁV Gépészeti Szakosztályának vezetője a II. világháború utáni években miskolci mozdonyvezetőként szolgált. Visszaemlékezésében megemlékezik a vasutasok politikai „kétszínűségéről”, amíg vasutasként valamelyik munkáspártba léptek, addig otthon a falujukban a kispapokra szavaztak.

³⁸⁹ Bebrits és Karczag Imre miniszteri osztályfőnök hatalmi túlkapásaira egyébként a szociáldemokraták is panaszkodtak. MNL OL M-KS 283. f. 31. csoport. 28. dosszié: Feljegyzés a Közlekedésügyi Minisztériumban lévő párt-erőviszonyokról, 1947. ápr. 28.

³⁹⁰ Nemzetgyűlési Napló, 1945. VIII. kötet. 1952: 97–98.

³⁹¹ Országgyűlési Napló, 1947. II. kötet. 1948: 465–466.

³⁹² Országgyűlési Napló, 1947. III. kötet. 1948: 1179–1181.

Iszak Kálmán (MDNP, vasutas) a vasutasok ruházati ellátását, az illetmény havi egyösszegű kifizetését, illetve hogy a katolikus egyház Budapesten szervezett Mária-kongresszusára megtagadott 50%-os utazási kedvezmény ügyét kérdezte Gerő Ernőtől 1947. október 22-i – bekiabálásokkal tarkított – interpellációjában.³⁹³ December 11-i válaszában Gerő visszautasította, hogy nem gondoskodnának a vasutasokról: 58 546 zubbonyt és munkaruhát, 25 652 köpenyt, vagy bundabéléses kabátot, 25 652 sapkát és kucsmát, továbbá 76 500 pár bakancsot és csizmát, 29 600 kg talpbőrt, 15 837 pár gyerekcipőt, valamint 80 000 különféle fehérneműt osztottak ki 1947. november 1-ig.³⁹⁴ Ugyanakkor Iszak számonkérési jogát kérdőjelezte meg, mondván 1942-ben Tófej állomáskezelőjeként fizetéséből 5 pengőt ajánlott fel a honvédség felszerelésére és „éltette a háborút”, a háború után pedig a „demokratikus rend ellen izgatott”. Szerinte az interpelláció csak egy demagóg, sikerhajhászó fogás volt, hiszen a minisztérium mindig igyekezett az újjáépítésben élenjáró vasutasok megsegítésében. Ami a havi fizetés egy összegben való kifizetését illeti, az a pénzügyminisztérium hatáskörébe tartozó ügy, így tehát minisztériuma nem tehet semmit. A Mária Kongresszusra pedig azért nem adhatott a MÁV 50%-os kedvezményt, mert az aszály miatt annyira lecsökkent fuvarozni való áru, hogy már veszélyeztette a MÁV költségvetését. Szeptember 1-én rendelte el, hogy csak a legindokoltabb esetben adjanak kedvezményt a közüzemi vállalatok, akkor is legfeljebb 33%-ot. Iszak nem fogadta el a menetkedvezményre vonatkozó választ – mondván a személyszállítási díjszabályzat minden nagyobb csoport számára biztosítja a 33%-os kedvezményt – az országgyűlés azonban jóváhagyta a miniszteri választ.

Utolsóként Miklós Imre (Magyar Függetlenségi Párt, MFP, vasúti tisztviselő, majd hivatalnok) 1947. október 29-i interpellációját kell megemlíteni, amely a vasutas státusrendezés során keletkezett illetmény- és nyugdíj feszültségekre hívta fel a képviselők figyelmét.³⁹⁵ Elismerte a 8430/1946 M.E. sz. rendelet jelentőségét, de a szaktisztviselők alacsony bérének emelését, és az utazószemélyzetet megillető kedvezmények, valamint kedvezőbb nyugdíjbesorolás megadását kérte a minisztertől. Kérését a szaktisztviselők nehéz, büntetőjogi felelősséggel tartozó munkájával indokolta. Beszédébe többször is belekiabált Gyócsi Jenő, amire persze más ellenzéki honatyáktól kapott ríposztot. Sajnos válasz nem érkezett az interpellációra, minden bizonnyal – mint már említettük – mert törvénytelen módon megsemmisítették párt mandátumait.

³⁹³ Országgyűlési Napló, 1947. I. kötet. 1948: 341–345.

³⁹⁴ Országgyűlési Napló, 1947. II. kötet. 1948: 245–248.

³⁹⁵ Országgyűlési Napló, 1947. I. kötet. 1948: 677–680.

Általánosságban elmondható, hogy a baloldali pártok képviselői meg voltak elégedve a közlekedésügyi minisztérium és az államvasutak munkájával, kritikai észrevételt nem tettek a költségvetési viták során, interpellációt pedig nem nyújtottak be. Minden probléma okának a háborút, illetve a Horthy-korszak elnyomó, tőkésosztályt kiszolgáló berendezkedését látták. A háború – ahogyan arról korábban már volt szó – valóban súlyos károkat okozott a magyar közlekedés egészének. A két világháború közötti időszak közlekedéspolitikájának ostromozása azonban a tények és hosszútávú folyamatok ismeretének teljes hiánya elfedésének szándékaként, egyúttal (párt)politikai és ideológiai okokra vezethető vissza. Érdeemi kritika egyedül az ellenzék részéről hangzott el, a koalíciós pártok kispapja és parasztpárti képviselői csak nagyon finom észrevételeket fogalmaztak meg – mindamelllett, hogy a miniszter és a közlekedésben dolgozók munkáját méltatták – elsősorban inkább új járatokat, pontos közlekedést kértek a tárcától. A valódi kritikákra a kommunista párti képviselők hevesen reagáltak, jobb esetben csak hozzá nem értéssel, általában viszont reakciós szemlélettel vádolták a felszólalót, de ahogy Iszak Kálmán kapcsán esetében is láthattuk, még a „bűnös múlt” is előkerült, az interpelláló morálját, ezáltal kritikájának jogosságát támadva.

3. 4. A szovjet tényező

A fegyverszüneti egyezmény értelmében az országot megszálló Vörös Hadsereg – a háborús logikából következően – minden stratégiai fontosságú vállalatot és üzemet a felügyelete alá vont. A vasúti közlekedés kiemelt katonai logisztikai jelentőséggel bírt, érthető módon azonnal katonai parancsnokok vették át a MÁV Igazgatóság és az üzletvezetőségek felügyeletét. A háborút lezáró békeszerződés életbe lépéséig, 1947 szeptemberéig a szovjet vezetésű SZEK – hatáskörét számtalan alkalommal jócskán túllépve a kommunista párt érdekében – nem csak a belpolitikai eseményeket tartotta szoros megfigyelés alatt, hanem a gazdasági életet is, így a vasutat is. Nem véletlenül választotta székhelyéül a Magyarországi Vasutak Legfőbb Orosz Katonai Parancsnoksága a MÁV Igazgatóság Andrassy úti székházát, azután is, hogy 1945 őszen visszaadták a vasutak feletti irányítást a magyar közigazgatásnak. Ez pedig nem csak azt jelentette, hogy néhány szobát át kellett engedni a szovjeteknek és kiépíteni a számukra szükséges telekommunikációs berendezéseket, de az épület egyetlen tanácstermét is lefoglalták szerda, csütörtök és pénteki napokon, a vasút vezetése csak hétfőn, kedden és szombaton használhatta a termet, emiatt minden hónap második keddjén kellett tartani az igazgatósági és

üzletigazgatói értekezleteket.³⁹⁶ A váltás pontos dátuma ismeretlen, de 1946 novemberétől már Magyarországi Központi Hadseregrészek Hadiközlekedési Osztálya intézte a szovjet megszállók és a MÁV közötti kommunikációt.

Természetesen a szovjet misszió kéréseit nem illett visszautasítani, akár szállítással, járműjavítással, vagy információátadással kapcsolatban érkeztek – itt most eltekintek a Vörös Hadsereg fegyveres fellépéseitől, járművek, szerszámok és eszközök, illetve üzemanyagok erőszakos eltulajdonításától, azokra a vasutasokkal foglalkozó fejezetben fogok kitérni. A fontosabb adatokról, üzemi teljesítményekről – mint például az alkalmazotti és munkáslétszám, vontatási és áruszállítási teljesítmények, járműpark, helyreállítások alakulása, üzemanyag és kenőanyag készletek, balesetek, stb. – havonta kellett tájékoztatást adni, az üzemgazdasági jelentésekkel együtt. 1946 júniusában már a fővonalak áteresztő képességéről is kértek információt – ráadásul összehasonlítva az 1941. évi adatokkal! – és részletes kimutatást a háború alatt németeknek végzett szállításokról.³⁹⁷ Egy évvel később a hídhelyreállítási, kocsijavítási, biztosítóberendezési munkákról kértek statisztikai adatszolgáltatást a szovjetelek.³⁹⁸

Általában A. I. Surigin őrnagy, a Magyarországi Központi Hadseregrészek Hadiközlekedési Ügyvezető Csoport főnökétől³⁹⁹ érkeztek a MÁV Igazgatóságához a kérések – nem ritkán a Közlekedési Minisztériumon keresztül. Így történt 1947. február 4-én is, amikor Bebrits államtitkáron keresztül kért részletes tájékoztatást a magyar vasút működéséről öt fő téma köré csoportosítva kérdéseit. Elsőként a magyar vasutak igazgatási szervezetéről kért ismertetést, hogyan működött a szovjet megszállásig, majd a szovjet katonai irányítás alatt 1945 ősziig, illetve azóta. Második pontként a magyar hadiközlekedés rendszeréről kért információkat békeidős és háborús időszakra vonatkozóan egyaránt, mint például mozgósítási tervek, katonai menetrendábrák, teljesítőképesség, a mozdonyok és kocsik tartalékai, széntartalékok, a katonai szállításokra vonatkozó szabályok, kölcsönös viszony a német

³⁹⁶ MNL OL Z1610. f. 554. d. Varga László levele Kemény György pénzügyminisztériumi államtitkárnak, 1946. nov. 26.

³⁹⁷ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 júniusi üzemgazdasági jelentés melléklete.

³⁹⁸ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 júliusi üzemgazdasági jelentés melléklete.

³⁹⁹ Magyarországi Központi Hadseregrészek Hadiközlekedési Osztály parancsnoka egy bizonyos Gorianov vezérőrnagy volt, aki a magyar iratokban Garjajanovként, illetve Gorianoffként is szerepelt.

Surigin úgy látszik megértő volt a MÁV problémái iránt. Az őrnagy éves szabadsága egy részét 1947 nyarán a Balatonon kívánta eltölteni családjával, ezért Bebrits államtitkár Kopasz MÁV-elnökhelyettségben egyetértésben felajánlotta a szovjet őrnagynak, hogy a MÁV Takaréknál balatonboglári üdülőjében töltsen szabadságát. Varga László levélben kérte a MÁV Takaréknál elnökét, hogy egy tágas, lehetőleg egy négyágyas, vagy két kétágyas szobát biztosítson Surigin őrnagynak, a MÁV költségére. Levelében hangsúlyozta, hogy az őrnaggyal való együttműködés igen hasznos, ezért súlyt helyez rá, hogy jól érezze magát a szovjet tiszt. MNL OL Z1610. f. 554. d. Varga László levele Römy László, a MÁV Takaréknál elnökének, 1947 augusztus.

hadsereg hadiközlekedési parancsnokságával. Harmadik kérdés a nem MÁV alá tartozó magyar vasúti járműgyártó gyárakról és kapacitásukról érdeklődött: az egyes gyárak mennyi és milyen típusú mozdonyt és kocsit tudnak egy év alatt építeni. Negyedik kérdéskör a munkaszervezésre, a vasutasok munkabérére és szociális helyzetére vonatkozott, végül a magyar vasutak fejlődéstörténetéről kért tájékoztatást.⁴⁰⁰ A kérdéssor és a korábbi adatszolgáltatási kérések mögött nem nehéz felfedezni a szándékot a megszállt ország infrastruktúrájának minél alaposabb felderítésére, illetve működési filozófiájának és kapacitásainak számbavételére.

Az így megszerzett – talán pontosabb kifejezés a kikényszerített – információk viszont arra is jók voltak, hogy a korszak magyar–szovjet közlekedési tárgyalásokon Moszkva pontosan ismerte a magyar közlekedési nehézségeket és megoldásukról szőtt elképzeléseket, így abszolút az erő pozíciójából tárgyalhatott a budapesti delegációkkal.

A magyar közlekedés helyreállítása és kapacitása egyébként az amerikaiakat is érdekelte. A Varga Lászlót és Lux Ernőt is érintő Pongrácz Jenőné és társai⁴⁰¹ bűnügyben keletkezett nyomozati iratok alapján az amerikai misszió is kért információkat a magyar kormánytól, ám gyanújuk szerint a kapott adatokat kozmetikázták, nem a valós teljesítményt mutatták be.⁴⁰² Varga László 1949. február 25-i vallomásában azzal védekezett, hogy 1948 végéig nem kapott semmilyen rendelkezést a minisztériumtól, hogy általános adatszolgáltatás a szövetségesek részére tilos lenne. Emiatt, illetve azon gondolattól vezérelve, hogy egy esetleges amerikai pénzügyi-gazdasági segély – aminek lehetőségét nem zárták ki a kormány képviselői sem, az 1946 júniusi észak-amerikai miniszterelnöki utazásnak is ez volt az egyik célja a békeszerződés és a magyar javak visszaszolgáltatása mellett – megszerzéséhez feltétlenül ismertetni kell a magyar vasút kritikus állapotát, utasította 1946 tavaszán Lux Ernő szolgálattételre behívott nyugállományú igazgatót, hogy Roediger-Schluga Miklósnak, a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. kereskedelmi igazgatójának állítsa össze a kért adatokat.⁴⁰³ Lux a kérést általános felhatalmazásként értette, és egészen 1947 augusztusáig adott át összeállításokat az amerikai misszió magyar származású képviselőjének, bizonyos Worth főhadnagynak – ekkor a főhadnagy visszatért hazájába, ezután már Roediger-Schluga

⁴⁰⁰ MÁV Arch. KS. 10002. d. K-1985/2004/II. Szovjet-magyar tárgyalásokról feljegyzések, jegyzőkönyvek, kimutatások 1946-1948 tétel. 60. ő. e. Szovjetek által a vasút szervezeti felépítésére tett kérdésekre adott válaszok. 1947 február-március.

⁴⁰¹ 1949. március 30-i vádiratban már Roediger-Schluga Miklós és társai bűnügy szerepel

⁴⁰² HL. IX. 22. 55. d. Hb. 398. Lux Ernő 1949. február 25-i kihallgatási jegyzőkönyve.

⁴⁰³ HL. IX. 22. 55. d. Hb. 398. Varga László 1949. február 25-i kihallgatási jegyzőkönyve. A MÁV elnök irodájában történt találkozón Kopasz Károly is jelen volt, aki megtekintette a kért adatokat és kijelentette, hogy azok nem tartalmaznak semmilyen kifogásolható információt, nyugodtan kiadhatók.

Miklósnak és Pongrácz Jenőnének adott át adatokat.⁴⁰⁴ A gyanúsítottak a hadbírószági tárgyaláson azzal védekeztek, hogy csak olyan információkat, adatokat adtak át a SZEB amerikai képviselőjének, amiket különböző újságokból, brossúrákból, könyvekből és menetrendekből maga is megszerezhetett, mivel azok nyilvánosak voltak.⁴⁰⁵

Korszakunk utolsó nagyobb „összecsapására” az 1948. február 3-án Moszkvában aláírt hadiszákmányolt német teherkocsik átadása ellenértékeként a MÁV által végzendő kocsiatalakítási bér munka kapcsán került sor. A szovjet közlekedésügyi minisztérium megbízottja, bizonyos Alexejev a debreceni műhelyben szovjet előírások alapján átalakítandó hadiszákmányolt kocsik ügyében többször is új, a moszkvai egyezményben nem szereplő előírások betartását követelte, illetve szovjet átvevők kijelölésének halogatásával késleltette a programot – ami havi 3%-os kötbér megfizetésével fenyegette a MÁV-ot.⁴⁰⁶

3. 5. Gazdaságpolitikai környezet

Érdeemes rövid kitekintést tenni az ország általános gazdasági helyzetére is a vasút helyzetének alaposabb megértése érdekében. Már csak azért is, hiszen a Magyar Államvasutak a korszak egyik, ha nem a legnagyobb állami vállalata volt, gazdasági, földrajzi és munkavállalói értelemben egyaránt. Ahogy a korszakban mondták, a posta az ország idegrendszere, a vasút pedig a vérkeringése. A vasút egyszerre volt a gazdaságpolitika alanya és tárgya. Nem csak, mint az ország legnagyobb áru- és személyszállító vállalata befolyásolta aktívan a gazdaságot, hanem mint közel százezer alkalmazott – illetve családtagjaik, valamint a már nyugállományba vonult volt alkalmazottak ezrei és tízezrei – munkáltatójaként is jelentős szereppel rendelkezett – szociálpolitikai szempontból is!⁴⁰⁷ A bel- és külkereskedelemben dominált a vasúti szállítás,

⁴⁰⁴ HL. IX. 22. 55. d. Hb. 398. Varga László 1949. február 19-i gyanúsított kihallgatási jegyzőkönyve és Lux Ernő 1949. február 20-i gyanúsított kihallgatási jegyzőkönyve.

⁴⁰⁵ HL. IX. 22. 55. d. Hb. 398/49 Budapesti katonai törvényszéken, mint ítélőbíróságon folytatólagosan elkövetett hűtlenség büntette miatt Roediger-Schluga Miklós és társai elleni 1949. június 21., 22., 23., 24. és 25-én tartott főtárgyalás jegyzőkönyve.

A tárgyaláson Lux Ernő kijelentette, hogy nem tekinti magát bűnösnek, a hatályos rendelkezések szerint nem követett el bűncselekményt. Motivációja nem csak az volt, hogy az amerikaiakat megismertesse a magyar közlekedés valós helyzetével, hanem a szovjet megszállókkal szembeni ellenszenv is, mert 30 ezer vagon élelmiszert vittek ki az országból Ausztriába, amikor Budapest maga is éhezett. Ezek a szállítások egyébként a fegyverszüneti egyezmény értelmében jogtalanul történtek, amiről jelentést is tett Bebrits államtitkárnak.

⁴⁰⁶ MÁV Arch. KS. 10002. d. K-1985/2004/II. Gy. 211/68/1948. Kopasz Károly elnökhelyettes levele Bebrits államtitkárnak a bér munkával kapcsolatos szovjet kívánságokról, 1948. ápr. 27. A bér munkáról lásd: MÁV Arch. KS. 10002. d. Közlekedési Miniszter 64541/I/1/1947 sz. üggyirat a Gazdasági Főtanácsnak a Szovjetunióval végzendő vasúti járműhelyreállítási bér munka tárgyában, 1947. dec. 31

⁴⁰⁷ Első létszámadat 1945 október hónapról áll rendelkezésre. Ekkor 50 937 tiszt, segéd tiszt és altiszt, valamint 55 680 munkás dolgozott az Államvasutaknál. A B-listázás után, 1946 decemberében 40 660 kinevezett vagy

a folyami hajózás 1938-ban a behozatal 21%-át, a kivitel 35%-át adta. A közúti áru fuvarozásról nem található adat – gyaníthatóan azért, mert a külkereskedelemben elenyésző volt a részaránya, a belkereskedelmi közúti áruszállítás jelentős részét pedig az államvasutak közúti üzeme, a MÁVAUT fedte le. A légitforgalom pedig – jellegénél és műszaki adottságainál fogva – jelentéktelen volt. Fizetős áruk terén a MÁV 1938-ban 20 millió tonnát, 1942-ben 36,9 millió tonnát szállított el, míg a folyami hajózás az utolsó békeévben 0,7 millió, két évvel később 3,3 millió tonna árut fuvarozott.⁴⁰⁸ Az egyes közlekedési ágak kereskedelemben való részvételének pontos arányát sajnos lehetetlen megállapítani, ugyanis a kereskedelmi statisztikák értéket vesznek alapul, a fuvaroztató vállalatok ezzel szemben a szállított áru súlyát. A folyami hajópark megsemmisülésével, illetve nyugatra kerülésével az áruszállítás 1947 tavaszáig még inkább a vasút vállán nyugodott. A vasút üzemvitelének rendbetétele nélkül tehát elképzelhetetlen volt Magyarország gazdasági életének helyreállítása.

A háborúban megsemmisült gyárak, a nyugatra hurcolt berendezések, alapanyagok és alkatrészek, valamint a súlyos munkaerőhiány,⁴⁰⁹ tetézve az élelmiszerhiánnyal, valamint az európai gazdasági kapcsolatok általános összeomlásával azt eredményezte, hogy az ipari teljesítmény a békebelinek 30%-át érte csak el 1945 májusában.⁴¹⁰ Magyarország anyagi vesztesége 22 milliárd pengőt tett ki 1938-as árfolyamon, az 1938. évi nemzeti vagyon 40%-a semmisült meg, az 1938/39. évi 5,2 milliárd pengős nemzeti jövedelem négyszerese!⁴¹¹ Az évtizedekkel visszavetett országnak ugyanakkor 300 millió dolláros jóvátételt is kellett (volna) fizetnie hat év alatt, Szovjetunióknak 200, Jugoszláviának 70 és Csehszlovákiának 30 millió dolláros megoszlással, ráadásul úgy, hogy a jóvátételi dollár értékét a magyar gazdaság számára rendkívül kedvezőtlen, alacsony árfolyamon számolták. A Jóvátételi Értékelő Bizottság – ami 1947. május 1 és november 30 között működött – zárójelentése szerint a jóvátételi szerződésben megadott 1938-as nemzetközi árakhoz képest Moszkva a felénél is alacsonyabb áron számolta el a jóvátételi árukat.⁴¹²

ideiglenes alkalmazott és 44 506 munkás szerepelt a vasúti bérjegyzékeken. 1948 januárjában 49 841 alkalmazott és 47 867 munkás, 1949 márciusában 49 949 alkalmazott és 47 158 munkás szerepelt a MÁV fizetési listáin. MÁV Arch. PG 10001-10003. d. Havi üzemgazdasági jelentések.

⁴⁰⁸ Csikós-Nagy-Hantos-Rézler 1944: 169–173.

⁴⁰⁹ A trianoni ország területén 480-726 ezer főre tehető a halálos áldozatok száma, közülük 80-100 ezer civil az éhezés, rossz higiénia viszonyok, háborús erőszak következtében halt meg. 600 ezren szovjet, 300 ezren nyugati hadifogságba estek, nyugatról mintegy 80 ezren nem is tértek haza. Honvári 2006: 85.

⁴¹⁰ Romsics 2004: 305.

⁴¹¹ Honvári 2006: 88.

⁴¹² Gábor 2013: 39.

Az már a jóvátételi szerződés 1945. június 15-i aláírásakor sem volt titok, hogy Magyarország képtelen lesz hat év alatt teljesíteni a jóvátételi kötelezettségeit.⁴¹³ A szovjet jóvátételből 46,43 millió dollárt (23%) vasúti járművekben és felépítményi anyagokban kellett megfizetni,⁴¹⁴ de szintén érzékenyen érintette a vasutat a fémanyagokból szállítandó 70,26 milliós tétel (35%), ezzel a magyar vasgyártás kapacitásának túlnyomó többségét lekötötte a hidak és a vasúti pályák helyreállításához szükséges vasanyag előállítására. Nagy Ferenc vezette magyar kormányküldöttség 1946 áprilisi moszkvai látogatásakor elérte, hogy a jóvátételt ütemezzék át nyolc évre, az addig jelentkezett 6 millió dollár késedelmi díjat pedig elengedte Sztálin, illetve a petroszényi bányák magyar részvényeit is beszámították a jóvátételbe. Cserébe Magyarország belpolitikai fordulatáért, valamint a Marshall segély elutasításáért, 1948-ban Moszkva elengedte a fennálló jóvátétel felét, illetve az árakat is felülvizsgálta és ezután magasabb áron számolták el a magyar termékeket – ugyanakkor az agrártermékeknél és a fémeknél pont nem érvényesült ez a kedvezmény, nem változtak érdemben az elszámolási árak.⁴¹⁵ Végül összesen 132 millió dollárt teljesített Magyarország a Szovjetunióval 1953. január 20-i lezárásáig.⁴¹⁶

Jugoszláv jóvátételre Magyarország 18,38 millió dollár értékben szállított árut és 2,46 millió dollárt készpénzben utalt át 1948 őszéig, ezzel a jóvátétel 29,8%-át teljesítette.⁴¹⁷ Csehszlovákiának a megítélt 30 millió dollár helyett mindent összevetve 4,1-4,6 millió dollárt teljesített áruban és készpénzben. Az 1949. július 25-i Csorba-tói egyezményben a magyar és csehszlovák fél kölcsönösen lemondott minden addig egymással szemben fennálló követelésről, ezzel a jóvátétel kérdése is lezárult.⁴¹⁸

Mindhárom jóvátételben előkelő helyen szerepeltek a vasúti járművek, ami nem véletlen. *„Az általános európai közlekedési anyag-váltással összefüggő tünet, hogy mindhárom jóvátételre jogosult állam elsősorban közlekedő eszközök szállítását kívánja.”* –

⁴¹³ MNL OL M-KS 273. f. 12. csoport. 209. dosszié. Egyezmény a Szocialista Szovjetköztársaságok Szövetségének Kormánya és Magyarország Ideiglenes Nemzeti Kormánya között, a Magyarország részéről szállítandó áruk ügyében, amelyekkel Magyarország a Szovjetunióval a háborús cselekmények és szovjet területek megszállása által okozott károk fejében jóvátételként tartozik.

⁴¹⁴ Az 1945-ös jóvátételi egyezmény I. melléklete értelmében vasúti járművek közül 525 db 1524 mm-es széles nyomtávú, 8 db 750 mm-es keskeny nyomtávú gőzmozdonyt kellett leszállítani, 4640 nyitott, 60 tonna teherbírású tehervagon és 800 db 50 tonna teherbírású tartálykocsi, valamint 10 dízel motorvonatot mellett. Mindezeket felül 28 520 tonna súlyban hídszerkezeteket, 15 800 tonna súlyban mozdonykerék abroncsokat, 22 500 tonna mozdony és vagonengelyeket, 50 t dugattyúrudakat és 39 tonna hajtórudakat, 511 tonna mozdony- és szerkocsi kereket, 20 000 tonna vasúti váltószerkezetet is le kellett gyártani szovjet előírások alapján.

⁴¹⁵ MNL OL M-KS. 276. f. 115. csoport. 47. ö. e. Feljegyzés Maróti elvtárs részére a jóvátételi szállítások 50%-os csökkentése tárgyában, 1948. jún.

⁴¹⁶ Honvári 2006: 90.

⁴¹⁷ Gábor 2013: 214.

⁴¹⁸ Gábor 2013: 170.

érvelt 1945 őszén az Újjáépítési Minisztérium.⁴¹⁹ A Ganz szovjet jóvátételre 10 darab négyrészes motorvonatot, 1595 db 58 t teherbírású gondolakocsit (emelt falú nyitott teherkocsi) és 2165 tartálykocsit gyártott le 1957-ig, az MVG pedig 3372 gondolakocsit épített meg – 1952-től már nem a jóvátételi, hanem kereskedelmi szerződés alapján.⁴²⁰ Jugoszláv jóvátételre a megrendelt 10 darab négytengelyes, könnyűszerkezetű Cah sorozatú személykocsikat kettőt, valamint 100 darab kéttengelyes fedett teherkocsit és 15 kéttengelyes postakocsit szállított le Magyarország a Jugoszláviát a népi táborból történő kiközösítésig.⁴²¹

A jóvátétel mellett fennmaradó gyártói kapacitásokon kellett osztozkodni a gazdasági ágazatoknak. A vasút rendkívüli anyagigénye főleg a fa, vasanyag és szén terén mutatkozott, és pont ezekre volt mindenki másnak is szüksége. A kormány – elsősorban az MKP sugalmazására – államosításokkal igyekezett a szűk kapacitásokat az igényeknek legjobban megfelelő módon elosztani. A szénbányákat és közvetlen kiszolgáló üzemeiket 1946. január 1-jével állami kezelésbe vették, június 26-án a XIII. törvénycikkellyel államosították őket, ebből alakult meg a Magyar Állami Szénbányák (MÁSZ). 1946. december 1-én a nehézipari vállalatok kerültek állami tulajdonba, a Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Részvénytársaságból, a Ganzból, a Magyar Waggon és Gépgyárból, illetve a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Részvénytársaságból hozták létre a Nehézipari Központot (NIK), amihez később hozzácsatolták a MÁVAG-ot is. 1947. november 22-én (1947. évi XXX. tc.) a bankok – és ezzel az érdekeltségükbe tartozó vállalatok! – kerültek sorra az államosításokban, 1948. március 25-én (1948. évi XXV. tc.) pedig a 100 munkásnál többet foglalkoztató gyárak kerültek az állam tulajdonába.⁴²² Ezzel persze nem lehetett megoldani egy csapásra a háborús rablógazdálkodásban kimerült bányák termelékenységének ugrásszerű javulását, ahogy a gyárak sem tudtak több és jobb árucikket, félkészterméket előállítani, főleg az általános nyersanyaghiány és a szállítási problémák miatt, a hiperinfláció okozta általános elszámolási vitákat és körbe tartozásokat nem is említve.

Az államosítás nem kerülte el a közlekedést sem, a kisebb vasúttársaságok – fizetéképtelenségük miatt – néhány év alatt állami tulajdonba kerültek, különben az adott térségek vasút nélkül maradtak volna. Így lett a MÁV-é 1945. november 16-án a Szeged-Csanádi Vasút Rt. vonalhálózata és járműparkja, az alkalmazottakkal együtt. December 1-én az ország délkeleti szegletében jelentős kiterjedésű keskeny nyomközű Alföldi Első Gazdasági

⁴¹⁹ MNL OL M-KS. 273. f. 12. csoport. 202. dosszié. A jóvátételi szerződés teljesítésének lehetőségei az 1945. évben (Újjáépítési Minisztérium), 1945. okt. 9. 8.

⁴²⁰ Szécsey 2013: 318–321.

⁴²¹ Szécsey 2013: 325–328.

⁴²² Berend 1974: 59–60.; Lentner 2019: 79–80.

Vasút is állami tulajdonba került, egy hónap múlva pedig a Mohács-Pécsi Vasút is az államhoz került.⁴²³ Nem sokkal a minisztérium és a MÁV átszervezése előtt, 1949. január 5-én a Bodroghközi Gazdasági Vasút, a Hegyközi Vasút, a Nyíregyháza Vidéki Kisvasút, a Cegléd Környéki Gazdasági Vasút, a Kecskeméti Gazdasági Vasút, a Szegedi Gazdasági Vasút és a Debreceni Városi Gazdasági Vasút is állami tulajdonba került.⁴²⁴ A vizsgált időhatáron kívül, 1950. július 1-én a Debrecen–Nyírbátor HÉV-et is államosították és betagolták a MÁV rendszerébe.⁴²⁵

Az Államvasutak 1946 nyár elejére a májusi 1 billió 300 millió adópengős tartozása június elejére 8 trillió adópengő felettire emelkedett.⁴²⁶ A hiperinflációs időszakban hiába fizetett ki egy számlát a MÁV, a számla kiállítása és a teljesítés ideje közötti értékvesztés miatt a szállítók folyamatosan az értékkülönbözet megfizetésére szólították fel a vállalatot. Az ördögi kör hosszú hónapokon át zajló vitákat eredményezett, amiknek a megoldása jóval túlnyúlt a pénzügyi stabilizáción. A vasútnak emiatt rossz híre lett a beszállítóknál – akik egyébként szívesen szállítottak volna, hiszen a vasút nagy tételben vásárolt – és még 1947-ben is gyakori problémát jelentett a számlák időbeni kifizetése. Emiatt egyes szállítók a további áruszállítások leállításával fenyegetőztek, illetve csak készpénzes fizetés ellenében voltak hajlandók újabb termékeket szállítani. A MÁV persze ugyanilyen nehézségekkel nézett szembe, de áruszállításra kötelezett cégeként nem utasíthatta el más rosszul fizető állami vállalatok szállítási igényeit.⁴²⁷ Bár 1948-ban sokat javult a MÁV anyagi helyzete és a tartozásait is eredményesen tudta csökkenteni, még ősszel is előfordult, hogy vállalatok, kereskedők csak készpénzes vásárlás esetén álltak szóba a MÁV-val.⁴²⁸

Mivel a vasút nem jutott elegendő vasanyaghoz, nem tudta elhasznált vágányait korszerűsíteni, a felrobbantott hidjait helyreállítani, sérült járműveit kijavítani, így a közlekedés a békebelihez képest alacsonyabb kapacitással, jelentős kerülőutak megtételével tudott csak folyni, ami tetemes pénzügyi többletkiadással járt. A kerülőutak miatti többletkiadás felét ugyan átvállalta a MÁV a fuvaroztatóktól,⁴²⁹ de emellett legalább akkora nehézséget okozott az, hogy a szállítások üteme sokáig nem tudott a gyártási ütemhez igazodni, így kényszerű leállásokat, vagy csökkentett kapacitású termelést okozva. Nem csoda, hogy a MÁSZ és a NIK

⁴²³ Frisnyák 2001: 194.

⁴²⁴ Frisnyák 2001: 199.

⁴²⁵ Frisnyák 2001: 205.

⁴²⁶ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1946. jún. 18-i igazgatósági ülés. Budai Károly és Katona Endre jelentése.

⁴²⁷ MNL OL Z1523. f. 62. cs. 1947. okt. 14-i igazgatósági ülés. Budai Károly jelentése.

⁴²⁸ MNL OL Z1523. f. 63. cs. 1948. okt. 12-i igazgatósági ülés. Kanovits Zoltán jelentése.

⁴²⁹ Csanádi 1948: 538.

– többek között a centralizált, lassú adminisztráció és az államilag szabályozott árak miatt – sokáig veszteségesen üzemeltek.⁴³⁰

A súlyos gazdasági helyzetet tovább rontotta, hogy az amúgy is nyersanyagban szegény ország nem tudott importálni, részben a katasztrofális pénzügyi helyzet miatt, de elsősorban azért, mert a háborús pusztítás jelentősen visszavetette a termelést a kontinensen, miközben az újjáépítési kereslet az egekbe szökött. Németország Ruhr-vidéki bányáiban 1939-ben 158 millió tonna szenet bányásztak, 1945-re a termelés 41 millió tonnára csökkent. Angliában is jelentősen visszaesett a szénbányászat, az 1939-es 235 millió tonna 1945-ben 185 millió tonnára csökkent. Franciaországban hadifoglyokkal emelték a szénbányák termelését.⁴³¹

Az ipar újjáélesztéséhez nélkülözhetetlen volt különböző vas- és fémérc, kokszt és szén, faárúk, valamint textilalapanyagok behozatala. Ennek érdekében már 1945 nyarán árucsereforgalmi egyezményeket kötött Budapest a szomszédos államokkal, június 20-án Bukaresttel, augusztus 16-án Prágával, augusztus 27-én Moszkvával, október 4-én pedig Varsóval. Az év végéig kilenc országgal sikerült külkereskedelmi kapcsolatot létesíteni, ennek során 3,3 millió békebeli pengő értékben cseréltek gazdát az áruk. 1946-ban már 31 országgal volt külkereskedelmi kapcsolat 791 millió forint (230 millió pengő) összértékben, ami az 1938-as export-import negyedét tette ki.⁴³²

A gazdaság konszolidációjának súlyos akadályaként tornyosodott a szénbányászat, szénellátás megoldhatatlannak tűnő kérdése. A szénbányák felügyeletét 1945. júliusában adta vissza a Vörös Hadsereg az Iparügyi Minisztériumnak. Már ekkor látszódott, hogy a háború előttihez képest töredékére zuhant széntermelés elégtelen lesz még a legalacsonyabb szintre visszaszorított igények kielégítésére is.⁴³³ Amíg 1938-ban 62 vállalat 93 telepén havi 7,2 millió mázsa szenet bányásztak, addig 1945 májusában 55 vállalat 17 telepén 2,5 millió mázsa volt a kitermelés.⁴³⁴ A járatok karbantartásához, illetve új vágatok megépítéséhez szükséges bányafa, a világításhoz szükséges karbid, valamint a robbantásokhoz nélkülözhetetlen paxit hiánya mellett a kevés és rossz szerszám, fűróberendezés, illetve az elégtelen élelmezés és ruházkodás miatt jelentősen lecsökkent munkamorál együttes hatásaként majdnem a harmadára zuhant a

⁴³⁰ MNL OL M-KS. 273. f. 12. csoport. 143. dosszié. Széngazdálkodásról és a MÁSZ-ról készült jelentések, kimutatások 1946–1948. és 284. f. 32. csoport. 38. dosszié. MÁSZ jelentései és kimutatásai a széntermelésről, bánya- és bányászellátásról 1946–1947.

⁴³¹ Baracs 1947. 50–51.

⁴³² Koszér 1947.

⁴³³ Erdmann–Pető 1975: VII.

⁴³⁴ Markos 1947: 187.

termelékenység. 1940-ben egy vágár egy műszak alatt átlagosan 8,7 mázsa szenet termelt, 1945 nyarán mindössze 3 mázsát.⁴³⁵

Az Iparügyi Minisztérium egy 1945. augusztusi kimutatása szerint minimum napi 20 000 tonna szénre lett volna szüksége az országnak, amiből 4700 tonna közlekedésre, 1300 tonna energiatermelésre, 1200 tonna gépgyártásra, 8100 tonna az ipar fennmaradó részére, 1000 tonna a mezőgazdaságra, 4000 tonna pedig közintézmények és a lakossági szükségletekre kellett volna fordítani. Ezzel szemben a napi termelés csak 13 000 tonnát ért el.

A szénhiány miatt minden szénmegtakarítási lehetőség kulcsfontosságú volt, ezért volt nagy jelentősége, hogy 1945. október 8-án ünnepélyes keretek között átadták a rohammunkában újjáépített Budaörs–Felsőgalla közötti vonal egyik vágánya fölött a villamos felsővezetékét, így a nehéz szénvonatokat villamos vontatással lehetett a fővárosba szállítani.⁴³⁶ A vasúti közlekedés biztosítása érdekében Koszov vezérőrnagy már augusztusban, majd októberben is elrendelte, hogy néhány napig kizárólag a vasút kapja meg a kitermelt szenet, ennek ellenére október végére a szénhiány miatt megbénult az ország, az országos vasúti közlekedés leállt, ahogy a gyárak, erőművek is.⁴³⁷ A szénhiány nem csak Magyarországon, hanem Ausztriában is akadályozta a közlekedést, még 1946-ban is.⁴³⁸ Az egész országot megbénító szénhiány hatására az MKP kezdeményezésére – az „Arccal a vasút felé!” mintájára⁴³⁹ – szénecatát hirdettek azzal a céllal, hogy 1946. május 1-ig a napi termelés elérje a 2500 vagon.⁴⁴⁰ Ugyan a széntermelés növekedésnek indult február-március hónapokban, a rossz élelmezési helyzet miatt tavasszal rengeteg bányász hagyta el a tárnákat, hogy földműves munkára szegődve szerezzen némi élelmiszert. A sváb kitelepítés is kedvezőtlenül hatott, ugyanis a magyar bányászatban erősen felülreprezentált volt a németiség. Végül a 12330/1945 ME. kitelepítési rendelet alól mentesítették azokat a magyarországi német nemzetiségű személyeket, akik 1946. április 1 előtt is bányában dolgoztak.⁴⁴¹

A stabilizációval a szénbányászatban is megindult a konszolidáció, 1946 júniusában napi átlag 19 990 tonna szenet adtak a bányák, az év utolsó hónapjában már 23 580 tonnára nőtt a napi teljesítmény, a hároméves terv indulásakor pedig 27 310 tonnára emelkedett a

⁴³⁵ Berend 1962: 41.

⁴³⁶ Frisnyák 2001: 194. és MAFIRT Krónika 10. szám. 1945 október. <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6027> (Letöltés ideje: 2022.09.07.)

⁴³⁷ Berend 1962: 43.

⁴³⁸ MNL OL M-KS. 283. f. 31. csoport. 43. ő. e. Feljegyzés a hadifoglyok hazaszállításának kérdéséről. 1946 nov. 27.

⁴³⁹ Már 1945 augusztusában felvetették a Szociáldemokrata Pártban, hogy „Arccal a bányák felé!” programot kellene hirdetni a szénhiány megoldására. MNL OL M-KS. 283. f. 32. csoport. 11. ő. e. Jelentés a Közlekedési Bizottság 1945. augusztus 23-i üléséről.

⁴⁴⁰ Erdmann–Pető 1975: VIII. Egy vagon az 10 tonna árut jelentett, tehát ebben az esetben napi 25 000 t szenet.

⁴⁴¹ Bircher 2002: 20.

kitermelés.⁴⁴² Az emelkedés azonban elsősorban a munkaerő bővüléséből fakadt, nem a termelékenység javulásából. 1947 őszén 15 ezerrel több szénbányász dolgozott, mint 1938-ban, ehhez képest a termelés mégis havi 1 millió mázsával maradt el az utolsó háború előtti évhez képest.⁴⁴³ Ennek ellenére sikerült az év végére elérni a békebeli szénbányászati teljesítmény 90%-át.⁴⁴⁴ Az államosított bányákkal létrehozott MÁSZ addigra jutott el – megalapítása óta súlyosan deficités működés mellett – a közlekedés, ipar és lakossági igények mennyiségi kielégítéséig, illetve a pillanatnyi szükségleten felül már tartalékot is képezni.⁴⁴⁵ A következő év elején a MÁSZ-t felszámolta a kormány, a szénár felemelésével és decentralizálással – 10 nemzeti vállalat létrehozásával – megindult a szénbányászat pénzügyi konszolidációja, irányításukat az 1948 októberében az Iparügyi Minisztériumon belül létrehozott Szénbányászati Ipari Igazgatóság végezte.⁴⁴⁶

A gazdasági élet háború előtti szintjének megközelítésére, a konszolidáció felgyorsítására a kommunista és a szociáldemokrata párt kezdeményezésére 1947. augusztus 1-én elindították a hároméves tervet. Három év alatt 6585 millió forint beruházásával kívánták a gazdaságot új lendülethez juttatni, amiből 1676 (25%) milliót szántak a közlekedésre és hírközlésre, aminek majdnem a felét egyedül a MÁV kapta meg. A nagyrészt mezőgazdaságból kivont források révén valóban sikerült a beruházási program, a célkitűzések között szereplő 1938-as szint 10%-kal való meghaladása a vasút főbb mutatóinál teljesült is.⁴⁴⁷ A két és fél évre lerövidített hároméves terv során végül összesen 10 324 millió Ft-ot investáltak, a tervezett összeg közel másfélszeresének felhasználásával, a kalkulált beruházásokhoz képest negyedével több valósult meg. Amíg az ipar és a mezőgazdaság beruházásai jelentősen meghaladták az eredeti előirányzatokat, addig a közlekedés jelentősen felemelt tervét nem sikerült teljes mértékben abszolválni, 93%-ra teljesítették a tervet a Közlekedésügyi Minisztérium alá tartozó vállalatok. Az Országos Tervtanács összesítő beszámolója szerint az összes beruházásból 35,3%-kal részesedett az ipar, 25,7%-kal az építési, szociális és kulturális beruházások, 20,4%-kal a közlekedés, 16,1%-kal a mezőgazdaság, a maradék 2,5%-ot pedig egyéb célokra fordították.⁴⁴⁸ Érdemes megemlíteni, hogy bár a közlekedés részesedése csökkent a tervezetthez képest, a beruházási költségek ötödének elnyerésével még így is páratlanul magas arányt

⁴⁴² Markos 1947: 188.

⁴⁴³ Erdmann–Pető 1975: XI.

⁴⁴⁴ MNL OL M-KS. 283. f. 32. csoport. 3. ó. e. 1947. október 24-i feljegyzés az ország gazdasági helyzetéről.

⁴⁴⁵ Berend 1962: 309.

⁴⁴⁶ Bircher 2002: 26.

⁴⁴⁷ Honvári 2006: 108–112.

⁴⁴⁸ MNL OL M-KS. 276. f. 112. csoport. 45. ó. e. Államgazdasági Bizottság 1950 jan. 31-i ülés jegyzőkönyve.

fordíthattak a közlekedési rendszer újjáépítésére. Ezt az arányt azóta sem sikerült megközelíteni.

Vizsgált korszakunk végén, bár még folyt a hároméves terv végrehajtása, már elkezdődött az első ötéves terv kidolgozása. Noha az ötéves terv már nem témája disszertációmnak, figyelemreméltó néhány adatot összehasonlításképpen felidézni. Az 1949. évi XXV. törvénycikk 50,9 milliárd forintban határozta meg az ötéves beruházási periódust, aminek 14%-át, 8583 millió forintot szántak a közlekedési és hírközlési programokra. A vasúti közlekedésre 3193, a közúthálózatra és a közúti hidakra 1490, a közlekedés többi ágazataira 3070, a postára 830 millió forintot szántak. A számokból jól kivehető, hogy a vasúti beruházások aránya bár csökkent (37%), még mindig elsőbbséget élvezett. A beruházási program 150 km új vasút megépítését és 185 km vasútvonal villamosítását tűzte ki célul. Az ötéves terv 1951 februári módosításakor a közlekedés fejlesztésére a 8,6 milliárd forint helyett 10 milliárdot terveztek elkölteni, a durván megemelt beruházási célkitűzések miatt a közlekedés részesedése az összköltségekből így is 10,7%-ra csökkent.⁴⁴⁹ A kitűzött célokat nem érték el: 132 km új vasútvonal épült, többségük iparvágányként, míg a közforgalom számára megnyitott vasútvonal a Lakitelek–Tiszaug és a Galgamácsa–Vácrátót vonalak voltak, villamosítani pedig csak 27 km-t sikerült.⁴⁵⁰

⁴⁴⁹ Alföldi 1985: 162–163.

⁴⁵⁰ Jelentés az első ötéves tervidőszakról, 1950–1954: 131.

4. A vasút újjáépítése

4. 1. Az infrastruktúra helyreállítása és újjáépítése

4. 1. 1. Pályahálózat

A vasúti pályahálózat rossz állapotára nem csak a háborús sérülések nyomták rá bélyegüket, hanem az I. világháborút elvesztő és megcsönkített ország gazdasági lehetőségeinek korlátai. A két világhézag közötti időszakban ugyanis nem tudtak kellő forrást biztosítani a pályahálózat szinten tartásához, a kontinensen elfogadott 25 éves csereperiódus helyett 1928-ban a fővonalak 41%-án és a mellékvonalak 60%-án a felépítmény⁴⁵¹ kora meghaladta a 30 évet is. Még a Horthy-korszak gazdaságilag jobban teljesítő éveiben sem sikerült behozni a lemaradást, így egy több helyen is elhasználódott hálózatra zúdult rá a II. világháború jelentős katonai és teherforgalma (az elavulás, a nemzetközi sztenderdektől való lemaradás természetesen a járműparkot is érintette). A háborús készülődés és forgalom, illetve a revízió során visszakerült területeken végzett nélkülözhetetlen beruházások⁴⁵² anyagi vonzatai miatt a pályafenntartási teljesítmények ismét elmaradtak a szükségestől. Nem meglepő tehát, hogy 1947 februári adatok⁴⁵³ szerint a fővonalai vágányokban számos helyen 50, a mellékvonalai vágányokban 60-70 éves sínszálak feküdtek, jelentős közlekedésbiztonsági kockázatot rejtve.⁴⁵⁴ Tetézte a problémát, hogy 1920-ban erdőállománya döntő részét is elvesztette Magyarország, így a vasút számára nélkülözhetetlen talpfák beszerzése is problémákba ütközött. A mintegy 20 éves felhasználási idővel számolva, a talpfaállomány évi 4,5%-át kellett volna kicserélni, de 1941-től már csak évi 2,1%-ára került sor. 1946 szeptemberi üzemgazdasági jelentésből kicsendülő aggodalom érthető, hiszen addigra a teljes hálózaton a talpfák 23%-a elkorhadt, a hiány néhány éven belüli ledolgozásához pedig nem állt rendelkezésre elég nyersanyag – pénzügyi forrásról

⁴⁵¹ A vasúti pálya felépítményét a zúzottkő ágyazat, talpfa, sínszál és különböző rögzítő- és kapcsolószerkezetek alkotják. Az alépítményhez tartoznak a töltések, bevágások, de idetartoznak még az alagutak és a hidak is, tehát mindazon szerkezet, ami a felépítményt hordozza.

⁴⁵² Az 1938–1944 közötti revíziós területeken végzett vasúti beruházások 1938-as értéken számolva 417 millió pengőt tettek ki. MN OL Z1610. 486. d. Béketárgyalás előkészítő anyagok (vasúti kérdések). Beruházások a trianoni határon kívüli területeken fejezet.

⁴⁵³ Tolnay 1947.

⁴⁵⁴ Erre jó példa az 1948. november 21-én Ceglédbercel közelében bekövetkezett baleset, ahol az előregedett sínszál eltört a Nyíregyházára tartó 1706 sz. gyorsvonal alatt. A gyorsvonal kisiklott és négyen meghaltak a töltésről leguruló kocsikban. MÁV Arch. AB. 11714. d. 72827/1948.

nem is beszélve.⁴⁵⁵ 1928–1948 között a trianoni országhatár vasúthálózatán több mint négy és fél millió talpfa cseréje maradt el, 13,5 millióból 8,72 milliót cseréltek ki. Ami a sínszálak átlagéletkorát illeti, a sínek 23,7%-a (1945 km) 30–40 év közötti, 36%-a (2940 km) 40 évesnél is korosabb volt. Amíg 1928-ban a 20 évnél fiatalabb sínek alkották a vaspályák 37%-át, 1948-ban arányuk lecsökkent 22,9%-ra. Különösen a mellékvonalakon tűnt aggasztónak a helyzet, 1928-ban a vicinális pályák sínszálainak 49%-a több, mint 30 éve feküdt a felépítményben, 11%-uk pedig 40 évnél is régebben. 1948-ra az arányok 17%-ra és 62%-ra romlottak, tehát az amúgy is gyengébb műszaki tartalommal épített helyi érdekű vasutakon az átlagosnál is rosszabbá vált a helyzet.⁴⁵⁶

A vágányokban keletkezett károk helyreállítása természetesen a front átvonulásával elkezdődött, amennyire a helyi adottságok – munkaerő, sínanyag és szerszámok – engedték. 1945. május 11-én a MÁV Igazgatóság utasította az üzletvezetősegeket, hogy a háború alatt felállított mozgó helyreállító osztagokat szervezzék újjá, és az üzletvezetőség saját belátása szerinti munkahelyeken alkalmazza a mintegy 200 fős osztagokat.⁴⁵⁷ Szovjet katonai kérésre 1945. június elején állították össze a vasútvonalak helyreállítási sorrendjét. Elsősorban a kelet–nyugat irányú fővonalak, valamint a délkelet–északnyugat irányú fővonalak – helyenként mellékvonalak is – helyreállítását kérte Koszov tábornok. Érdekes módon a Budapest–Győr–Hegyeshalom kétvágányú fővonal nem szerepelt a szovjet prioritási listán, azt a MÁV szakemberei vették fel a kiegészítő listára – mint az ország legfontosabb nyugati vasúti kapcsolatát.⁴⁵⁸

A vágányokban keletkezett kárt szemügyre véve még kiemelkedőbbnek tekinthető a helyreállítás üteme, különösen a megfelelő szerszámok hiányának és a közellátás katasztrofális helyzetének tükrében. Emiatt több esetben is kevésbé jelentős vasútvonalak vágányait kellett felszedni, hogy máshol újraépíthessék a megrongált szakaszokat. Nem meglepő tehát, hogy helyenként eltérő rendszerű, olykor mindössze 4-6 méteres sínszálakból lettek egyes vonalrészek helyreállítva, ami nem sokkal később már komoly karbantartási nehézségeket okozott. A fentiekén kívül munkaerő-hiánnyal is szembe kellett néznie a vasútnak, 1945 főmunkaidényére tervezett 45 ezer munkás helyett mindössze a felét sikerült biztosítani,

⁴⁵⁵ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946. szeptemberi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartási fejezet.

⁴⁵⁶ MÁV Arch. PG. 10003. d. 1948. májusi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartási fejezet.

⁴⁵⁷ MNL OL XXIX-H-50. 32. d. 6157/1945. A Szegedi Üzletvezetőség területén ekkor már nem volt pályahiány, ezért szükségtelenné tartotta mozgó helyreállító osztag szervezését, a miskolci és debreceni osztagok szervezése viszont nehézkesen haladt az elhurcolt felszerelések miatt, a szombathelyi pedig a rossz közbiztonságra és felszerelés hiányára tekintettel kérte mozgó osztag felállításának elhalasztását.

⁴⁵⁸ Pálmány 1981: 97–99.; MNL OL Z1610. f. 561. d. 42/1945.

katonákkal, közunkásokkal és internáltakkal együtt.⁴⁵⁹ Az államvasútnál az alábbiakban foglalták össze a munkaerőhiány és a helyreállítás lassú ütemét: „*A helyreállítási munkálatok megindításával újabb nehézségek támadtak, mert az anyagtermelő helyek, kocsik és munkaerő hiánya miatt elegendő anyagot szolgáltatni nem tudnak, továbbá a trianoni határok megvonása folytán az ország elvesztette a termelő vidékének legnagyobb részét és így a legszükségesebb anyagnak a talpfának biztosítása a legnagyobb nehézségbe ütközik. A vashengerművek egyrészt a nyersanyag és szén hiánya, másrészt a nagy jóvátételi kötelezettségek miatt sínanyagot gyártani alig tudnak, szünetel a hidak építéséhez szükséges rácsos tartó szerkezetek kihengerlése is. A cement és téglagyártással foglalkozó üzemnek munkáshiánnyal, nyersanyag és szénhiánnyal küzdenek, szóval az államvasutak helyreállításának nehéz feladatánál minden egyes téren a legnagyobb nehézségekkel küzdünk.*

A helyreállítási munkálatoknak másik nagy akadály a munkáshiány. A kipróbált vasúti munkások nagy része még mindig katonai szolgálatot teljesít, vagy fogolytáborban van, nem kis része a háború idején pusztult el, a fizetési eszközök elégtelensége miatt a mindennapi beszerzési gondokkal kell küzdeni, a legfontosabb élelmicikknek a kenyérnek biztosítása is nehéz feladatot képez. Így nem csoda, hogy a hosszú ostrom idején teljesen lerongyolódott és legyengült alkalmazottaktól, akiknek otthonát feldúlták és kirabolták, nem lehet azt a munkateljesítményt várni, mint egy nyugodt, békés körülmények között élő és a pályafenntartási munkálatok elvégzésében teljes mértékben begyakorlott személyzettől.”⁴⁶⁰

Ahogy az már a háborús károk összesítésénél szerepelt, összesen 4446 km vágány rongálódott, vagy semmisült meg, jelentős területeket zárva ki hosszabb-rövidebb időre a gazdasági vérkeringésből. A fővonalai vágányok 71%-a, a vicinálisok sínpárjainak 23%-a, az állomási mellékvágányok 47%-a, a kitérők 26%-a semmisült meg vagy vált használhatatlanná. 1945 végére 554 km egyvágányú fővonalai pályát tettek járhatóvá, a kétvágányú fővonalakon egy vágány teljes hosszban, illetve 409 km-en mindkét vágány üzemelt, vagyis 621 km-en még nem sikerült helyreállítani mindkét vágányt, mint például Kisújszállás–Debrecen, Miskolc–Sátoraljaújhely, illetve Rákos–Újszász között. A vicinálisokon 730 km-nyi pályát állítottak

⁴⁵⁹ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1946. decemberi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartási fejezet.

A közlekedési és hírközlési infrastruktúrában keletkezett károk mihamarabbi felszámolása érdekében, és hogy a MÁV, Posta, stb. részére mindig rendelkezésre álljon rugalmasan felhasználható munkaerő, a Szövetséges Ellenőrző Bizottság engedélyével a honvédelmi miniszter 1945. október 15-i parancssal (HM. 38320/el. Szerv. 1945 sz. rendelet) felállította az 1. műszaki hadosztályt, amely Molnár Pál vezérőrnagy parancsnoksága alatt egyesítette a demokratikus honvédség összes műszaki alakulatát. Hat zászlóaljat egyenként 800 fővel vasúti híd és pályaeépítésre, 4 zászlóaljat 740-740 fővel híradó- és távközlési vonalak építésre, 4 zászlóaljat pedig 600-600 fővel vonatok és vasútállomások, vasútüzemi területek őrzésére hoztak létre, mintegy tízezer fős összlétszámmal. Léka Gyula: A műszaki csapatok részvétele az ország újjáépítésében, 1945–1948. Kézirat. H.é.n. Hadtörténelmi Levéltár. MN Különgyűjtemény. TGY-II.A. VIII/a-11. 21.

⁴⁶⁰ MÁV Arch.. PG 10001. d. 1945 júliusi üzemgazdasági jelentés. 11–12.

helyre az év végéig, az állomási mellékvágányokból 413 km-t, a váltókból pedig 2313 darabot.⁴⁶¹ A még használhatatlan második vágányok mellett további 318 km-en nem jutott anyag és munkaerő a pálya még csak ideiglenes helyreállításra sem, többségében a másodrangú vonalakon. Egy 1946. szeptember 1-i kimutatás szerint a megrongált egyvágányú fővonalak 84%-a, a kétvágányú fővonalak 62%-a, a mellékvonalak 85%-a, az állomási mellékvágányok 66%-a, és a megrongált váltók 79%-a üzemelt már.⁴⁶² 1946-tól úgy búcsúzott el a MÁV, hogy az egyvágányú pályákon már csak 59 km-en, kétvágányú pályákon pedig 319 km-en nem sikerült helyreállítani a felépítményt.⁴⁶³ Egy évvel később 62 km-re és 363 km-re változott a számuk, korszakunk végén pedig 56 km egyvágányú és 325 km kétvágányú pálya egyik sínpárján szünetelt még mindig a forgalom.⁴⁶⁴ Elmondható tehát, hogy 1946 őszére sikerült a vasúthálózat majdnem mindegyik vonalán újraindítani a forgalmat, még ha a háború előttihez képest jóval kisebb átbocsátó teljesítménnyel is.

Ekkora mértékű pusztítás gyors helyreállításához a MÁV pályafenntartási és pályaépítő alkalmazottainak száma elégtelen volt. A pályafenntartási létszámról először 1946 november havi üzemgazdasági jelentés közöl adatot, de ekkor még csak az állandó személyzetről, 9563 pályamunkás és vezető mellett a budapesti központi, szegedi és miskolci pályafenntartási műhelyekben – itt javították többek között a sínszálakat, kapcsolószerkezet, sorompók berendezéseit, hajtányokat – további 617 fő dolgozott.⁴⁶⁵ 1947-ből csak a pályamunkásokról közöltek adatot a jelentések, néhány száz fős kilengésekkel átlagosan havi 8500 főt említettek az üzemgazdasági beszámolók. 1948-ban már nem csak az állandó, hanem az ideiglenes – általában egy időre felvett, majd az év végén elbocsátott alkalmi munkavállalók – alkalmazottak is szerepelnek. Amíg az állandó alkalmazotti létszám az év eleji 8123-ról némi hullámvölgygel decemberre 7000 alá csökkent, addig az ideiglenes munkások létszáma 4692-ről áprilisra már majdnem megháromszorozódott, augusztusban pedig meghaladta a 26 000-et is, decemberre visszacsökkent 17 000-re.⁴⁶⁶ 1949 januárban felugrott 7677-re a kinevezetti

⁴⁶¹ Ertl 1946.

⁴⁶² MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 augusztusi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartási fejezet.

⁴⁶³ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 októberi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartási fejezet.

⁴⁶⁴ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 decemberi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartási fejezet.; PG. 10003. d. 1949 márciusi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartási fejezet

⁴⁶⁵ A pályamunkásnál sajnos nem közlik a jelentések, hogy ebből mennyi volt a ténylegesen pályaépítési és fenntartási munkát végzők száma, ugyanis az órházak személyzete is a pályafenntartáshoz tartozott, akik elsősorban a forgalomért feleltek, sorompót, jelzőt kezeltek.

⁴⁶⁶ A háború után vezette be a MÁV, hogy három év folytonos munkaviszony után a szerződéses állományból átkerült az illető kinevezetti állományba, ami elsősorban a szociális-jóléti intézményekhez és juttatásokhoz való hozzáférésben jelentett előrelépést.

Pályafenntartási dolgozók élet- és munkakörülményeiről Veres Péter „Pályamunkások” címmel írt 1952-ben – félig önéletrajzi ihletésű – regényt. Ugyan a történet az 1920-as években játszódik, mivel nagy különbség nem volt az alkalmazott módszerek és eszközökben, illetve a gépesítettség is alig haladt előre negyed évszázad alatt, ezért

létszám, hogy márciusra visszacsökkenjen 6900-ra, miközben az ideiglenes alkalmazotti létszám 12 000 körül alakult. A kinevezetti fluktuáció okait nem tárják fel a jelentések.

A háborút követő hónapokban még sikerült a vasútmenti falvaktól, illetve egy-egy nagyobb gyártól, vagy bányauzemtől munkaerőt is csatasorba állítani a forgalom mielőbbi újraindítása érdekében – ahogy a bélapátfalvi cementgyár munkásai is részt vettek az Eger–Bélapátfalva vasútvonal helyreállításában,⁴⁶⁷ illetve a tatabányai bányászok a Szár és Bánhida közötti öt híd helyreállításában⁴⁶⁸ – ám a földosztások megindulásával jelentősen csökkent a munkakedv. A Kunszentmiklós és Dunapataj közötti vicinális déli szakaszának helyreállításához is elengedhetetlen volt a helyi munkaerő, hiszen a vasútvonal nem rendelkezett stratégiai szereppel, így a MÁV nem tudott munkaerőt adni az újjáépítéshez.⁴⁶⁹ Szokatlan jelenség is akadt: Fót község lakossága levonult a Budapest–Veresegyház–Vác mellékvonal helyreállítási munkáiról, amikor a vasúti pálya újra járható vált a főváros és Fót között, mondván „*mert Veresegyházig való közlekedés esetén a visszajövő vonatokon részükre [a fóti lakosok számára] kevesebb hely állana rendelkezésre.*”⁴⁷⁰ A vasútmenti településektől várt 500 fő munkás helyett csak 150 fő jelentkezett vasútépítő munkára, így a MÁV kénytelen volt az Istvántelki főműhely munkásaiból is csapatot szervezni a helyi érdekű vasút mihamarabbi helyreállításához – az 1945. augusztus 1-én indult helyreállítás végül 1946. február 18-ig tartott.⁴⁷¹

A gazdasági-pénzügyi stabilizációval megfordult a helyzet, sok törpebirtokossá vált korábbi mezőgazdasági cseléd, földmunkás nem tudta eltartani családját gépesítetlen, sokszor az alapvető földművelési eszközöket és berendezéseket is nélkülöző gazdaságából. Ehhez jött az 1946–1947-es aszályos évek, így a kormányzat ínségmunkákkal igyekezett megélhetést biztosítani a nélkülözőknek. A közmunka egyik foglalkoztatója a Magyar Államvasutak volt, közmunkaadó tartozásának fejében vállalta munkanélküliek néhány hónapos foglalkoztatását. Debrecen környékén mintegy ezer főt foglalkoztatott a vasút, ráadásul magasabb órabérért, mint a vasúti alkalmazottak, felettébb kérdéses hatékonyság mellett. Főleg a tiszántúli vármegyék vezetése és helyi szakszervezetek forszírozták a vasúti építkezéseket, átépítési- és romeltakarítási munkákat, hogy a nagyszámú helyi munkanélküli kubikusokat munkához

– a vörös farkakat leszámítva – hasznos olvasmány a kubikusok és pályaépítők munkakörülményeinek tanulmányozásához.

⁴⁶⁷ MNL OL Z1610. f. 561. d. 172/1945.

⁴⁶⁸ MNL OL Z1610. f. 561. d. 104/1945.

⁴⁶⁹ MNL OL Z1610. f. 561. d. 162/1945.

⁴⁷⁰ MNL OL Z1610. f. 572. d. 43/1946.

⁴⁷¹ Uo.

juttassák, ezzel is csökkentve a szociális feszültségeket.⁴⁷² Tolnay Lajos a MÁV Építési és pályaeépítési főosztályának vezetője részletesen taglalta a közmunkások által okozott károkat, amiket a MÁV-nak kellett megtéríteniük a balmazújvárosi gazdáknak terménylopásért. De az is előfordult, hogy a vasúti távközlő póznák porceláncsigáit törték le, máskor meg a vonatokat dobálták meg, illetve állították meg.⁴⁷³

Másik munkaerő-szerzési lehetőséget az internáltak jelentették, 1945 júniusában már 2000 budapesti és 8000 vidéki munkahelyeken foglalkoztatandó internált munkaerőt kért a MÁV részére a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium a belügyminisztertől.⁴⁷⁴ Sólyom László⁴⁷⁵ fővárosi rendőrkapitány 317/ fk.int.1945 sz. rendelete szerint az internáltakat napi 8, de legfeljebb 10 órában dolgoztathatták az alkalmazó szervezetek, üzemek, így a vasút is, vasárnap és ünnepnap kivételével.⁴⁷⁶ Az internáltaknak ugyanakkor nem vették igazán hasznát a pályamunkáknál, Tolnay Lajos főosztályvezető az 1946. március 12-i igazgatósági értekezleten elkeseredetten számolt be, hogy az internáltakból és svábokból szervezett „kényszermunkaerőnek” nem lehet hasznát venni, munkás pedig nem jön azért a fizetésért, amit a MÁV kínálni tud.⁴⁷⁷ Ennek ellenkezője is előfordult ugyanakkor, a Budapest–Hegyeshalom vonal felsővezeték rendszerének helyreállításán dolgozó szakemberek a melléjük beosztott internáltak közül 54 személyt javasoltak szabadlábba helyezni, mert a több hónapi közös munka során lelkes munkájukat látva meggyőződtek, hogy a demokratikus berendezkedésű országban is megállják helyüket.⁴⁷⁸ A kedvezőtlen tapasztalatok miatt 1946 szeptemberében már javasolták az internáltak foglalkoztatásának megszüntetését az Államvasutaknál,⁴⁷⁹ ami valamikor decemberben következhetett be.⁴⁸⁰

Harmadik megoldást a katonai munkaerő jelentette. A még a háború befejezése előtt szervezni kezdett demokratikus hadsereg egy részét eleve vasútépítő és biztosító feladatokra szervezték, egyes alakulatokat viszont a háború véget értével irányítottak át vasútépítési feladatokra. 1945 januárjában létrejött 1. magyar vasútépítő hadosztály és az egy hónappal

⁴⁷² MNL OL XIX-H-1-aa-1. 24. d. 51650/1947.; 83. d. 7623/1947; 83. d. 7624/1947; 83. d. 7625/1947 sz. iratok.

⁴⁷³ MNL OL Z1523. f. 62. cs. 1947 júl. 15-i igazgatósági értekezlet.

⁴⁷⁴ MNL OL XIX-G-1-a. 15. d. 5010/1945.

Az internáltak, politikai okokból fogva tartottak vasúti építkezéseken való foglalkoztatása nem volt ritka Európában. A spanyol polgárháború után a Franco-rezsim is felhasználta a köztársaságpárti foglyok munkaerejét – többek között – vasútépítkezéseken, helyreállítási munkákon. Mendiola 2017.

⁴⁷⁵ Az 1950-es koncepciók tábornok perben később halálra ítélték és kivégezték.

⁴⁷⁶ MNL OL XXIX-H-50. 48. d. 9219/1945.

⁴⁷⁷ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1946 márc. 12-i igazgatósági értekezlet.

⁴⁷⁸ MNL OL XIX-G-1-a. 10. d. 11560/1945.

⁴⁷⁹ MNL OL Z1523. f. 61. cs. 1946 szept. 10-i igazgatósági ülés. Szűcs Zoltán az Általános igazgatási főosztályvezetőjének bejelentése.

⁴⁸⁰ MNL OL M-KS SZKL. 48. f. 36. dosszié. 1946. nov. 28-i versenybizottsági ülés. Halász Tibor jelentése.

később szerveződött 3. magyar vasútépítő dandár a kárpátaljai és felvidéki vasúti helyreállítási munkák után 1945 júniusában tértek haza és kerültek vissza a szovjet katonai irányítás alól a Honvédelmi Minisztériumhoz.⁴⁸¹ Még a tavasz folyamán a Vörös Hadsereg engedélyével elkezdődtek a magyarországi hadifogolytáborokban fogva tartott katonák (és vasutasok) között a toborzás, vasút- és hídépítő valamint tűzszerész alakulatok felállításához. A Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium, valamint az Államvasutak azonnal meglátta a lehetőséget a – nagyjából – fegyelmezett és olcsó munkaerőt biztosító műszaki alakulatokban.⁴⁸²

Már áprilisban feljegyzések készültek a MÁV-nál, hogy hol és milyen feladatra lenne célszerű katonai munkaerőt alkalmazni. A nyári hónapok során – köszönhetően a még mindig rendkívül zilált adminisztrációs viszonyoknak – az egyes zászlóaljok és századok a MÁV kívánságai szerint kerültek felhasználásra, gyakran „ad hoc” módon az ország számtalan pontján.⁴⁸³ 1945. július elején tíz vasút- és hídépítő zászlóalj, egy utász, két híradó és 2 őrzászlóalj dolgozott a MÁV vonalain.⁴⁸⁴ A katonai munkaerő felhasználásának átláthatóbbá tétele, a rendelkezésre álló erők koncentrált felhasználása érdekében, és mert a SZEB utasítására csökkenteni kellett a hadsereg létszámát, 1945. október 15-én került felállításra a Honvédelmi Miniszter 38320/el. szerv. 1945 sz. utasítására az 1. műszaki hadosztály. A műszaki hadosztály alá vonták össze a vasút-, híd- és távközlési vonalakat építő műszaki csapatokat. Parancsnokává Molnár Pál vezérőrnagyot nevezték ki budapesti Daróczi úti székhellyel.⁴⁸⁵ Alárendeltségébe egy négy zászlóaljból álló vasútbiztosító ezred (15. kép), hat vasút- és hídépítő zászlóalj, valamint négy híradóépítő zászlóalj tartozott. A hadosztály létszáma 10 382 fő volt, de 75-80%-nál sosem sikerült jobban feltölteni, elsősorban a rendkívül rossz élelmezés és a mostoha körülményekből fakadó gyakori szökések miatt.⁴⁸⁶ 1946 nyarán már csak a vasútbiztosító ezred 3000 katonája, illetve három vasút- és hídépítő zászlóalj 1935 honvédje alkotta a hadosztályt, kiegészülve a parancsnokság 110 főjével, valamint a 1. és 6. hadosztályoktól korábban átvezényelt egy-egy utász zászlóaljaival, összesen 5925 fővel.⁴⁸⁷ A hadosztály hivatalosan 1946. október 31-ig működött, november 1-én átszervezték műszaki

⁴⁸¹ Kovács 2012: 16–18.

⁴⁸² MNL OL XXIX-H-50. 83. d. 15462/1945 sz. ügyirat. A Déli pályaudvar és Kelenföld közötti szakasz helyreállításán dolgozó 2. zászlóalj

⁴⁸³ MNL OL Z1610. f. 603. doboz. 1945. évi levelezéseket tartalmaz a MÁV és a KKM, illetve a HM között a vasút- és hídépítő honvéd alakulatokról.

⁴⁸⁴ MNL OL XXIX-H-50. 83. d. 15462/1945 sz. ügyirat 17821/1945 sz. irata.

⁴⁸⁵ HL MN f. IX/61. 6. d. 1. ő. e.: Összefoglaló jelentés az 1. honvéd műszaki hadosztály, később Műszaki vezetési törzs 1945. október hó 15-től 1947. október hó 1-ig való működéséről. A jelentést némileg átfogalmazva megjelent a Hadtörténelmi Közlemények 1955. évi számában „Dolgozó honvéd” címmel (267–303).

⁴⁸⁶ Halassy Géza–Kürtös Lajos: Az MN alaprendeltetésétől eltérő tevékenységek története. Kézirat. 1985. 4–16. HL MN Különgyűjtemény. TGy II. MN-T/18. és Kovács. 2012: 36–38.

⁴⁸⁷ MNL OL XIX-H-1-a. 86. d. 6988/1946.

törzssé. Valójában már augusztusban erőteljesen zajlott a hadosztály leépítése, alárendelt alegységeinek leszerelése.

A honvédek minden fontosabb budapesti közúti hídépítésben részt vettek, a vasúti hidak közül a déli összekötő, valamint a csongrádi és algyői Tisza-hídi építkezéseken – ezekről még a filmhíradó is beszámolt⁴⁸⁸ –, illetve a szegedi Tisza-híd javításán és üzemeltetésén dolgoztak. Kulcsfontosságú volt hídépítésekben való közreműködésük. Nem csak a szűken vett építkezésben vettek részt, de nélkülözhetetlenek bizonyultak az anyagszállító és előkészítő munkákban is. A szovjet utászok által felépített déli összekötő provizóriumot 1946 novemberében kiváltó félállandó vasúti híd rácsszerkezetét, a K-hídszerkezeteket Mosonmagyaróvár és Ostffyasszonyfa közelében rejtették el a visszavonuló magyar csapatok. A megtalált szerkezeteket hídépítő honvédek szerelték szét és szállították a fővárosba. Részt vettek a Gödöllő–Hatvan vonal második vágányának helyreállításában, a Gödöllő–Vác vonal újjáépítésében, a szegedi és budapest-ferencvárosi pályaudvarok építési munkáiban, valamint a Kőbánya-Kispest és Üllő állomások építésében is.⁴⁸⁹ Mindezeket túl roncskiemelő munkáknál is segédkeztek a katonák, ami két okból is fontos volt, egyrészt az árvízveszély csökkentése, másrészt a visszanyert vasanyag miatt. Ezenkívül természetesen meg kell említeni, hogy a távközlő kábelek helyreállításában is kivették részüket, ahogy az 1945/46-os téli árvíz elleni védekezésben is nélkülözhetetlen volt munkájuk. Vonatkísérő katonák a fontosabb élelmiszer és szénszállító vonatok biztonságáért feleltek, de sváb kitelepítő vonatokat is kísérték, illetve külföldről érkező segélyszállítmányokat biztosítottak. Az összesítő jelentés szerint 1945. szeptember 15 és 1946. augusztus 15 között a vonatkísérő őrségek 71 esetben, az állomási biztosítók 431 esetben léptek eredményesen közbe, az esetek 83%-ban lopást és fosztogatást akadályoztak meg.⁴⁹⁰

Arról ugyanakkor szemérmesen hallgat a jelentés, hogy a lerongyolódott, éhes katonák hány esetben éltek vissza a lehetőséggel és váltak pandúrból rablóvá.⁴⁹¹ A 3. vasút- és hídépítő zászlóalj 1945. decemberi jelentései drámai képet festenek a Budapest–Hatvan szakaszon dolgozó katonák helyzetéről. Miközben a felépítményt építették, anyagot szállítottak, roncs járműveket állítottak talpra, a gyenge, húshiányos élelmezés, valamint a téli ruházati darabok hiányában – nadrág 80%-ban, köpeny 70%-ban hiányzott és bakancsból is rendkívül kevés

⁴⁸⁸ MAFIRT Krónika 29. szám. 1946 június. <https://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=6167> (Letöltés ideje: 2022.05.25.)

⁴⁸⁹ HL MN f. IX/61. 6. d. 1. ó. e.: Összefoglaló jelentés az 1. honvéd műszaki hadosztály, később Műszaki vezetési törzs 1945. október hó 15-től 1947. október hó 1-ig való működéséről

⁴⁹⁰ Uo.

⁴⁹¹ MNL OL XXIX-H-50. 480. d. 55096/1946.

jutott – egyre több megbetegedést jelentett a parancsnok.⁴⁹² A fertőtlenítő szerek hiánya és általában az elégtelen higiéniai körülmények miatt a katonákon sorra jelentek meg a tetvesedés jelei. A zászlóalj 1946 nyarán a 4. század kivételével anyagszállítási és rakodási feladatokat végzett, de a teljes létszám helyett 40-50 fővel kevesebb személlyel tudott kivonulni, mert nem jutott mindenkinek lábbeli.⁴⁹³

Itt kell megemlíteni, hogy a hadsereg egyik legfontosabb feladata az ország lőszer és robbanóanyag-mentesítése volt, márpedig a vaspályák és üzemi épületek, illetve környékük sok helyen veszélyes terepnek bizonyultak. Részben a bombázások, részben a visszavonuló német műszaki csapatok által telepített és besült robbanóanyagok, részben pedig a földi harcok következtében előkerült, még el nem működött lőszer miatt. Leginkább a főváros környéke, Pest, Heves, Nógrád, Somogy, Fejér, Komárom és Esztergom megyék, valamint a Balaton környéke, illetve Miskolc és Debrecen térsége számított rendkívül fertőzött területnek. A fel nem robbant bombák és gránátok nem csak a földművelést akadályozták, de a romeltakarítást és újjáépítést is. A Vörös Hadsereg 1946. augusztus 10-i hivatalos közlése szerint 23 367 km² területet és 32 980 km utat derítettek fel, amelynek során mintegy egymillió robbanószert hatástalanítottak. Az 1. bolgár hadsereg műszaki alakulata magyar tűzszerészekkel kiegészülve százezer aknát szedett fel csak Somogy megye területén. Az 1945 tavaszától szerveződött magyar tűzszerész alakulatok fokozatosan átvették a megszállóktól a lőszermentesítési feladatokat, 1946 őszére nagyjából sikerült felszámolni az összefüggő aknamezőket, kivéve azokat a térségeket, ahol hosszabban elhúzódó és heves harcok folytak. A cseppet sem veszélytelen munka során mintegy 200 honvéd vesztette életét.⁴⁹⁴

A fel nem robbant lőszer több esetben is sérülést okoztak, de haláleset is előfordult. 1947. március 18-án egy pályamunkás vesztette életét, amikor Adony és Adony-Dunapart szakaszon talpfacserélés közben felrobbant egy hasábkna.⁴⁹⁵ Budafok-Háros állomáson három pályamunkás sérült meg egy aknától 1946 szeptemberében. Császár állomás közelében egy 1946 májusi jelentés szerint a gőzmozdony kéményéből kiszálló parázs felgyújtotta az aszály miatt száraz aljnövényzetet, ahol két gránát is felrobbant. A Magyar Államvasutak folyamatosan kérte területeinek akna- és lőszermentesítését a Honvédelmi Minisztériumtól – kevés sikerrel.⁴⁹⁶ Az egyes állomásokra összegyűjtött és nem megfelelő őrizettel tárolt

⁴⁹² HL MN f. IX. 61. 24. d. 1945. dec. 12-i és dec. 22-i jelentések.

⁴⁹³ HL MN f. IX/61. 11. d. 3. zlj. jelentése az 1946 jún. 1–10-i időszakról.

⁴⁹⁴ Mucs–Zágoni 1984: 107–113.

⁴⁹⁵ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 83. d. 10310/1947.

⁴⁹⁶ MNL OL XXIX-H-50. 964. d. 64156/1947 sz. ügyirat.

robbanóanyagok is okoztak tragédiát.⁴⁹⁷ 1950-ben újból előkerült a probléma, Edelény állomás egyik javítani kívánt kitérője alatt nagyobb mennyiségű robbanóanyagot találtak a vasutasok. A váltó jó fekvése miatt nem szabályozták újra a háború után, ezért nem vették észre az életveszélyes helyzetet. A Pályafenntartási Szakosztály rendeletet adott ki, hogy azokon az állomásokon, ahol nagyobb harcok dúltak, és azóta kiágyazás még nem történt, ott vizsgálják át a váltókat.⁴⁹⁸

A hősies erőfeszítés ellenére, a vasúti pályák állapota kapcsán szó sem lehetett az utolsó békeév mennyiségi és minőségi szintjének eléréséről, de még megközelítéséről sem. A rombolások hatalmas mértéke, a korábbi évtizedekben elmaradt karbantartás, az állandóan jelentkező anyag- és eszközhiány eredményeképpen még a fővonalakon sem lehetett 80 km/h sebességnél gyorsabban közlekedni, de általánosabb volt az 50–60 km/h-ban megszabott maximális pályasebesség. A kisebb jelentőségű mellékvonalakon még ennél is alacsonyabb sebességgel, gyakran az eredetileg engedélyezett 40 km/h helyett 30, vagy még ennél is alacsonyabb sebességgel közlekedhettek a vonatok. Azt is figyelembe kell venni, hogy a más vonalaktól kibontott, már használt, kopott anyagok beépítésétől nem lehetett csodát várni, sok esetben épp csak arra voltak jók, hogy egyáltalán megindulhasson a közlekedés. A 3. zászlóalj 4. századának parancsnoka például hiábavalónak nevezte Üllőnél végzett munkájukat, ugyanis a törött, elhasznált kapcsolószerkezetek és a rossz szerszámok miatt hiába végezték el a felépítmény beszüntetését, a talpfák újra besüllyedtek és elmozdultak helyükről.⁴⁹⁹ A pályáállapotokat markánsan jellemzi a hálózaton alkalmazott sebességkorlátozásokról, vasutas szakzsargonban „lassújelek”-ről készített kimutatás.

Az üzemgazdasági jelentésekben üzletvezetőségként készített lassújel-kimutatások és az általános pályafenntartási értékelések alapján megállapítható, hogy a legjobb helyzetben a szegedi üzletvezetőség volt, míg a legrosszabb állapotok a budapesti üzletvezetőség területén uralkodtak. Nem csak azért, mert a Dél-Alföldön viszonylag gyorsan átvonult a front, míg Budapest környékén hosszú hónapokon át zajlottak a harcok. Az ország főváros-centrikussága miatt az összes nemzetközi forgalmat is bonyolító fővonal Budapestről indult ki, a főváros környéki vágányokon jóval nagyobb forgalmat kellett lebonyolítani, ráadásul a helyreállításhoz és karbantartáshoz szükséges munkaerőt nehezebb volt találni a pesti gyárak konkurenciája miatt, mint a szegényebb vidékeken, ahol könnyebb volt a toborzás.

⁴⁹⁷ Bárdos–Péterffy 2021.; Újra gurulnak a vonatok 1996: 285–288.

⁴⁹⁸ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 2561. d. 132251/1963.

⁴⁹⁹ HL MN f. IX/61. 11. d. 3. zlj. 4. szd. jelentése, 1946. júl. 3. Itt valószínűleg az alépítménnyel is súlyos gondok lehettek, azonban az ágyazat, a töltés elsárosodásának kezelésére nem jutott sem munkaerő, sem megfelelő gépek, de főleg nem pénzügyi fedezet.

1. táblázat: Sebességkorlátozások a vasúthálózaton

Üzletvezetőség		5 km/h	10 km/h	15 km/h	25 km/h	összes	Vonal- hossz (km)	Hány km- re jut egy lassújel
		lassújel						
Buda- pest	1946 dec.	45	1	43		89	1656,052	18,60
	1947 dec.	47		39		86	1661,096	14,11
	1948 dec.	37		35	50	122	1 650,347	13,53
	1949 márc.	41		31	57	129	1 650,347	12,79
Szombat- hely	1946 dec.	29		33		62	1302,3	21,00
	1947 dec.	29		26		55	1310,097	15,41
	1948 dec.	26		18	11	55	1 310,097	23,82
	1949 márc.	24		12	11	47	1 302,330	27,71
Miskolc	1946 dec.	10		46		56	770,521	13,75
	1947 dec.	18		41		59	738,670	7,31
	1948 dec.	17		32	34	83	738,670	9,00
	1949 márc.	7		35	29	71	742,470	10,46
Debrecen	1946 dec.	19	1	10		30	1073,755	35,79
	1947 dec.	16		5		21	1106,290	29,74
	1948 dec.	9		8	12	29	1 134,806	39,13
	1949 márc.	15		8	12	35	1 134,506	32,41
Szeged	1946 dec.	10	1	8		19	1643,169	86,46
	1947 dec.	2	1	4		7	1629,630	135,80
	1948 dec.	5	2	14	4	25	1 620,465	64,82
	1949 márc.	20	2	15	3	40	1 631,393	40,78
Pécs	1946 dec.	23		17		40	1547,112	38,67
	1947 dec.	18		11		29	1551,598	23,79
	1948 dec.	16		21	41	78	1 551,598	19,89
	1949 márc.	15		11	42	68	1 551,598	22,82
Összesen	1949 márc.	122	2	112	154	390	8012,644	20,55

A fenti táblázatból szembeszökő, hogy a debreceni és szombathelyi üzletvezetőség kivételével mindenhol jelentősen szaporodtak a sebességkorlátozások. Különösen a Miskolci Üzletvezetőség pályahálózat állapota vált aggasztóvá, aminek az a magyarázata, hogy a borsodi iparmedence amúgy is gyenge felépítményű – részben a kedvezőtlen földrajzi viszonyoknak is köszönhetően – vágányai a háború alatt teljesen elhasználódtak, miközben a karbantartások elmaradtak. A hadigazdaság miatt ugyanis szó sem lehetett a – többek között a hadiipar szempontjából – kulcsfontosságú iparvidék vasútjainak akárcsak rövidebb idejű forgalomból való kizárásáról, hogy a legégetőbb karbantartásokat elvégezhessék, mind a vasútvonalakon, mind az iparvágányokon. Háború után négy évvel a sebességkorlátozások számának jelentős

emelkedése, és a hálózaton átlagosan 20 kilométerenként előforduló sebességkorlátozás jól mutatja, hogy a háborús károk helyreállítása befejezésének deklarálása ellenére a vágányok egyre kritikusabb állapotba kerültek.

Miért ilyen fontos a sebességkorlátozás kérdése? Nem csak időtöbbletet jelentett egy korlátozott sebességű szakaszon való áthaladás, de a lassítás, majd a gyorsítás miatt tüzelőanyag-többlet felhasználásával is járt. Cholnoky Tibor mérnök, a Közlekedésügyi Minisztérium Vasúti Főosztályának egyik vezetője számításai szerint egyetlen 5 km/h-s lassújel egy átlagos, 600-700 tonnás tehervonatnál 40 kg-al emelte a szénfogyasztást, ami egy év alatt akár 360 tonnát is jelenthetett az adott vonal forgalmától függően, nem számolva a többlet személyi költségeket, az eltüzelt szén más célra való felhasználását és egyéb költségeket.⁵⁰⁰ Konkrét példaként említette az egyik legfontosabb fővonal, a fővárost a borsodi székhellyel összekötő vasút esetét. Két évvel a háború után a – részben – kétvágányú Budapest–Miskolc vasútvonalon külön-külön számítva a két sínpárt 8 db 5 km/h-s, 16 db 15 km/h-s, 24 db 25 km/h-s sebességkorlátozás volt érvényben. Egy vonat oda-vissza útján ez 1 óra 48 perc időtöbbletet jelentett, ami 60 km/h átlagos utazási sebességgel számolva 50 km-rel helyezte távolabb időben a két várost egymástól. 1947 márciusi összeállítás szerint csak a gőzvontatású vonatoknál a 490 sebességkorlátozás a szénfelhasználásban 363 ezer, a pályafenntartásnál 114 ezer forint többletköltséget okozott.⁵⁰¹ A sebességkorlátozások okozta időveszteség ráadásul az adott vonal átbecsátóképeségét is csökkentették, ugyanannyi vonat áthaladásához több időre volt szükség, mint a korlátozások nélkül. Ez különösen a nyár végi és őszi szállítási csúcsidezőszakban okozott gondot a forgalomirányítás számára.

A sebességkorlátozás alá eső szakaszok kezdetét és végét jelző táblákat ráadásul ki is kellett világítani sötétedéskor, amihez plusz emberre volt szükség, miközben a kormány folyamatosan az állami alkalmazottak létszámának csökkentésén fáradozott – inkább kevesebb, mint több sikerrel.

A sebességkorlátozások nem kizárólag a hidakhoz és átereszekhez voltak köthetők. Alépitményi hiányosságokból is több helyen kénytelenek voltak csökkenteni a vonatok sebességét, elsősorban megsüllyedt és/vagy eliszaposodott töltés, illetve beomló bevágás miatt. A már korábban említett kedvezőtlen, túlkoros és elhasznált felépítmény mellett meg kell még

⁵⁰⁰ Cholnoky 1947.

MÁV Pályafenntartási Főosztályának számításai szerint egy 50 km/h sebességű 500 tonnás személyvonati, illetve egy 30 km/h-s 800 tonna elegysúlyú tehervonat feltételezése mellett egy tonna szenet 92 forint egységáron számolva egy 5 km/h-s lassújel átlagosan 23 forint többletköltséget jelentett a vasútnak. MÁV Arch. PG. 1002. d. 1947. januári üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

⁵⁰¹ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947. márciusi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

említeni a háborút követően sebtében összerakott vasútvonalak egyik jellemző problémáját, az eltérő rendszerű és gyakran nagyon rövid sínszakalokból „toldozott-foltozott” szakaszokat. Például az Egervár–Zalaszentiván, Zalaszentiván–Bucsuszentlászló és a Gelse–Nagykanizsa vonalon is számtalan sebességkorlátozás lassította a közlekedést, mivel 4-5 méter hosszú sínarabokból lett helyreállítva egy-egy szakaszuk.⁵⁰² Még a fővároskörnyéki fővonalakon is gondot okozott a rövid sínszakalokból visszaépített szakaszok üzemeltetése, az újszászi, szobi és ceglédi vonalakon 1947 tavaszán cserélték ki a kritikus részeket.⁵⁰³ A nemzetközi forgalmat is bonyolító Debrecen–Nyírábrány vasútvonalon végig a vizsgált időszak alatt csak 15 km/h-val közlekedhettek a vonatok.⁵⁰⁴ Nem ez volt az egyetlen vonal, ahol a pontszerű sebességcsökkentéseket sem lehetett már alkalmazni, az 1948-as őszi menetrend életbe léptetésekor a Vámosgyörk–Újszász, Kál–Kápolna–Kisköre és Nyékládháza–Mezőcsát vonalon 40 km/h-ról, a Kazincbarcika–Rudabánya-vasérctelep vonalon 50 km/h-ról kellett 30 km/h-ra csökkenteni a vonatok sebességét.⁵⁰⁵

Az újjáépítés általában a háború előtti műszaki tartalom visszaállítására szorítkozott, hitel, valamint a szükséges építőanyagok hiányában. Kevés kivételek egyikeként említhető meg a Budapest–Cegléd vasútvonal fővárosi szakaszának – már a háború alatt elkezdett – felemelése, így a forgalmas szintbeli közúti-vasúti kereszteződések kiiktatása. Ennek keretében sikerült megszüntetni a korabeli sajtóban a sok baleset miatt halálsorompónak hívott Thököly úti kereszteződést.⁵⁰⁶ (16. kép) Miskolc és Sajószentpéter közötti második vágány építését lehet még kiemelni, amivel a borsodi bánya- és iparvidéket kiszolgáló folyosó kapacitását akarták emelni, valamint a főváros tehermentesítése érdekében végzett elavult mellékvonali felépítmény cseréjét az Esztergom–Almásfüzitő vonalon 1947–1948-ban.⁵⁰⁷

Meg kell ugyanakkor jegyezni, hogy nem csak a munkaerőhiány okozott fejtörést a vasúti vezetésnek, a szükséges építőanyagok és szerszámok beszerzése szintén neuralgikus pontnak bizonyult. Elegendő zúzottkő hiányában a már említett Esztergom–Almásfüzitő vonal átépítésével is le kellett állni néhány hétre.⁵⁰⁸ Jellemzően a (talp)fa és különböző vasanyagok hiánya hatott bénítóan az újjáépítésre. Talpfának jellemzően keményfát, bükköt vagy tölgyet használt a vasút, de ezekre a szintén nagy szükség volt a bányászatban is. Ráadásul ezekből

⁵⁰² MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 szeptemberi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

⁵⁰³ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 áprilisi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

⁵⁰⁴ MÁV Arch. PG. 10003. d. 1948 decemberi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

⁵⁰⁵ MNL OL Z 1523. 71. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. október havi jelentése, 1948 nov. 5.

⁵⁰⁶ Magyar Filmhíradó 16. szám. 1948 június <https://filmhivadokonline.hu/watch.php?id=6782> (Letöltés ideje: 2022.03.28.); MNL OL Z1610. f. 572. d. 336/1948 sz. jelentés.

⁵⁰⁷ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 szeptemberi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

⁵⁰⁸ Uo.

eleve behozatalra szorult az ország, csakhogy Európában mindenhol megemelkedett a kereslet a hatalmas pusztítás miatt, változatlan kapacitás mellett. Még az erdőségekben gazdag Ausztriának is gondot jelentett elegendő talpfa beszerzése vasútjainak újjáépítéséhez.⁵⁰⁹ Még rosszabb helyzet állt fenn a vasanyagok terén, hiszen a sínszálak mellett különböző típusú kapcsolószerkezetek, kengyelek, csavarok és anyák is hiányoztak, miközben a rendelkezésre álló vasércből kellett jóvátételi gyártásra, valamint a hidak és épületek helyreállítására szükséges mennyiséget is biztosítani. Ezért is volt létfontosságú többek között a vasércszállításokról is megegyezni a Szovjetunióval az 1945 augusztusi moszkvai tárgyalásokon. A talpfák helyett gyártandó vasbeton keresztaljak gyártása is éppen ezért akadozott. Két évvel a háború után arra panaszkodott a pályaépítési és fenntartási főosztály vezetője, hogy új gyártású sínszálakat még nem kapott a MÁV, csak jóvátételből visszamaradtat vehetett át.⁵¹⁰ Ráadásul a jugoszláv S45 és a szovjet 50-es típusú sínszálak rendszeridegenként csak eseti tűzoltásra voltak jók, hosszú távon megnehezítették a karbantartást.⁵¹¹ Éppen ezért kényszerűségből, ezeket a síneket állomási mellékvágányokba, illetve iparvágányokba építették be, hogy az alacsonyabb igénybevétel miatt kevésbé legyen problémás fenntartásuk. Az Államvasutak számára amúgy is komoly nehézségeket okozott a vasúthálózaton alkalmazott eltérő felépítményi rendszerek sokasága. Az áldatlan helyzet még a magánvasúti korszakból, illetve a helyi érdekű vasutaktól származott. A MÁV ugyan 1930-tól fokozottan törekedett a sínrendszerek egységesítésére, így az átépítések, korszerűsítések során a mellékvonalakon 23,6 kg/fm, illetve 34,5 kg/fm, a fővonalakon pedig 48,3 kg/fm tömegű sínszálakra cserélték a régi vágányokat, de a gazdasági világválság miatti általános pénzügyi megszorítások miatt szó sem lehetett a vasútvonalak tömeges átépítéséről. Nem csoda tehát, hogy a háború után csak az addigra már elavult váltótípusokból mintegy 40 félélet kellett üzemeltetnie a vasútnak.⁵¹²

A MÁV a kétségbeejtő sínhány orvoslására végül miniszteri jóváhagyással külföldről igyekezett sínt vásárolni, mert a diósgyőri és ózdi gyárak leterheltsége miatt szóba sem jöhetett megfelelő mennyiségű sínszállítás a hazai vasutak részére. 1948 végén 1060 t sínanyagot vásárolt Magyarország Csehszlovákiától, ugyanakkor Prága mellett Brüsszeltől is kért

⁵⁰⁹ „Az osztrák közlekedésügyi miniszter nyilatkozata Ausztria közlekedésügyi helyzetéről.” Közlekedési Közlöny. 1948. 13. sz. 199.

⁵¹⁰ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 májusi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

⁵¹¹ A jugoszláv és szovjet sínszálak a magyartól eltérő méretei miatt nehezen lehetett beépíteni magyar vágányba, a két eltérő sínrendszer találkozásánál ugyanis meg kellett oldani a sinkoronák – a sínszál azon felülete, amin a kerék fut – vertikális és horizontális illesztését. Ez önmagában nem lehetetlen feladat, sőt, általános dolog volt eltérő paraméterű sínszálak összeillesztése például a mellékvonali kiágazásoknál. A nehézséget ez esetben az adta, hogy nem volt gazdaságos felkészülni a folyóméterenként 45, illetve 50 kg tömegű sínszálak, valamint kapcsoló- és rögzítőszerkezetek legyártásához csekély mennyiségük miatt.

⁵¹² Tolnay 1947.

áránlatot Budapest vasúti sínanyagra.⁵¹³ A MÁV hiába rendelt negyedéves bontásban vasanyagot a diósgyőri és ózdi vasgyáraktól, a vállaltnál több hónappal később és csak töredék mennyiséget tudtak átadni a hazai gyárak. 1949 elején már Ausztriával is folytak tárgyalások sínbeszerzésről, a Kereskedelem- és Szövetkezetiügyi Minisztériumtól összesen 10 000 t sín importját kérelmezte az Államvasutak, amiből 2000 tonnát Csehszlovákiából, 3000 tonnát Ausztriából és 5000 tonnát Belgiumból szereztek volna be.⁵¹⁴

A sántörések száma a háború előttihez képest 140-150%-kal emelkedett, és pont egy sántörés miatt következett be a 83 személy sérülésével és 4 halálával járó 1706 sz. nyíregyházi gyorsvonat kisiklása Albertirsa és Ceglédbercel között 1948. november 21-én.⁵¹⁵ Tolnay főosztályvezető szerint a vasúti hálózat 25 éven belüli helyreállításához évi 50 000 tonna sínanyag beszerzésére lenne szükség, ami meghaladta a hazai vasgyárak összkapacitását. Kényszerűségből még a Nehézipari Központ ózdi üzemében a jóvátételből visszamaradt 1600 tonna sínanyagot is átválogatták a vasút szakemberei, de csak 490 tonnányit találtak átvehető állapotúnak, további válogatással és hibás részek levágásával még 200 tonna anyagot becsültek használhatónak.⁵¹⁶ Mindezekhez képest egyedül a budapesti körvasút teljes helyreállításához 6000 t vasanyag kellett volna a MÁV Igazgatóság szerint.⁵¹⁷ Ugyanez volt a helyzet a kapcsolószerekkel és csavarokkal. A kitérőknél nem pusztán anyag- és kapacitáshiány akadályozta a helyreállítást, hanem a hatósági ár miatti veszteséges termelés is!⁵¹⁸ A kapcsolószerék nélkül pedig hiába állt rendelkezésre elegendő sínanyag egy-egy vonal felépítménycseréjéhez, ha nem volt mivel rögzíteni a sínszálakat. *„Az egyik nagyobb síncserélési munkánál a nagy fáradtsággal összeszedett felépítményi anyag beépítését csaknem megakasztotta az, hogy nem állt rendelkezésre elegendő mértékben a vasbetonaljas felépítményhez szükséges „c” rendszerű kétlyukú alátétlemez.”*⁵¹⁹ A MÁV kényszerűségből kénytelen volt tehát a jóvátétel során gyártott, ám minőségi kifogások miatt át nem vett rögzítő- és kapcsolószereket is átvenni, hogy beruházási programjait végig tudja vinni. Így sikerült biztosítani például a Hatvan és Hort-Csány közötti szakasz második vágányának visszaépítéséhez szükséges rögzítőszerket.⁵²⁰

⁵¹³ MNL OL Z1523. f. 63. cs. 1948 dec. 14-i ülés. Tolnay Lajos beszámolója.

⁵¹⁴ MNL OL Z1523. f. 64. cs. 1949 márc. 11-i ülés. Kanovits Zoltán beszámolója.

⁵¹⁵ MÁV Arch. AB. 11714. d. 72827/1948 sz.

⁵¹⁶ MNL OL Z1523. f. 64. cs. 1949 febr. 15-i ülés. Tolnay Lajos jelentése a felépítményi vasanyag és talpfaanyag biztosításáról.

⁵¹⁷ MNL OL Z1523. f. 63. cs. 1948 febr. 10-i ülés. Kopasz Károly jelentése a Körvasút villamosítása projektről

⁵¹⁸ MNL OL Z1523. f. 64. cs. 1949 febr. 15-i ülés. Tolnay Lajos jelentése a felépítményi vasanyag és talpfaanyag biztosításáról.

⁵¹⁹ PG. 10002. d. 1947 májusi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet. 7.

⁵²⁰ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 24. d. 51650/1947. A minőségi kifogások nem mindig jelentették azt, hogy az adott sínszál, gyűrű, csavar vagy heveder valóban használhatatlan lenne. A szovjet fél ragaszkodott a számára kedvező

A fentiek tükrében érthető, hogy életbevágó kérdésként kezelték nem csak a nyugatra hurcolt járművek kérdését, hanem a járművekkel együtt elvitt anyagok, alkatrészek és berendezések ügyét is úgy a tárcánál, mint az Államvasutaknál.⁵²¹ A Pénzügyminisztérium Külföldre Vitt Magyar Javak ügyosztályának delegáltjai mellett a MÁV is rendelkezett saját – informális – adatgyűjtő hálózattal a nyugati zónákban. Még a háború végén elmenekült vasutasok egy részét sikerült hálózattá szervezni Puky Péter üzletigazgató áldozatos munkájával, akik nem csak felderítették a magyar vasúti javakat, de sok esetben el is jártak a helyi hatóságoknál ezek védelme érdekében.⁵²² Természetesen a külföldi kiküldetésekkor is igyekeztek alaposan körülnézni a magyar delegációk tagjai, így tőlük is számos jelentés érkezett be elveszettek hitt magyar javokról. 1947 szeptemberére a Pénzügyminisztérium tájékoztatása szerint Németország és Ausztria amerikai zónáiban mindösszesen 60 millió dollár értékben maradtak még – köztük 73 vagonnyi MÁV anyag – magyar javak, viszont az egykori szövetségesek közötti viszony elhidegülésével Washington már nem tartotta olyan fontosnak a restitúció végig vitelét. Németország mielőbbi talpra állítása érdekében inkább a folyamat leállításában vált érdekeltté.⁵²³ Mindezek fényében érthető, hogy 1947 februárjában egy esetleges 20 millió dolláros amerikai áruhitellel kapcsolatos tárgyalások dokumentumai között jelentős tételeként szerepeltek felépítményi anyagok a beszerzendő áruk listáján.⁵²⁴

Ahogy arra már utaltunk, a talpfákat elvileg pótolni lehetett volna vasbetonaljakkal, de a termelést meghatározta a rendelkezésre álló gömbvas mennyiség. A talpfa-kérdés már Trianon óta fejfájást okozott a vasutasoknak. A fa kiváltására már 1921-ben megindultak betonaljakkal való kísérletek, 1930-ig 750 ezer vasbetonalj lett beépítve. Az 1930-as években vasaljakkal is folytak kísérletek, mintegy 200 ezer darabot építettek be – például a Budapest–Szob vonalon – a sínszálak alá.⁵²⁵ Utóbbiak viszont nem terjedtek el, részben mert az értékes vasra a háború miatt máshol volt nagyobb szükség, részben mert telepítésük és karbantartásuk sokkal munkaigényesebbnek bizonyult a vasbetonéhoz képest.

Az 1946/47-es gazdasági évben például 520 ezer talpát igényelt a MÁV, de csak alig több mint negyedmillió került leszállításra 1947 májusáig. Mivel nem látszott remény a helyzet

szigorúbb minőségellenőrzéshez, így a vasúti közlekedésre még alkalmas, de a saját szabványaiknak nem teljesen megfelelő terméket visszautasították.

⁵²¹ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 92. d. 51088/1947. és 107. d. 17297/1948. sz. iratok.

⁵²² MMKM Arch. TEMGY. 301. 26. d. MÁV Ig. 86359/1946: MÁV németországi kirendeltségének működése. 1946 dec. 11.

⁵²³ Dunai 2019: 176 és 181.

⁵²⁴ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82506/1948. A Dunavölgyi Bankon keresztül a US General Trading Co. Inc. 20 millió dolláros árukölcsön nyújtásával kereste meg a közlekedésügyi tárcát, öt éves futamidővel és állami garanciavállalással. A MÁV előzetes kalkulációi alapján 9,3 millió dollárt kívánt volna többek között felépítményi és hídanyagokra fordítani.

⁵²⁵ Magyarország közlekedésügye 1937: 31.

gyors javulására, ezért 1947. március 4-én megindult a vasbeton keresztaljak gyártása. Évi 200 ezer betonalj készítésével fenntarthatónak vélték a legszükségesebb talpfacserék elvégzését,⁵²⁶ és az év végéig 166 ezret át is vett a Magyar Államvasutak. Áprilisban még napi 500, szeptemberben már 950 vasbetonalj készült el a nyergesújfalui betongyárban, az év végére viszont 650-700 darabra csökkent a termelés.⁵²⁷ Ezzel párhuzamosan ugyanakkor a talpfák száma is emelkedésnek indult, 1948 januárjában először tudott a háború után többletet kimutatni a pályafenntartási főosztály, a szükséges 355 200 helyett 411 800 darab állt rendelkezésre, és az év folyamán fokozatosan emelkedett a többlet. 1948-ban már nem az anyagihiány, hanem a hitelfedezet hiánya akadályozta több helyen a felépítménycserét.

A forgalom emelkedésével egy további problémával is szembe kellett néznie a közlekedési szakembereknek. Az 1947. május 4-i menetrendváltással jelentősen emelkedtek a személyszállító vonatok száma, és a teherforgalom is folyamatosan bővült. A számos állomási mellékvágányt, iparvasúti sínpárt, helyenként vonali második vágányt elfoglaló roncs járművek – amik vagy az adott helyen váltak mozgásképtelenné, vagy odagyűjtötték a romos járműveket – viszont akadályozták a forgalmat, ráadásul hófúvás esetén el is torlaszolhatta a még üzemelő forgalmi vágányt a kocsisoron feltorlódó hó. A kocsi roncsok eltávolítását nem csak a forgalmi, hanem a gépészeti és a pályafenntartási főosztályok is szorgalmazták, hiszen a vágányok felszabadítása mellett nehezen beszerezhető alkatrészekhez, valamint deszkához és vasanyaghoz jutott a vasút a járművekből. Éppen ezért, illetve a szűkös pénzügyi lehetőségek miatt rendkívüli jelenőséggel bírt a kocsi roncsok újrahasznosítása a járműfenntartás számára. A kocsik alól „felszabaduló” pályák anyagából a pályafenntartási szolgálat tudott fontosabb vonalak elhasználtabb szakaszainak kijavításához szükséges anyaghoz jutni. Az 1947. április 15-i kocsi rováncs szerint 24 000 különböző cégjelű és sorozatú javításos és roncs kocsit foglalta el a sínpárokat.⁵²⁸ Ezek egy része ráadásul nem is a háború vége óta itt lévő jármű volt, hanem már a háború után a Magyarországon áthaladó szovjet vonatokból kisorozott elromlott kocsik. De az is többször előfordult, hogy a román vasutak – szintén hogy felszabadítson vágányokat – minden előzetes értesítés és beleegyezés nélkül átgurított kocsikat, 1946 januárjáig összesen 150-et a magyar-román határon.⁵²⁹ Az egyvágányú vonalak kisebb állomásain a raktári és a

⁵²⁶ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 májusi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

⁵²⁷ MÁV Arch. PG. 10003. d. 1948 januári üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet. A nyergesújfalui betongyár miatt volt szükség az egyébként mellékvonali Esztergom–Almásfüzitő vonal felépítménycseréjére.

⁵²⁸ MNL OL XXIX-H-50. 866. d. 41853/1947.

Számszerűsítve 23 853 javításra szoruló, roncs vagy fővizsgára váró kocsit számoltak össze állomási és nyílt vágányokon. Ebből 17 040 kocsit idegen, 6813 pedig MÁV cégjelű volt. Üzletvezetőségenkénti bontásban Budapest: 8680 kocsit, Miskolc: 2648 kocsit, Debrecen: 2824 kocsit, Szeged: 3934 kocsit, Pécs: 2124 kocsit, Szombathely: 3643 kocsit.

⁵²⁹ MNL OL XXIX-H-50. 289. d. 6868/1946.

feltétlenül szükséges két vonatforgalmi vágányon kívül, a kétvágányú vonalak középállomásain a két átmenő és két megelőző vágányon kívül a vágányokon roncs kocsikat tároltak. Különösen a budapesti, miskolci és debreceni üzletvezetőségeket érintette érzékenyen a helyzet. Csak a budapesti üzletvezetőség területén mintegy 8600 roncs és javítandó kocsi foglalta el a sínparókat. Rákosrendező pályaudvaron 1797 kocsit tároltak, a legforgalmasabb fővonalak is zsúfoltak voltak: Budapest–Cegléd–Szolnok vonalon 1372, a Budapest–Szob vonalon 606, a Budapest–Hegyeshalom–Oroszvár vonalon 1659 vagon foglalta el a sínparókat. Minden üzletvezetőség igyekezett szabadulni a kocsiktól, sajátos járműkeringő zajlott az ország vasúthálózatán.⁵³⁰

A debreceni üzletvezetőség azzal kereste meg felsőbbbbségét még márciusban, hogy engedélyezzen B-listázott volt vasutasokból kocsironcsokat felszámoló csapatok szervezését. Mind a MÁV Igazgatóság, mind Bebrits Lajos államtitkár támogatta a javaslatot, a Közlekedésügyi Minisztérium ezért engedélyezte 40-50 fős csoportok felállítását üzletvezetőségenként. Június 17-én állították fel az első roncsgyűjtő csapatot, ami augusztus 18-ig 1070 kocsit távolított el a vágányokról.⁵³¹ Ennek kettős előnye volt. A sérült és roncs kocsikat öt csoportba sorolták, a kevés munkával üzemképessé tehetőket igyekeztek helyben kijavítani, vagy a műhelyekbe irányítani mielőbbi forgalomba állításuk érdekében. A súlyosan sérült és roncs járműveket gyakran – a pálya mielőbbi felszabadítása érdekében – kiborították a vágányból, akár le a töltés oldalába, hogy egy későbbi alkalommal bontsák el. 1947 novemberéig 8770 kocsit emeltek ki, ebből 4540-et sikerült a helyszínen kijavítva üzemképessé tenni.⁵³² A kocsironcsfelszámoló csapatok 1948 január 20-ig összesen 9744 kocsit távolítottak el a vágányokról, több, mint a pályákon veszteglő járművek harmadát.⁵³³

A háború kirobbanásakor két vasútvonalon zajlott villamos üzemvitel. Az 1911-ben megnyílt Budapest–Vác–Gödöllő HÉV volt az első villamosított nagyvasút Magyarországon.⁵³⁴ A harcokban a felsővezeték-rendszer teljesen megsemmisült, és mivel alapvetően egy könnyű felépítményű elővárosi vasútról volt szó, ezért a villamos vontatás helyreállítása sokadlagos kérdésként hosszú évtizedekre el lett halasztva, egészen az 1990-es évek második feléig. A Budapest Keleti pályaudvartól Győrön át Hegyeshalomig húzódó, Kandó Kálmán tervei alapján váltóárammal villamosított vonal mihamarabbi helyreállítása

⁵³⁰ MNL OL XXIX-H-50. 866. d. 41853/1947.

⁵³¹ MNL OL XXIX-H-50. 796. d. 28165/1947. sz. ügyirat.

⁵³² MNL OL Z1523. f. f. 62. cs. 1947 nov. 11-i igazgatósági értekezlet. Kopasz Károly jelentése.

⁵³³ MÁV Arch. PG. 10003. d. 1948 januári üzemgazdasági jelentés. Vontatás fejezet.

⁵³⁴ A vonal Rákospalota–Újpest állomásról indult és Veresegyháznál ágazott Vác, illetve Gödöllő felé. A Veresegyház–Gödöllő vonalon 1970-ban szűnt meg a forgalom a közlekedéspolitikai koncepció következtében.

ezzel szemben prioritást élvezett, mind jelentős forgalma, mind a Tatabánya környéki szénbányák miatt. 1945. október 8-án sikerült egy vágány felett helyreállítani a villamos felsővezetékét Budaörs és Felsőgalla állomások között, amivel tekintélyes mennyiségű szén takaríthatott meg a vasút a tatai szénmedence termékeinek fuvarozásakor.⁵³⁵ Ahogy azt később még látni fogjuk, a szénfelhasználás és szénmegtakarítás végig neuralgikus pontja volt a korszak vasúti közlekedésének. 1946 augusztusában Kelenföld és Almásfüzitő között mindkét vágányon üzemelt a villamos vontatás,⁵³⁶ novemberben már Komárom állomásig ért a 15 000 volt váltóáramot szállító – szaknyelven – munkavezeték. Alig fél évvel később, 1947 áprilisában már Győrig közlekedhettek a villamos mozdonyok, egyúttal megkezdődött a fővárosi szakasz felsővezeték-hálózat helyreállítása is, hogy ne kelljen a tehervonatoknak mozdonyt cserélniük Kelenföldön, illetve ne kelljen a villamos mozdonyokat gőzmozdonyokkal bevontatni a kőbányai Északi főműhelybe javítás esetén, hanem „saját lábukon” juthassanak el a karbantartásukra egyedül felszerelt főműhelybe.⁵³⁷ Június 7-én gördült be először újra villamos mozdony önerőből az akkor még mindig romos Keleti pályaudvarra.⁵³⁸ A következő bő fél évben a vonal nagyobb teher- és rendezőpályaudvarainak villamos hálózatát építették újjá, valamint a korábbi ideiglenes berendezéseket cserélték le végleges megoldásúakra. Az utolsó szakasz, a Győr és Hegyeshalom közötti rész villamos vontatási berendezéseinek helyreállítása – igaz, egyelőre csak egy vágányon – 1949. április 8-án készült el.⁵³⁹ Mindkét vágány felett a felsővezeték 1949 augusztusára készült el.⁵⁴⁰

A súlyos háborús károk egyfajta lehetőséget is jelentettek volna a vasút korszerűbb újjáépítésére, új vonalak létesítésére, vagy a meglévő kapcsolatok átfogó fejlesztésére, ám anyagi források hiányában a már háború előtti fejlesztési gondolatok felmelegítésén kívül másról nem lehetett szó. A háború előtt megjelent tervekből új dunai összeköttetés létesítése Solt és Dunaföldvár között már a háború alatt megépült. A Budapest–Cegléd vasútvonal fővárosi szakaszának töltésre emelése és a keresztező közúti átjárók biztonságos átvezetése is elkezdődött a kőbányai szakaszon,⁵⁴¹ a zuglói szakasz – mint egyetlen megvalósult terv – azonban már 1948-ban épült meg. Azon nagyszabású tervek, amelyek a budapesti fejpályaudvarok és bevezető szakaszaik átalakításáról készültek egy új átmenő központi

⁵³⁵ MAFIRT Krónika 10. szám. 1945 október. <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6027> (Letöltés ideje: 2022.03.28.)

⁵³⁶ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 augusztusi üzemgazdasági jelentés. Vontatás fejezet.

⁵³⁷ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 áprilisi üzemgazdasági jelentés. Vontatási fejezet.

⁵³⁸ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 júniusi üzemgazdasági jelentés. Vontatási fejezet.

⁵³⁹ MÁV Arch. PG. 10003. d. 1949 márciusi üzemgazdasági jelentés. Vontatási fejezet.

⁵⁴⁰ Frisnyák 2001: 202.

⁵⁴¹ Magyarország közlekedésügye 1937: 35–36.

személypályaudvar megépítésével, az alagutak és hidak sokaságának építése miatt olyan pénzügyi és építőanyag igényeket támasztottak volna, amiket az ország gazdasági helyzete nem engedhetett meg, azóta pedig feledésbe merültek.⁵⁴²

Itt kell megemlíteni, hogy a háborút lezáró párizsi béke következtében csökkent Magyarország vasúthálózata. A békeszerződés révén a pozsonyi hídfő három települését, Horvátjárfalut (Jarovce), Oroszvárt (Rusovce) és Dunacsúnt (Čunovo) Csehszlovákiának ítélték, így az itt áthaladó Pozsony–Rajka–Hegyeshalom–Csorna–Szombathely vonalból mintegy 10 kilométernyi szakasz a csehszlovák vasúthálózatához került. A hivatalos átadásra 1947. október 15-én került sor, addigra a MÁV kiürítette az érintett szolgálati helyeket, még az állomási mellékvágányokat is felszedték, csak az átmenő vágányt hagyták meg.⁵⁴³ Oroszvár állomás helyett Rajkát jelölték ki határátlépő állomásnak.⁵⁴⁴

4. 1. 2. Hidak

A vasúthálózat helyreállításának legfőbb nehézségét a felrobbantott hidak pótlása jelentette. Az ideiglenes megoldásokkal járhatóvá tett műtárgyakon csak sebességkorlátozással lehetett közlekedtetni, karbantartásuk pedig jelentős munkaerőt és eszközt kötött le. A provizóriumokat ugyanis a végleges szerkezeteknél jóval sűrűbben kellett ellenőrizni és fenntartásukhoz is több anyagra volt szükség, mint a végleges szerkezettel helyreállított hídszerkezetek üzemeltetésénél. Különösen a nagyobb folyami hidak hiánya okozott gondot, jelentős összeget emésztve fel a roncsok kiemelése és helyreállítása. Az összes 50 méternél nagyobb híd megsemmisült, ezáltal a Duna és a Tisza három részre szabdalta az országot. A trianoni Magyarországon 10 219 vasúti híd és átereszt vezetett át a vaspályákat patakok, folyók vagy éppen völgyek fölött, összesen 59 807 m nyíláshosszban. Ebből 842 pusztult el a háborúban 19 408 m nyíláshosszal. Amíg tehát a vasúti hidak szám szerint 8,5%-a semmisült meg, hosszukat tekintve már 32%-uk. 1946. május 1-ig 757 hidat állítottak helyre ideiglenes vagy végleges megoldással 12 682 méter nyíláshosszban.⁵⁴⁵ A hidak hiánya jelentősen lassította a – elsősorban teher – forgalmat, hiszen kerülőket kellett megtenni, aminek komoly költségvonzatai voltak a fuvaroztató számára, a vasút számára pedig kocsiforduló-idő és szénfogyasztás-emelkedést

⁵⁴² MMKM Arch. TEMGY- 73/1969: Budapesti pályaudvarok rendezése (1947); Bán 2011: 222.

⁵⁴³ MNL OL Z1523. f. 69. cs. 1947. okt. 13-i üzletigazgatói előértekezlet. Lőrincz Dezső jelentése az érintett vasútvonal evakuálásáról.

⁵⁴⁴ „Határátlépő állomás újabb kijelölése az utasforgalomban.” MÁV Hivatalos Lapja. 1947. 55. szám. 673.

⁵⁴⁵ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946. áprilisi üzemgazdasági jelentés. Hídhelyreállítási munkálatok fejezet. Az 1946. júliusi üzemgazdasági jelentésben részletes kimutatás számol be a vasútvonalakon – a Duna-Tisza-hidak kivételével – zajló hídépítési munkálatokról.

okozott.⁵⁴⁶ A MÁV kompenzálendő a többletút jelentette költségemelkedést, a kerülő miatti díjtöbblet felét átvállalta, így azonban az államvasút további anyagi terhet vett a vállára.⁵⁴⁷

A probléma fontosságát jól tükrözi, hogy a Pályaépítési- és Fenntartási Főosztály alól az 1945 augusztusában felállított Híd főosztály alá kerültek a hídügyek Kováts Alajos igazgató vezetésével.⁵⁴⁸ Néhány nap alatt egy tízéves helyreállítási programot dolgoztak ki a Híd főosztály munkatársai a vasúthálózaton található hidak helyreállítására. A Duna- és Tisza-hidak helyreállítására öt évet szántak, amihez 29 420 t vasanyagot, a többi 15 méternél hosszabb híd tíz éven belüli kijavítására további 24 620 t vasanyagot számoltak.⁵⁴⁹ Az összeállítás ugyanakkor megjegyezte, hogy a vasanyag és gömbfahiany mellett a gyártókapacitás sem elégséges, mivel nagyobb hidak gyártásában egyedül csak a MÁVAG rendelkezett jelentős tapasztalattal és kapacitással. A Ganz és a Magyar Waggon- és Gépgyár csak a háború előtt kezdte kiépíteni üzemét, ráadásul a gyárak felszerelésének nagy része szintén eltűnt, elveszett, vagy megsemmisült. Az már csak hab volt a tortán, hogy számos szakember külföldre menekült, vagy hadifogságba került, tehát a szükséges tudásanyag egy része is hiányzott. A nagyobb hídroncsok kiemeléséhez és újjáépítéséhez magánvállalatokat is bevontak, amik még 1945 őszén Dunahídépítő vállalatok munkaközössége néven konzorciummá alakultak.⁵⁵⁰

A háború alatt a MÁV négy mozgó hídjavító szerelvényt állított fel a várható rombolások gyors helyreállítása érdekében. A négy szerelvényből csak kettő maradt itthon, de ezek felszerelésének 70%-a eltűnt.⁵⁵¹ Kováts összesen hat hídjavító szerelvény megszervezését tartotta indokoltnak, amiket 1946. szeptember 10-re sikerült felállítani.⁵⁵² A szerelvények központi irányítása és felszerelésük egységesítése érdekében került felállításra 1947 elején a MÁV Hídműhely és Tárolótelep Főnökség.⁵⁵³ A 10-11 kocsiából álló mozgó hídjavító szerelvényeket elsősorban kis- és közepes nagyságú hidak és átereszek önálló helyreállítására

⁵⁴⁶ Varga 1946b: 4–10. Előadásában hűsbavágó példaként említette a dorogi szén szállítását a pesti erőművekbe, gyárakba. Az Esztergom–budapesti vonalon mindössze 45 km-es út helyett, a lerombolt északi összekötő híd miatt, almásfüzitői kerülővel 126 km-t kellett megtenni. A budapesti Duna-jobbparti körvasutat ugyanis csak korlátozottan lehetett használni a tengelyterhelés és a villamosforgalom miatt. A probléma még súlyosabban jelentkezett a Dunántúl és az Alföld déli részei közötti kapcsolatnál, például a mecseki szén Szegedre fuvarozásában, de ugyanilyen gondot jelentett a Záhony felől érkező nyersanyag elszállítása a borsodi iparvidékre a tokaji Tisza-híd hiányában.

⁵⁴⁷ Csanádi 1948: 538.

⁵⁴⁸ A Híd főosztályhoz tartoztak a fordítókorongok és szénszerelő berendezések is.

⁵⁴⁹ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945 szept. 11-i igazgatósági értekezlet. Kováts Alajos jelentése.

⁵⁵⁰ MNL OL Z1523. f. 61. cs. 1945 okt. 16-i igazgatósági értekezlet. Kováts Alajos jelentése.

⁵⁵¹ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1946 jan. 8-i igazgatósági értekezlet. Kováts Alajos jelentése.

⁵⁵² MNL OL Z1523. f. 61. cs. 1946 okt. 15-i igazgatósági értekezlet. Kováts Alajos jelentése.

⁵⁵³ Holnapy 1989: 322–323.

használták, egy-egy pályaszakasz műtárgyainak rendbe tételére.⁵⁵⁴ Gyakran nagyobb folyami hidak roncskiemelési, illetve építési munkáiba is besegítettek.

A Duna felett átívelő öt vasúti hídból a legfontosabb a Ferencváros és Kelenföld állomások közötti kétvágányú déli összekötő híd volt. A németek által 1944 utolsó napján felrobbantott hídtól néhány méterre északra, 1945. április 26-án adták át a szovjet utászok által épített fajärmokon nyugvó ideiglenes vasúti hidat. Mint az egyetlen vasúti híd a Dunán nem csak a magyar gazdaság, de a szovjet hadsereg számára is létfontosságú volt, ezért – maga Vorosilov marsall, a magyarországi SZEB vezetője közvetlenül is – folyamatosan nyomást gyakorolt a magyar kormányzatra, hogy a provizóriumot mielőbb váltsák fel egy nagyobb kapacitású szerkezettel. Ehhez persze az is kellett volna, hogy az ózdi vasgyár orosz parancsnoka engedélyezze a híd vasanyagának legyártását, ám a jóvátételi szállítások elmaradása miatt felfüggesztette a gyártást, mindaddig, amíg nem kapott írásos jóváhagyást a Magyarországi Szállítások Hivatal vezetőjétől.⁵⁵⁵

A szovjet műszaki csapatok 1945 tavaszán 18 méteres faszerkezetekkel hidalták át a Dunát, ami hajózási szempontból sem volt ideális, ráadásul a téli jégzajlást is akadályozták volna a szűk nyílások, ez pedig előbb-utóbb a híd pusztulásához vezetett volna. 1945 szeptemberében sikerült egy 70 m hosszú nyílást beépíteni a jobb parthoz közel, ugyanakkor megfeszített munka kezdődött jégtörők építésére, hogy a sok hídroncs miatt amúgy is valószínűsíthetően magas vízállás és a jégzajlás ne verje szét a jármokat, ezzel kettévágva újra az ország vasúthálózatát.⁵⁵⁶ 1945. december 17-én még összesen 800-an dolgoztak a jégtörőkön, másnap már 1276 fő dolgozott a hídnál, köztük 235 internált, 221 bácskai sváb és 691 honvéd.⁵⁵⁷ Néhány napra különösen létfontosságú vált a híd, ugyanis a Kossuth híd elkészültéig ez az egyetlen híd üzemelt a Dunán, a jégzajlás miatt a közlekedés is leállt, így csak a Budapest Keleti pályaudvar és Kelenföld között beállított ideiglenes vonatok jelentették nemcsak Pest és Buda, hanem az ország keleti és nyugati fele között a kapcsolatot. Nem csak személyeket szállítottak a vonatok, hanem postai szállítmányokat, valamint a vonatokba sorozott pórekocsikon gépkocsikat is.⁵⁵⁸

A hídon csak 10 km/h sebességgel haladhattak át a vonatok, így egy-egy vonat áthaladása rengeteg időt vett igénybe. Amíg 1940-ben átlagosan napi 111 vonat haladt át a déli

⁵⁵⁴ Holnapy 1989: 315–319.

⁵⁵⁵ MNL OL Z1610. f. 561. d. 182/1945.

⁵⁵⁶ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945 szept. 11-i igazgatósági értekezlet. Kováts Alajos jelentése.

⁵⁵⁷ MNL OL Z1610. f. 561. d. 252/1945.

⁵⁵⁸ Mezei 2005: 164.; „Vasúti ingajaratok a Dunán való átkelés elősegítésére.” Közlekedési Közlöny. 1946. 4. sz. 18.

összekötő híd két vágányán, addig 5 évvel később napi átlagban csak 21 vonat közlekedhetett a hídon. Kelenföld és Ferencváros állomások közötti 6 kilométeres távolság megtétele néha 72 percig tartott!⁵⁵⁹ Nem csoda, hogy a lassú áthaladás miatt hatalmas torlódás alakult ki 1945/46 fordulóján Budapest térségében. A pécs–budapesti gyorstehervonatok⁵⁶⁰ nem ritkán 10, de négy esetben még 20 óránál is többet váraoztak Kelenföld környékén, hogy átjuthassanak a pesti oldalra.⁵⁶¹ A forgalom növekedése és a jegesártól való félelem miatt még abban az évben megindult a régi összekötő híd egyik szerkezetének úgynevezett félállandó jellegű helyreállítása, amit 1946. november 3-án adtak át ünnepélyes keretek között a forgalomnak, amin már 40 km/h-val közlekedhettek a vonatok.⁵⁶² A híd mielőbbi átadása érdekében 1946 május-augusztus hónapokban négy vasút- és hídépítő század, május-június során még egy ötödik század is részt vett az építkezésben.⁵⁶³ Ugyan Bajánál a szovjetek pontonhidakból létesítettek vasúti hidat, azt azonban csak nagyon ritkán használhatták polgári célra, jellemzően katonai, hadifogoly és jóvátételi szerelvényeket vittek át rajta. A szükségátkelőhely 1945 nyaratól üzemelt 1946 márciusáig.⁵⁶⁴ Az utolsó négy hónapban a 2. vasútépítő zászlóalj 3. százada működtette a pontonhidat.⁵⁶⁵

A déli összekötő félállandó K-híd kapacitását is gyorsan meghaladták a forgalmi igények, ezért az átadását követő évben megkezdték a második – immár végleges szerkezettel tervezett – híd megépítését, amit 1948. szeptember 12-én adták át a forgalomnak. Ennek köszönhetően többszörösére emelkedett a vonal átbocsátó kapacitása.⁵⁶⁶

⁵⁵⁹ MNL OL Z1610. f. 485. d. Magyarország közlekedési problémái. Általános rész. (stencil, 1946 márc. 18?)

⁵⁶⁰ Gyorstehervonat: a két végállomás között csak a fontosabb vasúti gócpontokban rövid időre megálló vonat, ami a gyors kocsicsatolások, illetve lekapcsolások után továbbindul a végállomás felé.

⁵⁶¹ MAV Arch. PG. 10001. d. Pécsi üzletvezetőség emlékeztetője a gőztartások emelkedéséről. Pécsi üzletvezetőség 1946 januári üzemgazdasági jelentése.

Gőztartás, gőzben tartás: a mozdonyt meghajtó megfelelő mennyiségű gőznyomás előállításához hosszú órákig tartó tüzelés szükséges – ezt hívják a mozdony felfűtésének. Egy teljesen leállított, tűznélküli mozdony forgalmképessé tétele 6-8 órát is igénybe vehetett, ezért a nagyobb javításra várók kivételével a mozdonyokat mindig fűtötték – külön fűtőházi személyzet feladata volt a gőzben tartás, hogy a tervezett indulás előtt elég legyen egy-két órával megkezdeni az üzemi nyomásra való felfűtést. A gőzmozdonyok ezen műszaki adottságai miatt várakozás közben is fenn kell tartani a szükséges nyomást, hogy a forgalmi helyzetnek megfelelően bármikor tovább tudjon menni a vonat.

⁵⁶² Papp Tibor: A budapesti déli összekötő vasúti Dunahíd újjáépítése. Közlekedési Közlöny. 1947. 1. szám. 5-7. A híd építéséről és átadásáról lásd még: MAFIRT Filmhíradó. 41. szám. 1946 november. <http://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=6256> (Letöltés ideje: 2022.02.15.)

⁵⁶³ Halassy Géza: Az MN Műszaki Főnökség és jogelődjének története, 1944–1980. Budapest. 1985. Kézirat. HL MN Különgyűjtemény. TGy II./D-9. 55–56.

⁵⁶⁴ Jávor Imre, Bácskai József és Békei Géza visszaemlékezései. In: Újra gurulnak a vonatok. 1996: 59–63, 73–75 és 75–76.

HL MN f. IX/61. 6. d. 1. ő. e.: Összefoglaló jelentés az 1. honvéd műszaki hadosztály, később Műszaki vezetési törzs 1945. október hó 15-től 1947. október hó 1-ig való működéséről.

⁵⁶⁵ Halassy Géza: Az MN Műszaki Főnökség és jogelődjének története, 1944–1980. Budapest. 1985. Kézirat. HL MN Különgyűjtemény. TGy II./D-9. 55–56.

⁵⁶⁶ Mezei 2005: 174.; Magyar Filmhíradó. 28. szám. 1948 szeptember. <https://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=6879> (Letöltés ideje: 2022.03.31.)

A hidak helyreállítását alapvetően a (nyers)anyaghiány és a megfelelő gépek, szerszámok hiánya akadályozta, nem csak közvetlen módon, hanem áttételesen is. A Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű ózdi szénbányái például nem tudtak elég szenet termelni gépek, bányafák nélkül, valamint a legyengült munkások alacsony termelékenysége, illetve az élelemszerző utak miatt. Szén hiányában viszont a vasgyárak, kohók működésében is zavarok keletkeztek, emiatt még azt a kevés mennyiséget is csak lassan tudták legyártani, amit nem jóvátételre kellett készíteni. Ráadásul naponta kapott a gyár prioritást módosító táviratokat, folyamatosan változott, hogy mikor melyik hídhoz gyártsanak öntvényeket.⁵⁶⁷

Ugyan a mezőgazdaság számára katasztrofálisnak bizonyult az 1946-os és 1947-es aszályos időjárás, annyi előnye volt viszont, hogy a rendkívül alacsony folyami vízállások segítettek a roncskiemelési munkákat. Főleg az újpesti összekötő híd – ezen haladt át a Budapest–Esztergom vasútvonal – öbölbeli és főmederi hídroncsainak eltávolítását könnyítette meg az aszályos időjárás. A minisztérium 200 ezer forint póthitelt biztosított a munkálatokhoz.⁵⁶⁸

A Tisza felett átívelő 8 vasúti hídból 1945 végén a szegedi, szolnoki, tiszafüredi és záhonyi hidak ideiglenes szerkezeti megoldásokkal üzemeltek, de a téli jegesár elpusztította a záhonyi provizóriumot, a többi hidat is csak nagy erőfeszítéssel, szovjet és magyar műszaki alakulatok bevetésével tudták megvédeni. 1946. június 27-én a tiszafüredit, november 10-én az algyőit, december 15-én a csongrádi hidat adták át, véglegesen helyreállított formájukban – bár kisebb utómunkálatokra még sor került a következő hónapokban. Ekkor 31 mérnök irányításával mintegy 5000 munkás dolgozott a vasúti hidak helyreállításán.⁵⁶⁹

Magyarország másik legfontosabb hídja a szolnoki Tisza-híd volt,⁵⁷⁰ az egyetlen kétvágányú Tisza-híd, ami összekötötte a Tiszántúlt Budapesttel. Mint az egyik legforgalmasabb vasútvonal kulcsfontosságú volt a még szovjet utászok által épített rozoga provizórium lecserélése állandó hídszerkezetre. A szolnoki hídon vezetett át a Viharsarokba, valamint a Hajdúságba és Nyírségbe vezető nemzetközi fővonalak. Mind az élelmiszerellátás, mind a nemzetközi személy- és áruforgalom, mind a jóvátételi szállítások miatt elsődleges volt a szolnoki kétvágányú Zagyva- és Tisza-hidak mielőbbi újjáépítése. Szolnok és Szajol között 1940-ben naponta 62 vonat haladt át,⁵⁷¹ a háború után az egyvágányú provizóriumon viszont

⁵⁶⁷ MNL OL Z1610. f. 561. d. 134/1945 és 137/1945.

⁵⁶⁸ MNL OL Z1523. f. 62. cs. 1947 okt. 14-i és dec. 16-i igazgatósági értekezletek. Kováts Alajos jelentése.

⁵⁶⁹ Cholnoky 1947.

⁵⁷⁰ A kelenföldi és a szolnoki hidakon a vonatkilométer-teljesítmény 5,7-szer nagyobb volt, mint a hálózat többi részének átlaga! MNL OL Z1610. f. 485. d. Magyarország közlekedési problémái. Általános rész. (stencil, 1946 márc. 18?)

⁵⁷¹ MNL OL Z1610. f. 485. d. Magyarország közlekedési problémái. Általános rész. (stencil, 1946 márc. 18?)

csak lépésben lehetett áttolni a szerelvényeket, ráadásul úgy, hogy a mozdony nem is gurulhatott rá a hídra. Emiatt igyekeztek a hídnál hosszabb szerelvényeket összeállítani Szajol vagy Szolnok állomáson, majd betolni a hídra a vonatot, hogy a túlparton várakozó mozdony átvegye a szerelvényt és a vonat folytathassa útját.⁵⁷² Az időigényes és a forgalmi kapacitást súlyosan visszavetítő módszer egészen 1947 őszéig tartott, az október 17-i ünnepélyes átadás előtt egy hónappal az egyik vágányon már megindult a forgalom.⁵⁷³ A szegedi Tisza-híd szerkezete viszont egyre rosszabb műszaki állapotba került, ezért 1946 novemberében be kellett szüntetni rajta a vasúti forgalmat, két hónappal később pedig a híd elbontását is megkezdték, mert menthetetlennek ítélték.⁵⁷⁴

1947-ben a 876 felrobbantott hídból 817-en zajlott a forgalom, ennek negyede, 224 híd végleges szerkezettel állt. Ebből 93 híd épült meg 1947-ben 2477 m össz-nyíláshosszban, 37 híd provizórium pedig (ebből valójában 34 rossz állapotú provizórium cseréje) 1082 m hosszban. További 593 híd állt ekkor még ideiglenes szerkezettel.⁵⁷⁵ Az 1948. évi munkáinak beszámolójában a Hídfőosztály 75 kisebb híd végleges formában való újjáépítéséről számolhatott be. Ennek következtében a sebességkorlátozások száma az 1947-es 372-ről 333-ra csökkent. 1948 végén még 552 provizórium üzemelt, a felrobbantott 18 963 m össz-nyíláshosszból 5494 méter lett helyreállítva véglegesen. Ugyanilyen ütemben haladva még legalább hét évbe került volna az összes híd és átereszt végleges szerkezetű helyreállítása⁵⁷⁶ – valójában a háborús provizóriumok kicserélése vagy átépítése több évtizeden át tartott.

4. 1. 3. Állomásépületek, üzemi épületek és berendezések

A folyóba robbantott hidak mellett a szétlőtt, kiégett vagy szó szerint téglakupaccá vált állomásépületek és üzemi épületek jelképezték a legplasztikusabban a háborús rombolásokat, ennek megfelelően pedig egy-egy épület újjáépítését az élet felülkerekedésének jeleként aposztrofálták a korabeli közbeszédben, sajtóban és filmhíradóban egyaránt. Az angolszász bombázásokban teljesen megsemmisült Nyíregyháza, Szolnok, Hatvan, Debrecen, Győr és Sopron Déli pályaudvarok, a földi harcok során pedig Székesfehérvár, Sárbogárd és Budapest

⁵⁷² Újra gurulnak a vonatok 1996: 140–142.

⁵⁷³ MNL OL Z1523. f. 62. cs. 1947 szept. 16-i igazgatósági értekezlet. Kováts Alajos jelentése.; MAFIRT Krónika. 91. szám. 1947 október <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6539> (Letöltés ideje: 2022.03.28.)

⁵⁷⁴ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1946 novemberi és 1947 januári üzemgazdasági jelentések. Pályafenntartási fejezetek.

⁵⁷⁵ MNL OL Z1523. f. 63. cs. 1948 jan. 13-i igazgatósági értekezlet. Kováts Alajos jelentése.

⁵⁷⁶ MNL OL Z1523. f. 64. cs. 1949 jan. 11-i igazgatósági értekezlet. Kováts Alajos jelentése.

Déli pályaudvar vált romhalmazzá.⁵⁷⁷ Összesen 1080 felvételi épület⁵⁷⁸ üzemelt a háború előtti Magyarországon, ebből 56 teljesen megsemmisült, 117 épület súlyosan, 270 kisebb mértékben rongálódott. A 4058 őrház és váltóőrház közül 266 pusztult el, 355 rongálódott meg súlyosan és 811 könnyebben.⁵⁷⁹ A két nagy fővárosi indóház, a Keleti és Nyugati pályaudvarok szintén súlyos sérüléseket szenvedtek. A csarnokok üvegborításai megsemmisültek, ezek pótlása lassan zajlott a hatalmas anyagszükséglet és költségvonzata miatt. (20. kép) A három nagy budapesti fejpályaudvar helyreállítási munkáit a MÁV saját erőből oldotta meg végül, nem építette fel magánvállalkozóval.⁵⁸⁰

A legtöbb helyen barakkokat állítottak fel a forgalmi szolgálat ellátásához, a nagyobb épületek helyreállításához vagy teljes újjáépítéséhez nem állt rendelkezésre sem elegendő anyag, sem pénzügyi forrás. A teljesen megsemmisült állomásépületek közül Sárbogárd csomópont felvételi épülete elsők között épült meg még 1947-ben, funkcionalista stílusban, viszont a péceli épület építész tervei már 1945 júliusában elkészültek – igaz, felépítésére csak 1950-ben került sor.⁵⁸¹ A MÁV építészeti tervpályázatot hirdetett kisebb állomásépületeinek korszerűsítésére, illetve újjáépítésére. Ennek keretében épült meg Aszód,⁵⁸² Isaszeg⁵⁸³ és Martonvásár⁵⁸⁴ felvételi épületei, még funkcionalista stílusban, de már 1949 után.⁵⁸⁵ A kommunista hatalomátvétel után viszont az építészetben kötelezővé vált a szocialista realizmus irányzata, így Székesfehérvár⁵⁸⁶ – bár eredeti tervek szerint a későbbi szóhasználat szerint „nyugatias, dekadens” stílusban épült volna meg – és Hatvan állomásépületei már ennek jegyében készültek el az 1950-es években.⁵⁸⁷

A háborúban néhány kisebb állomás épületei is megsemmisültek. Ezeket viszonylag könnyen tudták pótolni, hiszen kisebb méretüknél fogva újjáépítési költségüket könnyebben elő

⁵⁷⁷ Gombár–Kubinszky 1988: 90.

⁵⁷⁸ A közbeszédben általában állomásépületként említették a felvételi épületet, ebben volt található a forgalmi iroda, a pénztár és az utascarnok(ok), várótermek, valamint az esetleges éttermek.

⁵⁷⁹ Gál 1946: 66.

⁵⁸⁰ MÁV Arch. PG. 10003. d. 1948 májusi és júniusi üzemgazdasági jelentések. Pályafenntartás fejezet.

⁵⁸¹ MÁV Arch. FT. 10095. ő. e.

⁵⁸² MÁV Arch. MT. 13076. ő. e.

⁵⁸³ MÁV Arch. AB. 16737. d. 7256/74/1952.

⁵⁸⁴ MÁV Arch. AB. 12046. d. 32575/1950.

⁵⁸⁵ Kiss–Kubinszky–Kummer 1996: 169–170.

⁵⁸⁶ „A székesfehérvári új felvételi épület.” Vasút. 1952. 10. sz. 10.

⁵⁸⁷ „Változatok az újjáépítésre” német és lengyel városok II. világháború utáni újjáépítését bemutató kiállítás magyar vendégkiegészítéseként Tamáska Máté történész „Újjáépített vidéki vasútállomások” címmel rendezett kiegészítő tárlatot 2019/2020 fordulóján a háború alatt megsemmisült vasútállomási épületek pótlásának történetéről. <https://epiteszforum.hu/hiv-a-vasut-var-a-mav-kiallitas-a-videki-vasutallomasok-1945-utani-ujjaepiteserol--1> (Letöltés ideje: 2022.09.20.)

lehetett teremteni. Többek között Marcaltó és Császárr mellékvonali állomások felvételi épületei is így tudtak újjáépülni már 1947-ben.⁵⁸⁸

Az utazóközönség számára kevésbé látványos, de annál hűsbavágóbb volt a forgalom számára a különböző kiszolgáló létesítményekben esett szintén hatalmas pusztítás, amelyek helyreállítását megnehezítette, hogy rengeteg építőanyagra – köztük speciális anyagokra, mint például dróttüveg, különböző méretű és ötvözetű fémcsövek – volt szükség ezek újjáépítéséhez. Ahogy a háborús károkat összefoglaló fejezetben látható, a vontató- és vontatott járművek karbantartását, javítását végző üzemek épületei is súlyos károkat szenvedtek. Egyes mozdonyszínek teljesen megsemmisültek, máshol csak a falak maradtak, így tető és ablak hiányában a téli hidegben az egyébként is alultáplált és alulöltözött vasutasoknak kellett munkájukat végezni. A 184 fűtőházból 43 semmisült meg, 36-ban súlyos, 32-ben kevésbé súlyos károk estek. 290 műhelyi épület esetén az alábbi számokat találjuk: 141, 54 és 52.⁵⁸⁹ 1947 nyarán összesen 24 590 m² dróttüvetes és 4316 m² zsinórüveg beszerzésével tartották megoldhatónak a vontatási épületek befedését, de a magyar ipar csak havi 2000-2000 m² üveget tudott biztosítani a vasútnak.⁵⁹⁰

Még inkább létkérdés volt a vízállomási berendezések és építmények helyzete. A gőzmozdonyok működéséhez nélkülözhetetlen a víz, hiszen annak elgőzöltetéséből származik a mozdonyt meghajtó energia. Vízutánpótlás nélkül tehát nem működhet vasút, ezért minden nagyobb állomáson, illetve csatlakozó állomáson létesítettek vízvételi berendezéseket (víztornyot vagy vízházat és a hozzájuk tartozó vízdarukat, amikkel fel lehetett tölteni a gőzmozdonyok víztartályait). 1944-ben 336 vízállomás működött a trianoni hálózaton, ennek a fele, 167 rongálódott meg, vagy pusztult el. Két év alatt végleges formában 63, ideiglenes megoldásokkal további 25 vízállomási berendezést sikerült újjáépíteni. Korszakunk végén 97 végleges és 23 ideiglenes megoldással újjáépített vízállomás üzemelt már. A vízvételzési lehetőséget viszonylag gyorsan megoldották a leleményes vasutasok, olykor egy-egy elhagyott, tönkrement mezőgazdasági lokomobilt javítottak ki és fogtak be vízszivattyúzásra. A vízvételzési gondokat nehezítette az 1947-es aszály, különösen az Alföldön okozott problémát a gőzmozdonyok vízellátása. A Debreceni Üzletvezetőség területén öt, a Pécsi Üzletvezetőség területén egy vízszállító kocsit kellett üzembe helyezni az egyes vízállomások működésének biztosítására, mert kiapadtak a kutak.⁵⁹¹

⁵⁸⁸ MÁV Arch. AE. 10761. d. 8795/1946.

⁵⁸⁹ Gál 1946: 66.

⁵⁹⁰ MNL OL Z1523. f. 62. cs. 1947 aug. 11-i igazgatósági értekezlet. Kopasz Károly jelentése.

⁵⁹¹ MNL OL Z1523. f. 69. cs. 1947 okt. 13-i igazgatósági előértekezlet. Jelentések a vízhiányról.

Bár 1947. októberben a MÁV elnökhelyettese optimistán számolt be arról, hogy minden fontosabb műhelyépület helyreállítását a télre be tudják fejezni, valójában ettől még messze járt az Államvasutak.⁵⁹² A debreceni üzletvezetőségénél – mivel a mátészalkai, vásárosnaményi, polgári, tiszafüredi és tiszalöki fűtőházak megsemmisültek – az ablak- és tetőhiány miatt a mozdonyokat csak gőzben tartással, motorkocsikat csak járatással lehet megóvni a fagykártól, ami természetesen a szénfogyasztás emelkedésével járt.⁵⁹³ A hároméves terv 1947/48-as vasúti magasépítményi beruházásai között ezért elsődleges fontosságot élveztek a műhelyek tetőfedési, üvegezési és fűtési munkálatai.⁵⁹⁴ 1948 végén is még számos fűtőház hiányos tetőzettel üzemelt. A sátoraljaújhelyi fűtőháznak csak egyik vágánya felett készült el a tető, a miskolci körfűtőháznak csak 14 állása volt zárt, a négyszög-fűtőház helyreállítása pedig még el sem kezdődött.⁵⁹⁵ Az év végéig a vontatási és műhelyi épületekben keletkezett, több mint 1,7 millió léghöbméterre rugó épületkárból 932 ezer léghöbméternyi épületet végleges, 483 ezer léghöbméternyit ideiglenes megoldással állítottak helyre.⁵⁹⁶

Hasonlóan lassan ment a szénszerelő berendezések és fordítókorongok kijavítása, újjáépítése. Komoly földmunkaigény mellett rengeteg betonra volt szükség, az egyedileg legyártandó vasszerkezeteket nem is említve. Nem egy helyen, ahol még széndaru sem állt rendelkezésre, a fűtőházi szénrakodó munkások kénytelenek voltak kosarakkal, kézzel összekeverni az adott szénkeveréket, és kézi darukkal felrakodni – típustól függően – akár több tonna szenet is a mozdonyokra. A 117 fordítókorongból 60 semmisült meg, amiből 35-öt sikerült helyreállítani 1948 novemberéig. A 30 szénszerelő berendezésből 18 vált használhatatlanná, ezeket mind kijavították korszakunk végére.⁵⁹⁷

Az áruforgalmi épületek és berendezések, mint a különböző áruraktárak, oldal- és homlokrakodók, élőállatrakodók, vagy éppen a vágányhidmérlegek is nagy számban váltak a háború áldozataivá. 1586 áruraktári épületből 263 semmisült meg, 212 szenvedett súlyos károkat, 252 pedig kisebb sérüléseket. A 422 állatrakodóból 9 pusztult el, 15-öt nagyobb, 55-öt pedig kisebb károk értek.⁵⁹⁸ A raktári és szertári épületek 2,8 millió léghöbméteréből mintegy

⁵⁹² MNL OL Z1523. f. 62. cs. 1947 okt. 14-i igazgatósági értekezlet. Kopasz Károly beszámolója.

⁵⁹³ MNL OL M-KS SZKL. 48. f. 54. dosszié. 1947. nov. 21-i gépészeti értekezlet. Kövesi István, a Debreceni Üzletvezetőség vontatási osztályvezetőjének jelentése.

Jelen helyzetben a javítandó mozdonyokat sem lehetett tűz nélkül hagyni, különben elfagytak volna a vízcsövek. Ez jelentős szénfelhasználási többletet eredményezett. Lásd az 561. lábjegyzetet.

⁵⁹⁴ MNL OL M-KS SZKL. 48. f. 54. dosszié. 1947. dec. 19-i gépészeti értekezlet. Kosztich Agenor, a Gépészeti Főosztály Műhelyi Szolgálat vezetőjének hozzászólása.

⁵⁹⁵ MNL OL M-KS SZKL. 48. f. 118. dosszié. 1948. nov. 24-i gépészeti értekezlet. Balogh József, a Miskolci Üzletvezetőség vontatási osztályvezetőjének jelentése.

⁵⁹⁶ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 100. d. 5995/1948.

⁵⁹⁷ MÁV Arch. GG . 10005. d. 41. t.; MNL OL XIX-H-1-aa-1. 100. d. 5995/1948.

⁵⁹⁸ Gál 1946: 66.

750 ezer súlyosan, 661 ezer léghöbméter kisebb mértékben sérült. 1948 év végéig félmillió léghöbméternyi épületet sikerült véglegesen és majd negyedmillió léghöbméternyit ideiglenes megoldással újjáépíteni.⁵⁹⁹ Sőt, mivel a vonatforgalom újraindításához nem volt szükség a raktári vágányokra, ezek helyreállítása lassabb ütemben zajlott. Ez persze összefügg azzal is, hogy a gazdasági élettel párhuzamosan bővült az áruforgalom, a pénzügyi stabilizációt követően, főleg 1947 tavaszán kezdett erőteljes emelkedésbe a civil áruforgalom. Az általános szegénység miatt rengeteg árudézmálási esetet – általában civilek, de szép számmal akadtak vasutasok is az elkövetők között – jelentettek, ami súlyos pénzügyi terhet jelentett a MÁV-nak. Éppen ezért 1946 elejétől folyamatosan napirenden volt a raktárak újjáépítésének és a rakterek körülkerítésének ügye.⁶⁰⁰ A vasút 1946 júniusi centenáriumát több helyen is – az érintett települések munkaerejének és/vagy anyagi hozzájárulásának bevonásával – egy-egy épület, rakodó vagy más kiszolgáló létesítmény újjáépítésével „ünnepelték” meg. A Miskolci Üzletigazgatóság például így tervezte Eger, Füzesabony és Gyöngyös állomások raktárainak pótlását.⁶⁰¹ A raktárhiány nem csak a fuvaroztató cégek szempontjából jelentett gondot, de saját készleteit sem tudta megfelelően tárolni a MÁV. A vizsgált időszak végén, 1948 novemberében az anyagbeszerzésért felelős főosztályvezető még mindig arra panaszkodott, hogy a háborús sérülések nagy része még mindig kijavíthatatlan, így nem lehet megfelelően tárolni az alkatrészeket, üzemanyagokat.⁶⁰² A hároméves terv során a MÁV beruházásainak 5,71%-át, 10,6 millió békebeli pengőt kívántak áruforgalmi létesítmények és berendezések építésére és helyreállítására fordítani.⁶⁰³ A háború alatt 1,4 millió léghöbméternyi raktár és szertári épület sérült meg vagy pusztult el, amiből 1946 végéig 382 ezret végleges, 227 ezret ideiglenes formában sikerült helyreállítani. 1948 végére közel félmillió léghöbméternyi épületet állítottak helyre végleges formában, további negyedmilliónyit pedig provizórikus megoldással.⁶⁰⁴

Itt kell megemlíteni Záhony állomás fejlesztését is. Korábban egy nem túl fontos határállomás volt, de Kárpátalja Szovjetunióhoz csatolásával, és ennek következtében a szovjet vasutak által használt széles nyomtáv megjelenésével ugrásszerűen megnőtt a határállomás jelentősége. Különösen azért, hogy Moszkva 1948 januárjában beleegyezett, hogy a jóvátételi

⁵⁹⁹ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 100. d. 5995/1948.

⁶⁰⁰ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1946 novemberi üzemgazdasági jelentés. Kereskedelmi szolgálat fejezet. MNL OL Z1523. f. 67. cs. 1946 jan. 8-i üzletigazgatói értekezlet. Varga László hozzászólása a szénhiányhoz.; 1946. febr. 12-i üzletigazgatói értekezlet. Bebrits Lajos államtitkár beszéde.

⁶⁰¹ MNL OL Z1523. f. 67. cs. 1946 márc. 12-i üzletigazgatói értekezlet. Barta Aladár üzletigazgató jelentése.

⁶⁰² MNL OL Z1523. f. 63. cs. 1948 nov. 16-i igazgatósági értekezlet. Kanovits Zoltán jelentése.

⁶⁰³ MNL OL XIX-H-1-a. 105. d. MÁV hároméves munkaterve. Érdekes kérdés, hogy 1947-ben miért pengőben tervezték a hároméves terv beruházási költségeit. Talán azért, mert a hároméves terv alapvetően az 1938-as színvonalhoz viszonyított, ezért tehát – legalábbis a munkatervekben – könnyebb volt háború előtti pengőben számolni, mint átváltani – az értékét ha lassú ütemben is, de folyamatosan vesztő – forintra.

⁶⁰⁴ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 100. d. 5995/1948.

árakat már nem szovjet területen átadva lajstromozták, hanem dunai kikötőben, vagy a magyar–szovjet határon átadva is elfogadták, így már nem kellett valamelyik Fekete-tengeri szovjet kikötőig, vagy kárpátaljai állomásig elfuvarozni az árut. Ez jelentős logisztikai – kevesebb járműre lett így szükség a jóvátételi áruk fuvarozására, a felszabaduló kapacitásokat a gazdasági élet igényeinek kielégítésére lehetett fordítani – és pénzügyi könnyebbséget jelentett Magyarország számára.⁶⁰⁵ Az állomás átrakodó, üzemváltó fejlesztése 1947 tavaszán indult meg,⁶⁰⁶ és folyamatosan tartott nem csak a vizsgált periódusban, de több hullámban majdnem végig a szocialista korszakban. Az év augusztusában már meg is indult a szovjet vasérc szállítása Magyarországnak és szénérc szállítása Jugoszláviának záhonyi átrakással, ekkor még a provizórikus Tisza-hídon keresztül.⁶⁰⁷

A záhonyi Tisza-híd újjáépítése magyar–szovjet együttműködésben történt. Magyarország szállította jóvátétel keretében a híd vasanyagát, amit szovjet műszaki csapatok építettek be. A hidat 1948. június 16-án adták át a forgalomnak.⁶⁰⁸ A záhonyi bővítésre 1948 végéig 26 millió forintot fordított az Államvasutak.⁶⁰⁹ Többek között új normál és széles nyomtávú vágánycsoportok épültek a szükséges raktárakkal, vízházakkal, irodákkal és laktanyákkal, de egy külön MÁVAG átszerelőműhely is létesült, ahol a jóvátételre gyártott vasúti járművek szovjet nyomtávra való átalakítását lehetett elvégezni, valamint egy tengelyátszerelő telep, hogy az áruval rakott kocsikat ne kelljen átrakni, a futóművek kicserélésével sokkal gyorsabbá téve a szállítási folyamatot.⁶¹⁰ A határállomás fejlesztése többszörösére emelte a személyzet létszámát, így egy 30 lakóépületből álló lakótelepet is felépítettek a községben.⁶¹¹ Az 1948-ban átadott vasutastelepet a miniszter után a köznyelv el is nevezte Gerő-telepnek.⁶¹² Jól jellemzi a vasút korlátozott lehetőségeit, hogy még a rendkívül fontos záhonyi rendezőpályaudvar építéséhez is kénytelen volt felújított robbantott sínszálakat is felhasználni.⁶¹³

⁶⁰⁵ Borhi 2005: 158.

⁶⁰⁶ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 márciusi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

⁶⁰⁷ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 augusztusi üzemgazdasági jelentés. Általános rész.

⁶⁰⁸ MÁV Arch. PG. 10003. d. 1948 júniusi üzemgazdasági jelentés. Hídépítés fejezet.

⁶⁰⁹ MNL OL Z1523. f. 63. cs. 1948 dec. 14-i igazgatósági értekezlet. Szanati Jenő jelentése.

⁶¹⁰ MÁV Arch. PG. 10003. d. 1948 júniusi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

⁶¹¹ MÁV Arch. PG. 10003. d. 1948 júliusi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

⁶¹² Horváth F. 1996: 16.

⁶¹³ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 decemberi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

4. 1. 4. Távközlő- és biztosítóberendezések

A vasúti forgalom kapacitását jelentősen visszavette, hogy a biztosítóberendezések – melyek jelentős része már a háború előtt sem volt korszerű – teljesen megsemmisültek. Ezek pótlása a rendkívüli anyagigény és szakértelem, valamint maguk a munkafolyamatok magas időigénye miatt vontatottan haladt. A legfontosabb feladatot a távbeszélő hálózat pótlása jelentette. A biztonságos közlekedés alapfeltétele még napjainkban is, hogy a szomszédos állomások kommunikálni tudjanak egymással, hogy mikor, melyik irányból indulhat vonat a másik állomás felé. Ezen kényszerűség miatt a telefonvonalak – gyakran ideiglenes műszaki megoldással való – helyreállítása mindenhol prioritást élvezett. A háború előtt 3235 sorompó üzemelt a vasútvonalak mentén. A harcok során 416 megsemmisült és 1527 megrongálódott.⁶¹⁴ 1946 augusztusi összesítés szerint ekkor még 954 nem üzemelt, átlag fölött sérültek vagy rongálódtak meg a budapesti (42%) és a szombathelyi (53%) üzletvezetőség területén a közlekedésbiztonságot szolgáló berendezések.⁶¹⁵ A sorompók helyreállítása – bár nem olyan látványos, mint egy újjáépített híd átadása – kevesebb közfigyelmet kapott, attól azonban még komoly gazdasági hatásai voltak, ugyanis a forgalmasabb keresztezésekben lévő üzemképtelen sorompóknál is plusz embert kellett alkalmazni a közúti forgalom megállítására. Egy-egy sorompó újjáépítésével tehát személyügyi kiadásokat lehetett megtakarítani, illetve más munkákra felhasználni a pályafenntartáshoz tartozó alkalmazottakat. Arról sem szabad elfelejtkezni, hogy a biztosítóberendezések hiánya, illetve a távközlési lehetőségek korlátozottsága jelentősen emelte a balesetek bekövetkezésének valószínűségét. Különösen 1945 nyarának végéig számtalan baleset, illetve forgalom biztonságát veszélyeztető eset történt a jelzőberendezések értelmezésének szabályozatlansága miatt.⁶¹⁶ Az Igazgatóság végül 1945 szeptemberében adott ki központi utasítást a jelző berendezések használatáról és értelmezéséről.⁶¹⁷

A sorompó és a mechanikus jelzőberendezések helyreállításában a legnagyobb gondot a megfelelő méretű huzalok hiánya okozta. A jóvátételi leterheltségek miatt a Deichsel és a Felten cégek nem tudták időben leszállítani a MÁV megrendeléseket, a 82 tonna 4 mm-es acélhuzalból mindössze 16 tonnát tudott átvenni a vasút.⁶¹⁸ Az anyagbeszerzési nehézségek ellenére a háború után két évvel a megrongált és megsemmisült 15 310 km távíró vonalból 5869 km-et sikerült újjáépíteni, 1948 végére 7500 km-t végleges, további 400 km-t ideiglenes

⁶¹⁴ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1946 jan.8-i igazgatósági értekezlet. Déry Hugó jelentése.

⁶¹⁵ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 augusztusi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartás fejezet.

⁶¹⁶ Pálmány 1981: 105–110.

⁶¹⁷ MNL OL XXIX-H-50. 143. d. 30020/1945

⁶¹⁸ MNL OL Z1523. f. 62. cs. 1947 máj. 13-i igazgatósági ülés. Budai Károly jelentése.

megoldásokkal helyreállítani. A távbeszélő vonalak esetében 10 187 km vezetékkel kellett volna pótolni, ebből 8165 km-t sikerült is, emellé 234 km-nyi új vezetékkel is építettek. 1948 novemberében meghaladta a 9500 km-t a vonalak hossza. A távbeszélő készülékek terén a felük, 4192 semmisült meg a háborúban, amik közül 1947 nyaráig 3391-et tudtak helyreállítani és 2100 új készüléket forgalomba helyezni – a jelzők, sorompók megsemmisülésével ugrásszerűen megnőtt a munkaerőigény, ami azzal is járt, hogy új távbeszélő készülékeket kellett telepíteni. A trianoni Magyarország területén 1944-ben 367 állomás rendelkezett biztosítóberendezéssel, amiből 272 elpusztult a harcok és bombázások során. Két év alatt 83 állomás biztosítóberendezését sikerült újjáépíteni. Másfél évvel később már 137 állomáson üzemelt biztosítóberendezés, további 20 helyen pedig részben működött.⁶¹⁹

Egy év elteltével, 1948 nyarán tudott Oláh Imre, a Forgalmi főosztály vezetője beszámolni arról, hogy végre elegendő acélhuzalt kapott a vasút, hogy az egyébként üzemképes jelzőket be lehessen kötni az egyes szolgálati helyekre, növelve a közlekedésbiztonságot, gyorsítani a közlekedést és ezzel javítva a vonal forgalmi kapacitását.⁶²⁰

Az utolsó évben ugyan még rengeteg állomási és vonali biztosítóberendezés nem került helyreállításra, a MÁV Igazgatóságon már automata térközbiztosító rendszer fejlesztésén gondolkodtak,⁶²¹ ehhez pedig – hazai gyártó híján – a svájci Integra céget választották ki.⁶²² Az automata és félautomata térközbiztosító berendezésekkel ugyanis jelentős számú munkaerőt – jelzőőröket – lehetett volna kiváltani, egyszersmind emelni az adott vonal forgalmi kapacitását és biztonságát. Ennek persze nagyon bonyolult és költséges technikai előfeltételei voltak, mint például a megfelelő elektromos hálózat és jelfeldolgozó központok kiépítése.

4. 1. 5. Hároméves terv infrastruktúrára szánt beruházási költségei

A vasúti pályainfrastruktúra helyzetének alakulását áttekintve kijelenthető, hogy a vasút igyekezett a lehető legjobban hasznosítani a számára biztosított forrásokat, nem egyszer a közlekedésügyi minisztérium hatékony lobbizásának köszönhetően tovább is nyújtózkodhatott a vasút az eredetileg szabott költségvetési takarónál.

A rendkívüli erőfeszítéseknek köszönhetően a korszak végére a forgalom meghaladta az utolsó békeév szintjét, annak ellenére, hogy a pályahálózatot nem sikerült még mindenhol helyreállítani. Az újjáépítés ilyen fokú előre haladása elképzelhetetlen lett volna a hároméves

⁶¹⁹ MÁV Arch. GG. 10005. d. 41. t.; MNL OL XIX-H-1-aa-1. 100. d. 5995/1948

⁶²⁰ MNL OL Z1523. f. 63. cs. 1948 júl. 13-i igazgatósági ülés. Oláh Imre jelentése.

⁶²¹ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 124. d. 77209/1948.

⁶²² „2446/1948 G. F. sz. határozat: Vasúti biztosítóberendezések szállítására szerződés megkötése a svájci „Integra” céggel.” Gazdasági Főtanácsi Határozatok Tára. 1948. 40. sz. 869.

terv beruházásai nélkül. A hároméves terv indulásakor 6585 millió forintba tervezett beruházási-újjaépítési programból 1676 millió forintot, tehát a beruházások negyedét szánták a közlekedési hálózat fejlesztésére, ebből 724 milliót a Magyar Államvasutakra.⁶²³ Ez egyrészt jól mutatja, hogy a magyar gazdaságban és közlekedésben még mekkora szerepe volt a vasútnak, illetve hogy milyen súlyos károk érték a közlekedési rendszereket.

A MÁV pályaépítésre, fejlesztésre és pályaudvarok helyreállítására, illetve bővítésére összesen 22,6 millió, hidak építésére, újjaépítésére 45,31 millió, távközlő és biztosítóberendezésekre 26,4 millió, áruforgalmi építményekre és berendezésekre pedig 10,61 millió pengőt kívánt fordítani.⁶²⁴ A vontatási épületekre, laktanyákra, víz- és szénvételező berendezésekre további 18,5 milliót, műhelyek újjaépítésére (épületekkel, berendezésekkel és szerszámgépekkel együtt) 18,7 milliót, villamosítására pedig 10,68 millió pengőt kalkuláltak.⁶²⁵ A tervezett beruházások nem mind készültek el határidőre, legékeőbb példája a Miskolc–Barcika második vágány megépítése, amit program szerint 1948-ban kellett volna megépíteni. A 25 km vágány azonban csak két részletben valósult meg 1952-ig.⁶²⁶

Ebben persze közrejátszott a tervperiódus lerövidítése két és fél évre, hiába emelték fel a tervperiódus beruházási összegeit. A Magyar Dolgozók Pártja Állampolitikai Osztályán készült lezáró jelentés szerint összesen 10 324 millió forintot ruháztak be, és bár a közlekedésre fordított beruházási összegek is emelkedtek, arányait tekintve viszont a tervezett 25% helyett csak 20,4% jutott a közlekedésre.⁶²⁷

Azt persze nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy a vasúti infrastruktúra helyreállításának gyors lezárása a későbbi évtizedekben bosszulta meg magát. Különösen a második vágányok hiánya vált hosszú távon problémássá, annál is inkább, mivel ezek kivétel nélkül mind nemzetközi forgalmat is bonyolító fővonalakról hiányoztak – egyedüli kivétel a Miskolc–Sátoraljaújhely volt, ahol a trianoni döntés miatt már a két világháború közötti forgalom mértéke sem indokolta mindkét vágány fenntartását. Legjobban a (Budapest-)Rákos–

⁶²³ Magyarország hároméves terve. Országos Tervhivatal. 1947.

Az összegbe nem tartoztak bele a gazdasági vasutakra szánt források, azokat a földművelési beruházásokhoz számolták.

⁶²⁴ A pénzügyi stabilizációkor a forint és az 1938-as pengő arányát 1:3,47-ben állapították meg, tehát 1 forint 3,47 pengőt ért. Márton 2012.; Botos 2006. 206–207.

Az aktuális összegek hozzávetőleges mai értékére lásd Danyi Pál egyetemi docens (BMGE) összefoglaló táblázatát: <https://artortenet.hu/magyar-penzertekindex-arak-es-devizak-alapjan-1754-tol/> (Letöltés ideje: 2022.12.28)

⁶²⁵ MNL OL XIX-H-1-a. 105. d. A Magyar Államvasutak hároméves terve.

Itt a villamosítás nem csak a vontatás elektrifikálását jelenti, hanem az egyes állomások és szolgálati helyek, műhelyek villamossági munkáit is!

⁶²⁶ Unyi 1989: 20.

⁶²⁷ MNL OL M-KS. 276. f. 112. cs. 45. ő. e.

Szolnok vonal, a Hatvan–Somoskőújfalu vonal Selyptől országhatárig terjedő szakasza, és a Budapest–Szolnok–Debrecen vonal Kisújszállás–Debrecen szakasz második vágányának hiánya vált a későbbiekben hűsbavágóvá a Rákosi-korszak permanensen visszatérő közlekedési válságaikor. A fenti szakaszok visszaépítése majdnem két évtizeddel később indult csak meg a nógrádi vasút kivételével, az egykor szebb napokat megélt salgótarjáni fővonal napjainkra a vicinálisok szintjére süllyedt. Ugyanilyen hosszan elhúzódó problémává váltak a hídprovizóriumok cseréje, 1955-ben 260 helyen üzemelt még ideiglenes hídszerkezet, amin csak csökkentett sebességgel és/vagy terheléssel közlekedhettek a vonatok. 1965-ben 42, tíz évvel később még 33 provizórium ívelt át folyóinkon.⁶²⁸

4. 2. A járműpark alakulása

A vasút egyik legbonyolultabb kérdése a járművek helyzete volt, a nemzetközi érdekeltségek és ellenérdekeltségek miatt. Ahogy arról már szó esett, a vasúti járműpark is súlyos veszteségeket szenvedett: rengeteg jármű semmisült meg a bombázások és a harcok során, viszont még ennél is jóval több került a határokon túlra. Ezek pótlására a Vörös Hadsereg – hogy logisztikai szükségleteit, illetve zsákmány- és hadifogolyszállítási igényeit biztosítsa – saját zsákmányolt készleteiből, illetve a környező államok vasútjairól vezényelt át mozdonyokat és kocsikat Magyarországra. Ez ugyan elkerülhetetlen folyamat volt, ugyanakkor csak fokozta a már a háború végén is egyre nagyobb méreteket öltő járműpark-keveredést.

4. 2. 1. Arccal a vasút felé! – rohammunka a járműpark helyreállításáért

1945. május 4-én a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumban tartott értekezletet az Iparügyi Minisztérium, a Gyáriparosok Országos Szervezete, az Országos Gazdasági Tanács, valamint a MÁVAG és a szakszervezetek képviselői a vasút újjáépítéséről. Ennek nyomán a 2559/1945 sz. ME. rendelettel állították fel a Vasútügyi Tárcaközi Bizottságot azzal a feladattal, hogy elősegítse a vasút helyreállítását. A közlekedési tárca április 20-tól – tehát még Gábor József minisztersége alatt – folytatott tárgyalásokat 7 magánvállalattal, hogy vegyenek részt az év végéig helyreállítandó 10 ezer teherkocsi újjáépítésében. Május 19-én került sor a szerződések aláírására, amiben a magáncégek vállalták, hogy a teljes kocsikontingens felét ők építik újjá. A Ganz havi 90 000, a győri Magyar Waggon és Gépgyár (MWG) havi 80 000, a

⁶²⁸ Unyi 1989: 28.

többi öt gyár 20-20 ezer munkaórát vállalt kocsijavítási munkákra.⁶²⁹ Nyáron tovább bővült a kocsifelújításba bevont gyárak száma, összesen 12 vállalattal kötött szerződést a MÁV.⁶³⁰ Ahogy a jóvátételi szállításokban való részvétel, úgy a kocsijavítási program is előnyös volt a cégek számára, mert a legkritikusabb időszakban juttatta őket állami megrendeléshez, valódi üzleti kockázat nélkül. Éppen emiatt kapcsolódtak be a kocsijavításokba, illetve alkatrészjavításba olyan cégek is, amelyeknek alig, vagy egyáltalán nem volt kifejezetten vasúti járműépítő tapasztalatuk.

Ennek a szerződésnek alapján hirdette meg immár Gerő Ernő kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter a Magyar Kommunista Párt 1945. május végi országos értekezletén „Arccal a vasút felé!” programot, ami tulajdonképpen az első munkaverseny volt 500 mozdony és 10 000 kocsi helyreállítását előirányozva az év végéig. Mozdonyokat kizárólag a MÁV műhelyeiben javítottak, ahogy személykocsikat is, a teherkocsik helyreállításában vettek részt a vállalatok, a kisebbek alkatrészgyártással, illetve javítással járultak hozzá a program sikeréhez. Ez persze csak úgy működött volna, hogy a MÁV vállalta, hogy azokat a speciális alkatrészeket, amiket a gyárak nem tudnak saját maguknak legyártani, azokat időben biztosítani fogja. Ez viszont nem teljesült, a gyárak jócskán elmaradtak vállalásaiktól, mert képtelenség volt fa- és vasáruhoz jutni, és a MÁV sem tudta időben átadni a speciális alkatrészeket. Ugyanakkor sem a MÁV, sem a minisztérium nem minden esetben vette figyelembe a nehézségeket, a teljesítéseket, ami nem csak elszámolási vitához vezetett, de a sajtóban is megjelent Gerő Ernő vállalatokat elmarasztaló bírálatai, amit az érintett cégek erősen sérelmeztek.⁶³¹

A MÁV műhelyeiben⁶³² 562 gőzmozdony és 10 villamos mozdony, 4076 teherkocsi és 571 személykocsi készült el az év végéig.⁶³³ További 599 teherkocsit javítottak meg az egyes fiókműhelyek, illetve fűtőházak is.⁶³⁴ A magánvállalatok a vállalt 5000 teherkocsi helyett végül 1182-et építettek újjá, kevesebb, mint negyedét a vállaltak. A Roesseman cég teljesített a legjobban, a számára kiszabott mennyiség 40%-át állította helyre, de a győri MWG is 38%

⁶²⁹ Pálmány 1981: XXIV.

⁶³⁰ Gál 1946: 124. A 12 cég és egyesülés a következők voltak: Ganz és Társa Waggongyár Rt., Magyar Waggon és Gépgyár Rt., Nemzetközi Hálókocsi Társaság (Pestszentlőrinci Főműhely), Orenstein és Koppel Magyar Rt., Roesseman-Harmatta gép- és csőgyár Rt., Magyar Vegyipari Gépgyár Rt., Oetl Antal vasöntöde és gépgyár Rt., Uhri Testvérek autókarosszéria és járműgyár, Első Magyar Gazdasági Gépgyár Rt., Kühne Mezőgazdasági Gépgyár Rt., Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt. és a Vadásztöltény-, Gyutacs- és Fémárugyár Rt.

⁶³¹ Pálmány 1981: 115–118.

⁶³² A Szeged-Csanádi Egyesült Vasutak államosításával annak makói műhelye 1945 szeptemberétől vett részt a kocsijavítási rohammunkában.

⁶³³ Gál 1946: 120.

⁶³⁴ Gál 1946: 122.

felett teljesített.⁶³⁵ A fentiekén kívül még más vállalatok és közületek is vállaltak kocsijavítást, a Hódmezővásárhelyi Szabad Szakszervezet 165 kocsit, a tatabányai bányászok 100 kocsit, míg a dorogi bányászok 48 kocsit építettek újjá, valamint a Budapesti Helyi Érdekű Vasúthoz 40 kocsi, míg a Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársasághoz (BSZKRT) 33 kocsi köthető. Mindent összevéve 6477 teherkocsit és 571 személykocsit állítottak helyre, mivel azonban egy személykocsit két és fél teherkocsinak számoltak, így 7904 kocsi került be a statisztikába.⁶³⁶

A 100. gőzmozdony elkészültének alkalmából ünnepséget is szerveztek a Kőbányai úton lévő Északi főműhelyben, ahol mások mellett Gerő miniszter is beszédet mondott. Mivel folyamatosan zajlott a javítás, ezért a június 15-i ünnepségen valójában már a 114. mozdonyt adták át.⁶³⁷ Az „Arccal a vasút felé!” program keretében végül egy év alatt az 562 gőzös mellett 9612 kalauz-, teher-, és postakocsi, valamint 801 személykocsi készült el.⁶³⁸

Kopasz Károly, a MÁV Gépészeti Főosztály vezetője, 1946 áprilisában három részes tanulmányban borús hangulatú összefoglalót tárt az olvasók elé. Bár az 1938-as járműállaghoz viszonyítva a gőzmozdonyok 98%-a, a villamos mozdonyok 89%-a, a teher-, posta- és kalauzkocsik 21%-a, illetve a személykocsik 86%-a tartózkodott az országban, a gőzmozdonyok mindössze 45%-a, villamos mozdonyok 18%-a, teherkocsik 20%-a és a személykocsik 13%-a számított üzemképesnek. Ráadásul ezek többségét is a szovjet hadsereg bocsátotta a vasút rendelkezésére: az általa zsákmányolt, és trófeajelzéssel ellátott járműveket – rendkívül magas bérleti áron. A Szovjetunió ugyanis rendkívül előnytelen járműbérleti szerződést kényszerített Magyarországra, hiszen az általános járműhiány miatt csak a szovjetektől lehetett mozdonyokat és kocsikat kérni a forgalom beindításához. Gerő is ezzel indokolta az október 12-i minisztertanácsi ülésen⁶³⁹ a Moszkvában 1945. augusztus 29-én általa aláírt magyar–szovjet vasúti egyezményt. Az egyezményben szereplő bérleti díjak alapján, ha minden járművet használatba vett volna a Magyar Államvasutak, akkor járműtípusonként az alábbi napidíjakat kellett volna a megtérítenie a szovjet félnek:

- az összes mozdony után 3894 USD
- az összes kéttengelyes fedett vagy nyitott teherkocsiért és pórekocsiért 1693 USD

⁶³⁵ Gál 1946: 124.

⁶³⁶ Munkaóra ráfordítás tekintetében egy teherkocsit átlagosan 470 munkaóra alatt építettek újjá a MÁV műhelyeiben, ezzel szemben egy személykocsira 1675 munkaóra jutott, tehát több mint háromszor annyi idő kellett hozzá.

⁶³⁷ Horváth L. 2007: 37.; MAFIRT Krónika. 2. szám. 1945 június. <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=5964> (Letöltés ideje: 2022.04.12.)

⁶³⁸ Mezei 2009: 169.

⁶³⁹ Dálnoki Miklós Béla kormányának... 2005: B. kötet. 338.

- az összes kéttengelyes hűtő- és tartálykocsikért 3048 USD
- az összes négytengelyes fapados személy- és poggyászkocsikért 23 704 USD
- az összes kéttengelyes fapados személykocsiért 15 069 USD.⁶⁴⁰

Ezek az összegek a nemzetközi gyakorlatban alkalmazott bérleti díjnak a háromszorosára rúgtak!⁶⁴¹ 1948-ban ennek alapján már 60 millió dollárt követeltek a MÁV-tól, valamivel kevesebb, mint a teljes szovjet jóvátétel harmadát!⁶⁴² Meg kell jegyezni, hogy a Magyar Államvasutak vitatta a Szovjetunió vasúti járművekkal kapcsolatos zsákmányolási jogát az 1909. november 27-i hágai nemzetközi egyezmény V. cikkelyére hivatkozva, vagyis hogy a vasúti járműveket nem lehet zsákmánynak tekinteni.⁶⁴³

Hogy minél kevésbé kelljen igénybe venni a szovjet tulajdonnak számító zsákmányolt járműveket, és gyorsabban eleget lehessen tenni a polgári igényeknek, 1946 I. félévi újjáépítési programban 250 gőzmozdony, 300 személykocsi, 50 kalauz- és postakocsi, valamint 3000 teherkocsi helyreállítását tűzték ki célul az Államvasutaknál. Végül 1945. december 23 és 1946. június 20 között 1823 kalauz- és teherkocsit építettek újjá, és 4326 kocsin végeztek kisebb-nagyobb javítást, illetve fővizsgát. A személykocsik közül 331-et építettek újjá, 423 kocsin pedig a szükséges javításokat, fővizsgákat végezték el vasúti főműhelyekben vagy magáncégeknél. A műhelyeket ért károk és persze a nyersanyag- és alkatrészhiány miatt csökkent a járműhelyreállítási kapacitás, annak ellenére is, hogy minden műhelyt bevontak minden járműtípus helyreállítási és fővizsgálati munkáiba. Személykocsik és poggyászkocsik legmagasabb szintű, úgynevezett fényezéses javításával a háború előtt csak a Dunakeszi Főműhely (itt szinte kizárólag a négytengelyes személy- és poggyászkocsikat javítottak), az Istvánfalvi Főműhely és a Debreceni Műhely foglalkozott. A háború után mindegyik műhely foglalkozott személykocsik, valamint poggyász- és kalauzkocsik helyreállításával.⁶⁴⁴ Amíg 1938-ban a fényezéses javításból 188 személykocsit és 26 poggyászkocsit végzett a három járműjavító műhely, a háborút követő évben 813 személykocsit és 155 poggyászkocsit állítottak helyre. Időszakos nagyobb javítást, úgynevezett fővizsgálatot 2307 személykocsi és 577 poggyászkocsi kapott az utolsó háború előtti évben, ezzel szemben 1946 májusáig mindössze

⁶⁴⁰ Az összegek járműtípusonként értendők.

⁶⁴¹ MÁV Arch. KS. 10001. d. K-1985/2004. 1. t. 44. ő. e. Az 1945. augusztus 29-i szovjet-magyar vasúti egyezmény jegyzőkönyve.

⁶⁴² MÁV Arch. GG. 10007. d. 70. t. Trófeás járművek utáni bérfizetés. Gépelt feljegyzés, 1948.

⁶⁴³ MÁV Arch. KS. 10002. d. MÁV Elnöki Hivatal II. feljegyzése a külföldön tartózkodó, valamint átcégjelzett gördülőanyagáról. 1946 márc. 18.; KS. 10001. d. K-1985/2004. 1. t. 3. ő. e.

⁶⁴⁴ Poggyászkocsiban szállították mindazon árukat, amiket kézi poggyászként már nem lehetett felvinni a személykocsiba az áru jellege, terjedelme és/vagy súlya miatt, mint például bútor, kerékpár, vagy akár piaci eladásra szánt krumpli és zöldség. Kalauzkocsi is szállított csomagokat, mellékvonalakon akár a postai küldeményeket is itt szállították, de fontos különbség, hogy a vonatvezető is itt tartózkodott. Nem minden vonat közlekedett poggyászkocsival, de kalauzkocsi nélkül egy sem.

97 személy- és 7 poggyáskocsi esett át fővizsgálaton.⁶⁴⁵ Az eseti jellegű futójavításnál is hasonló nagyságú eltérés tapasztalható: 1938-ban 8634 és 2071 futójavítást végeztek, hét évvel később viszont csak 784 és 49-et. A markáns eltérés oka egyértelmű: a romos kocsik mielőbbi forgalomba állítása élvezett prioritást – a fővizsgás kocsik száma egyébként is tolodott a helyreállításokkal – a futójavítást igyekeztek addig halasztani, amíg csak lehetett. Érdeemes figyelembe venni azonban azt a tény is, hogy egy helyreállítás – különösen egy személykocsi esetében – jóval több anyagot és munkaórát igényelhetett adott esetben, mint egy fényezéses javítás, ami részben magyarázza a megcsappant kapacitást. A teherkocsik javításánál is hasonló tendencia figyelhető meg. Az utolsó békeévben – Dunakeszi kivételével – 12 818 fővizsgálatot tartottak a műhelyek, a háború után 5226 helyreállítás és 1257 fővizsgálat történt. Futó javításoknál itt is gyakorlatilag tizedére csökkent a teljesítmény, 56 933 helyett mindössze 6229 futó javítás zajlott, pedig a háború után már dunakeszi főműhely is befogadott teherkocsikat.⁶⁴⁶

Mindez mire volt elég? Az utolsó békeidős 1937/38-as menetrendi évben 3637 személykocsi és 1110 kalauzkocsi volt a forgalom szükséglete, amit éppen ki tudott elégíteni a MÁV, tekintve hogy 403 négytengelyes és 3395 két- és háromtengelyes személykocsival, valamint 72 négytengelyes, illetve 1107 két- és háromtengelyes kalauzkocsival rendelkezett. 1946 nyarán 320 négytengelyes és 2800 kisebb személykocsit igényelt volna a forgalom 940 kalauzkocsi mellett. Ehhez képest az 1946. augusztus 8-i összeírás szerint 1337 üzemképes személykocsi és 418 poggyáskocsit tudott forgalomba adni a gépészeti szolgálat, további 1696 személyszállító és 687 kalauzkocsi javításra várt, esetleg roncsnak minősült. Az üzemképes személykocsik közül 699 volt MÁV-os tulajdonú, további 137 pedig a szovjetek által zsákmányolt államvasúti kocsi, a kalauzkocsiknál ezek a számok 187 és 42 voltak. 551 személykocsi és 189 poggyáskocsi külföldről került az országba, amelyek üzemeltetése eltérő műszaki megoldásaik – valamint a bizonytalan jogi helyzetük – miatt rendkívüli nehézségek elé állították a vasutat.⁶⁴⁷

Nehezítette a forgalom fenntartását, hogy a mozdonypark 108 különböző típusból állt, csak 1278 mozdony volt államvasúti, vagy más magyar magánvasúti gép, mellettük 296 német, 69 osztrák, 29 lengyel, 135 román⁶⁴⁸ és 25 egyéb eredetű gépet alkotta a mozdonyállagot. A

⁶⁴⁵ Fővizsgálatra általában 2-4 évente került sor azzal a céllal, hogy helyreállítsák az adott jármű gyártáskori műszaki állapotát.

⁶⁴⁶ MÁV Arch. KS. 10001. d. K-1985/2004/I. t. 10. ő. e. Kocsijavítási teljesítmény 1938-ban és 1945-ben.

⁶⁴⁷ MÁV Arch. KS. 10001. d. K-1985/2004/I. t. 5. ő. e. Személy- és kalauzkocsi szükséglet és állag 1937/38 – 1945/46

⁶⁴⁸ Ezek jelentős része az I. világháború után került magyar vasutaktól román vasúttársaságokhoz, ezek üzemeltetése tehát alapvetően nem okozott gondot. Természetesen a több mint két évtizedes üzemeltetés alatt végzett román vasúti szabványoknak megfelelő módosítások okoztak némi fejtörést a javítóműhelyekben, de

roncsokat és javíthatatlan példányokat leszámítva még így is jelentős fejtörést okozott a magyar szabványoktól eltérő lokomotívok üzemeltetése. Ekkor még aktuálisabbá vált a már világháború előtt is megjelent távlati célt, miszerint 8 típusra kell redukálni az államvasutak gőzmozdonyparkját.⁶⁴⁹ A célok elérését persze nagyban hátráltatta, hogy a szénhiány miatt töredékére zuhant 1945/46 téli forgalom fenntartásához is hatalmas erőfeszítésekre volt szükség, hiszen a forgalmat biztosító üzemek és eszközök is súlyos rongálásokat szenvedtek.⁶⁵⁰ Még az idegen eredetű üzemképes mozdonyok lejárt kazánvizsgáját is hat hónappal meghosszabbították a minisztérium engedélyével, hogy elég mozdonyt tudjanak biztosítani a forgalom számára.⁶⁵¹

4. 2. 2. Jármű restitúció

A járműpark örömteli gyarapodásával egyidőben viszont egyre kaotikusabbá váltak a tulajdonjogi viszonyok. A zűrzavaros helyzet tisztázására Moszkva – a Szövetséges Ellenőrző Bizottságokon keresztül – elrendelte a Lengyelország, Csehszlovákia, Magyarország, Románia és Bulgária területén lévő vasúti járművek 1945. december 28-án 10 órától megtartandó összeírását.⁶⁵² (12. kép) Az összeírás, bár mint később kiderült nem volt teljesen megbízható, összesen 1835 gőzmozdonyt jegyzett fel a magyar vasúthálózaton, köztük 966 üzemképtelen állapotú gépet. Az összes gőzmozdonyból 1192 volt államvasúti lokomotív, de 440 példány szovjet hadizsákmánynak minősült. A MÁV 752 nem „tróféázott” mozdonyából viszont csak 291-et írtak össze üzemképes állapotúként. A hazai magánvasutak további 87 gőzmozdonyából 51 volt üzemképes. A legnagyobb kontingenst a szovjet zsákmány mozdonyok tették ki, 931 mozdonyból azonban 432 üzemképtelenül állt.⁶⁵³ Fontos megjegyezni, hogy az üzemképes állapot még nem jelentette azt, hogy a mozdony az előírásoknak megfelelően felszerszámozva és minden berendezése kifogástalan állapotban üzemelőnek számított! Üzemképesnek az a mozdony számított, ami ha kisebb-nagyobb kompromisszumok árán is, de tudott vonatokat továbbítani.

ezeket a mozdonyokat könnyen vissza tudták alakítani magyar szabványúra, hogy elrejtsek a román delegációk kíváncsi szemei elől – de nem mindig sikerült.

⁶⁴⁹ Szarvas 1947. A 8 típus felsorolására később térek ki.

⁶⁵⁰ Kopasz 1946a.

⁶⁵¹ MNL OL XXIX-H-50. 306. d. 9086/1946.

⁶⁵² Feitl 2003: 126–127. Az első járműösszeírás még május 12-én történt, majd augusztus 10-én egy újabb, de ezek csak Magyarország területén, nem pedig egyetemlegesen a szovjetek által megszállt országokban. Az összeírás során minden, az adott pillanatban Magyarországon tartózkodó járművet jegyzékbe vettek, függetlenül attól, hogy roncsként állt egy állomási mellékvágányon, vagy tranzitforgalomban Magyarországon áthaladó tehervonat járműveiről volt szó. Éppen emiatt szükségszerűen a jegyzék nem tartalmazhatta azokat a magyar járműveket, amelyek éppen külföldön tartózkodtak az összeírás napján.

⁶⁵³ MÁV Arch. GG. 10001. d. 445/1950.

A vontatott járművek terén 4066 személykocsit és 63 128 különböző teherkocsit számoltak össze a magyar hálózaton. Ebből üzemképesnek 2181 személykocsi és 52 773 teherkocsi minősült. Az üzemképesek közül is csak 737 személykocsi, 169 kalauzkocsi, 67 postakocsi és 6458 teherkocsi volt MÁV birtokában, de ezek egy része még a revíziós területszerzések következtében Magyarországhoz került csehszlovák és jugoszláv eredetű jármű volt. További 326 MÁV cégjelzésű személykocsi és 3174 teherkocsi trófeajellel futott a sínpárokra. Csehszlovákiából származott 327 személykocsi és 5557 teherkocsi, a német vasutaktól pedig 250 személy- és 4262 teherkocsit írtak össze. Francia járműveket is találtak az összeírók, 33 személykocsi mellett 5957 teherkocsit vettek jegyzékbe.⁶⁵⁴

A szovjet zsákmányjeles járművek több mint a felét a német járművek adták, 889 személykocsi és 16 467 teherkocsi tartózkodott a rovacns idején Magyarországon. A román vasutaktól 3415 teherkocsi, Olaszországból 1452 keveredett ide, de rajtuk kívül találtak osztrák, belga, bolgár, holland, francia, görög, jugoszláv, török, sőt még egy iráni felségjelzésű kocsit is.⁶⁵⁵ A vontatott járművekre hatványozottan érvényes volt, hogy az üzemképes állapot egyáltalán nem jelentette azt, hogy makulátlan állapotú az adott kocsi. Számos személykocsi ajtók és ablakok nélkül, hiányos fűtési és világítási rendszerrel közlekedett, vagy éppen hiányoztak a padok, ahová leülhettek volna az utasok. Teherkocsiknál a nem teljesen ép tetőzet, illetve oldaldeszakázat még nem jelentett forgalomból kizáró okot, ahogy a rakodóajtók hiánya sem.

1946. augusztus 8-án újabb járműrevíziót tartottak a szovjetek által megszállt országokban, ami lehetőséget adott az előző év végén felvett jegyzékek korrigálására. A jegyzék 1832 mozdonyt tartalmazott, de ebből 1025 üzemképtelenül állt félreállítva.⁶⁵⁶ A 807 üzemelő mozdonyból 361 tartozott az Államvasutakhoz, 418 trófeázott, szovjet tulajdonú gép volt, további 27 mozdony a környező államok valamelyikének cégjelét viselte, de nem számított zsákmányolt járműnek. Személy- és kalauzkocsikból 2056-ot írtak össze üzemképes és 2280-at forgalomképtelen állapotban. Az üzemképesek közül 1005 államvasúti és 555 trófeás jármű mellett további 425 kelet-európai és 71 nyugat-európai kocsi szerepelt. Az összesen 58 791 összeírt teherkocsik közül 13 075-re emelkedett a MÁV cégjelzésű járművek száma, ennek kétharmada, 8175 üzemképes állapotban. Szovjet hadizsákmányt képezett 22 241 teherkocsi, amiből 13 882 üzemelt. A zsákmányolt járművek több mint fele, 13 202 kocsi származott német területről, azt követték a románok 2117 kocsival és az olaszok 1312 járművel. A szomszédos

⁶⁵⁴ MÁV Arch. KS. 10001. d. K-1985/2004. 1. t. 13. ö. e. Összeállítás az 1945. december 28-án felvett személykocsik rovacsolásának eredményéről.

⁶⁵⁵ MÁV Arch. KS. 10001. d. K-1985/2004. 1. t. 14. ö. e. Kimutatás az 1945. augusztus 10-i és december 28-i kocsirovacsolásokkor talált CCCP-re átcéjelzett zsákmányolt személy-, kalauz-, posta- és teherkocsikról.

⁶⁵⁶ MÁV Arch. GG. 10001. d. 445/1950.

államokhoz tartozott további 15 000 kocsi, ebből majd 9000 üzemelt is. Nyugat-európai vasúttársaságokhoz tartozóként 8425 tehervagont jegyeztek fel.⁶⁵⁷

A magyar–osztrák vasúti tárgyalások 1946. december 11-én némi csavart hoztak a mozdonyok történetébe, ugyanis addig 372 zsákmányjeles mozdonyt, mint német birodalmi eredetűt tartottak nyilván. Az osztrák vasúti szakemberek segítségével pontosítani lehetett a listát, így a német birodalmi vasút mozdonyainak száma 218-ra csökkent, viszont 136 gőzöst osztrák államvasútiként vettek nyilvántartásba, illetve 25 lokomotívot a lengyel államvasutakhoz soroltak be. 1947 júliusában 926-ra nőtt a Magyarországon lévő zsákmányjeles mozdonyok száma.⁶⁵⁸

Az utolsó nemzetközi járműösszeírás 1947. december 1-én zajlott, de ennek jegyzékeit sajnálatos módon egyelőre nem sikerült fellelni. Az összeírást az 1947. október 10-én aláírt belgrádi egyezmény kapcsán tartották meg. Az aláíró országok – Ausztria, Bulgária, Csehszlovákia, Magyarország, Románia és Szovjetunió – vállalták, hogy minden területükön lévő vontató és vontatott vasúti járművet összeírják a rajtuk szereplő cégjelzések alapján, illetve ha megállapítható más adatok segítségével, az eredeti tulajdonos szerint.⁶⁵⁹ Mindössze annyi tudható egy december 18-i kocsiállag kimutatásból, hogy 4602 személy- és kalauzkocsit írtak össze, amiből 2570 üzemelt, 560 kocsi állt javítás alatt valamelyik műhelyben vagy a két budapesti műszaki kocsihivatal egyikében, 576 vagon félreállítva várt javításra, 896 kocsit pedig javíthatatlan roncsként tartottak számon. Nyitott teherkocsikból 41 749-et számoltak össze, amiből 20 600 üzemelt, további 1290-et javítottak, 3439 menthetetlen roncsként volt nyilvántartva, 16 420 pedig félreállítva várta, hogy újjáépítsék. Fedett teherkocsikból 24 983-at találtak Magyarországon, amiből 15 463 volt forgalomba adva és 1060 állt valamelyik műhelyben, 2100-at menthetetlen roncsnak ítélték, további 6360 vagon várt felújításra.⁶⁶⁰ Sajnos a járművek tulajdonos szerinti összesítését nem közölte a kimutatás.

A vasúti járművek folyamatos újjáépítése mellett természetesen a minisztérium és a vasút vezetése is igyekezett minél több információt megtudni a külföldre került magyar járművekről, hivatalos küldöttségeken, a határokon átjáró vasutasokon és persze magánszemélyeken keresztül is, hogy az előbb-utóbb bekövetkező európai járműrendezéshez minél több és pontosabb információval rendelkezzen Budapest.⁶⁶¹ Bár 1946 tavaszán még arról

⁶⁵⁷ MÁV Arch. KS. 10001. d. K-1985/2004. 1. t. 1. ö. e.

⁶⁵⁸ MÁV Arch. GG. 10001. d. Gy. 212/1856/1947.

⁶⁵⁹ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 578. d. 310985/1950 sz. ügyirat 69386/1948 sz. irata.

⁶⁶⁰ MÁV Arch. GG. 10005. d. 46. t. Kocsiállag kimutatás, 1947. dec. 18.

⁶⁶¹ MÁV Arch. GG. 10001. doboz. 3309/1946.

volt szó, hogy csak a fegyverszünet aláírása után Magyarországról elvitt javakat fogják az amerikaiak visszaszolgáltatni, 1946. július 5-én az Amerikai Egyesült Államok értesítette a külügyminisztériumot, hogy az 1944. október 15 után elvitt javakat is vissza fogják adni az általuk megszállt zónákban talált magyar javakat, így a vasúti járműveket is.⁶⁶² Márpedig a javak túlnyomó többségének Harmadik Birodalomba való elszállítása a sikertelen kiugrási kísérlet után, 1944 november elején kezdődött. Az amerikai nyilatkozatra hivatkozva pedig Londonnál és Párizsnál is kérni lehetett a visszaszolgáltatási idő kibővítését a kiugrási kísérlet napjáig. A britek ugyan csak 1946 végén adtak engedélyt magyar restitúciós bizottság fogadására az általuk megszállt zónákban, a franciákkal viszont gördülékenyebben alakultak a kapcsolatok – köszönhetően hogy a háborúban nem volt hivatalosan hadiállapot Párizs és Budapest között, valamint hogy Magyarországon számtalan francia katonát rejtegettek a németek elől.⁶⁶³ A határon túlra hurcolt magyar javak ügyét a Pénzügyminisztérium Külföldre Vitt Magyar Javak Ügyosztálya vette kézbe, hivatalosan a pénzügyi tárca küldött delegációkat – az érintett minisztériumok bevonásával.

A járművek keresése, illetve egymás elől való elrejtése a régióban egy hatalmas „itt a kocsi, hol a kocsi?” játék volt valójában. Az egyes államok igyekeztek egymás elől eldugni a másik értékesebb, üzemképes kocsijait, és csak a romos állapotú, vagy azon járművekről adtak át listákat, amelyek műszaki jellemzői egyértelműen utaltak egy adott vasúttársaság járművére.

Az általános járműhiány miatt minden vasúttársaság igyekezett minél több használható állapotú vasúti kocsit és mozdonyt magánál tartani, hogy az élet normalizálódásával párhuzamosan újjáéledő forgalmi igényeket ki tudják elégíteni. Járműhiány ideiglenes kezelésére az is megoldást jelentett, ha a környező államokból érkező kocsikat nem azonnal küldtek vissza, hanem mondjuk felhasználták egy harmadik országba indított szerelvényhez. Hivatalosan az idegen eredetű kocsikat a járműrovancsok során „u” betűvel kellett megjelölni – vasutas humor szerint azt jelentette, hogy „úgy loptuk”.⁶⁶⁴ Ezeket a kocsikat sokáig nem is engedték át a határon, nehogy elveszenek a cserealapot képző kocsik, csak belföldi forgalomban használták. Nemzetközi teherforgalmat igyekeztek trófeás járművekkel megoldani. Persze így is előfordult, hogy egy-egy szerelvénynek nyoma veszett, amit

Vizi András mozdonyfelvigyázó 1946. október 23-i jelentése arról, hogy egy debreceni mozdonyvezető Királyházán 5db 424-es mozdonyt, Ungváron 4 db 324-es mozdonyt látott üzemben, Csapon pedig 13 mozdonyt használaton kívül.

Szabó Mihály főmozdonyvezető 1946. augusztus 20-i jelentésében beszámol arról, az 1944. okt. 9 – 1945. dec. 5 között vele történt eseményekről, hol és milyen MÁV-tulajdonú járműveket látott nyugati tartózkodása alatt.

⁶⁶² Dunai 2019: 121.

⁶⁶³ Dunai 2019: 182.

⁶⁶⁴ Egyelőre nem sikerült feltárni, hogy minek a rövidítése volt az „U” betű, feltételezhetően német (Überarbeitet von...? Überprüfung?) vagy francia szót, esetleg kifejezést takart.

megkönnyített, hogy a korszakban használt papíralapú jegyzékek az amúgy is rossz távbeszélő és távíró hálózaton lassan jutottak el az üzletigazgatósági és igazgatósági központokba, illetve onnan a társvasutak igazgatóságaihoz. Az is kedvezően hatott a járművek elrejtésére, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlása után felosztott, elhurcolt járműpark révén sok hasonló típusú jármű közlekedett a régió országaiban, könnyen „szabványosítani” lehetett ezeket a járműveket. A román vasút például 299 teherkocsiját kereste a MÁV-on, amiket Lengyelországba küldött szénért, de jelentős részük nem érkezett meg a célállomásokra, hanem a magyar vonalakon maradt román értesülések szerint.⁶⁶⁵ A MÁV Lengyelországban kereste majdnem 1600 kocsiját, amelyek már a háború után mentek áruval megrakodva északra, de onnan nem tértek vissza.⁶⁶⁶ Romániában két nagyértékű, négytengelyes személykocsi tűnt el 1946. június 24-én, az 1947-es nyomozás semmi adatot sem talált, ezért a MÁV 1950-ben a két kocsi pótlását kérte a románoktól.⁶⁶⁷

1947 szeptemberében egy újabb járműösszeállítás készült a MÁV Igazgatóság Elhurcolt MÁV Javak Hazahozatali Csoportjánál, ami az addig ismert helyű elhurcolt járműveket kategorizálta. Romániáról még nem rendelkeztek ekkor részletes adatokkal, csak 46 gőzmozdonyról, 2391 kocsiról és 1422 trófeás kocsiról voltak információk. Vontató járművek közül összesen 241 mozdony, 12 motorkocsi, 2 villamos mozdony szerepelt a listán. Vontatott járművek közül 1520 személykocsit, 279 kalauz- és 53 postakocsit, valamint 17 173 teherkocsit, továbbá 4 keskeny nyomközű járművet, illetve 672 magánvasúti vagonot tartalmazott az összeírás. A lista jól mutatja, hogy több mint két évvel a háború után a Magyar Államvasutak még mindig csak a keresett járműveinek töredékéről rendelkezett bármilyen adattal. Szembetűnő, hogy Németország szovjet megszállású zónájából mennyire kevés jármű szerepel a kimutatásban, ami valószínűleg abból fakadt, hogy az ottani szovjet katonai hatóságok nem igazán támogatták – a megszállási zónájukban szintén súlyos járműhiány miatt – a járműrestitúciós kutatásokat. Ugyanez volt tapasztalható – ha kisebb mértékben is – a brit megszállási zónákra is. A jugoszláv és lengyel adatok is magukért beszélnek, mind Belgrád, mind Varsó igyekezett eltitkolni a náluk lévő idegen járműveket szintén súlyos károkat szenvedett közlekedési rendszerük működtetése érdekében.⁶⁶⁸

⁶⁶⁵ MNL OL XIX-H-1-c. 1. d. 010004/1949.

⁶⁶⁶ Dunai 2019: 153.

⁶⁶⁷ MÁV Arch. GG. 10001. d. Cseh Árpád MÁV bukaresti kiküldöttjének 115/950 sz. jelentése.

A magyar-román vasúti jármű helyzetről, átcégjelzésekről és vitás kérdésekről lásd: MÁV Arch. GG. 1006. d. 55. t.

⁶⁶⁸ MÁV Arch. GG. 10007. d. 71. t. Kimutatás az E. főosztály nyilvántartásában szereplő elhurcolt MÁV gördülőanyagokról, 1947 szept. 29.

2. táblázat: Elhurcolt MÁV járművek, 1947 szeptember

Járműtípus	Németország (amerikai)	Németország (brit)	Németország (szovjet)	Németország (francia)	Ausztria (amerikai)	Ausztria (brit)	Ausztria (szovjet)	Ausztria (francia)	Franciaország	Csehszlovákia	Lengyeország	Jugoszlávia	Összesen
Mozdony	197				3		5	4		32			241
Motoros kocs	10		2										12
Villamos mozdony							2						2
Személykocsi	779	99	84	1	53	2	426	9	3	54	10		1520
Kalauzkocsi	132	9	10		5		111	2		10			279
Posta	19		2		1		30	1					53
Különleges fedett teher	571	1	34	1	54	6	283	6		86	10		1052
Közönséges fedett teher	2248	8	503	2	321	14	796	36	3	344	63	12	4350
Nyitott teher	5250	21	886	5	758	70	1799	16	1	1144	591	4	10545
Póré kocs	328	1	44	1	40	7	102	4		41	18	1	587
Tartány-kocsi	248	9	45	2	32	26	114			94	27		597
Műszaki kocs	24				1					3			28
Egyéb különleges kocs	10		1		2			1					14
Keskeny-vágányú vasúti kocs					4								4
Hazai magánvasúti kocs	156		12		384		50	2		68			672
Összesen	9972	148	1623	12	1658	125	3718	81	7	1876	719	17	19956

1946 szeptemberétől az év végéig mintegy 700 vasúti kocsit tért vissza az amerikai megszállású zónákból.⁶⁶⁹ Egy 1947 januári összeírás szerint 165 üzemképes és 33 üzemképtelen német személykocsi, trófea-jeles német személykocsik közül pedig 335 üzemképes és 267 javítási kocsit, összesen 800 személyszállító vagon tartózkodott a magyar hálózaton. Fedett

⁶⁶⁹ Dunai 2019: 149.

teherkocsiból 4014 (2382 üzemképes), nyitott teherkocsiból 8648 (6854 üzemképes), 4023 pórekocsi (1926 üzemképes), 1466 tartálykocsi (1245 üzemképes) és 20 egyéb (18 üzemképes) vontatott járművet tartalmaztak a jegyzékek. Mindösszesen 18 971 vagont, amiből 12 925 volt kisebb-nagyobb mértékben üzemképes. Az összes kocsi több, mint fele, 13 104 a hadizsákmány jelet viselve szovjet tulajdonnak számított.⁶⁷⁰

A békekötés aláírása után gyorsult fel a restitúció, viszont a külpolitikai helyzet változásával, az amerikai–szovjet elhidegülés fokozódásával és a két szövetségi rendszer formálódásával az Amerikai Egyesült Államok már inkább a megszállt német területek mielőbbi talpra állításában volt érdekelt, ezért lelassult az idegen javak visszaszolgáltatása. 1948. április 2-án a berlini Szövetséges Ellenőrző Tanács Clay tábornok javaslatára leállította a keleti országokba irányuló restitúciót, a karlsruhe-i magyar bizottságot pedig április 15-én kiutasították az amerikai zónából. Ezzel párhuzamosan viszont a szovjet megszállású zónából ígéretet kapott a Pénzügyminisztérium a visszaszolgáltatási folyamat felgyorsítására.⁶⁷¹ (13. és 19. kép) Az elakadt bizóniai vasúti restitúció végül a Magyarország és a Német Szövetségi Köztársaság közötti 1952-es megállapodással rendeződött. Magyarország visszaadott 21 mozdonyt, 258 személy- és 33 kalauzkocsit, valamint 1095 teher- és 47 tartálykocsit. Cserébe az NSZK-ból visszaérkezett 49 normál és 6 keskeny nyomtávú gőzmozdony, 325 személy- és 52 kalauzkocsi, 2532 teherkocsi és 52 tartálykocsi. További 25 keskeny nyomközű kocsik az 1953. február 6-i döntőbizottsági döntés után kerültek haza.⁶⁷²

A Német Demokratikus Köztársasággal csak 1949. október 29-én indult meg a járműcsere, és bár az orosz parancsnokság feltűnő szívéllyességgel viseltetett a már barátinak számító magyar küldöttekkel, ennek ellenére kelet-német vasutasoktól szerzett bizalmas információk szerint a szovjet zónában számos magyar mozdonyt rejtegettek, szabad kutatást viszont nem engedélyeztek a magyar delegációnak.⁶⁷³ Németország szovjet zónájában a Wendenschloss-ban székelő szovjet közlekedési ellenőrző hatóság hivatalos közlése szerint 1948 nyarának elején 800 magyar kocsi tartózkodott Kelet-Németországban. Budapest viszont 2400 magyar vagont valószínűsített a szovjet zónában. Bizalmas úton szerzett információ szerint az 1948. január 10-i teherkocsi- és június 10-i személykocsirovancs során hivatalosan 755 magyar teher- és 119 személykocsit jelentettek a DRG közegei.⁶⁷⁴ Ehhez képest 1952-ig

⁶⁷⁰ MÁV Arch. KS. 10001. d. 18. ő. e. 1947 januári vontatott járműállag.

⁶⁷¹ Dunai 2019: 183.; 191.

⁶⁷² MMKM Arch. TEMGY. 301. 18. d. PM kimutatás az 1952 évi Nyugat-Németországi vontatójármű cseréről, 1952. szept. 11.

⁶⁷³ MMKM Arch. TEMGY. 301. 18. d. Pazár Miklós jelentése Berlinből Tölgyes főosztályvezetőnek, 1949. okt. 30.

⁶⁷⁴ MV Arch. GG. 10006. d. 54. t. Bebrits ÁB 15902/1948 sz. államtitkári figyelőlapja, 1948. dec. 1.

összesen 339 kocsi érkezett vissza Kelet-Németországból, cserébe Budapest 151 kocsit adott át.⁶⁷⁵

Járművek cseréjéről, hazahozataláról először a szomszédos államok közül Romániával sikerült megállapodni a Bukarestben 1946. október 3-án kötött egyezményvel. Ez természetesen csak a nem trófeás jelzésű járművekre vonatkozott.⁶⁷⁶ Valójában már januárban Temesváron megállapodott a magyar és román fél, hogy kölcsönösen küldenek egymáshoz szakembereket saját járműveik megkeresésére. A Román Államvasutak a megállapodással egyidőben kérte, hogy Magyarország fogadjon román járműkutató küldöttséget, amit a Közlekedésügyi Minisztérium november végén hagyott jóvá. A MÁV egyelőre nem tartotta indokoltnak saját járműkereső csoport Romániába küldését.⁶⁷⁷ Csehszlovákiával 1946. augusztus 6-7-én zajlottak tárgyalások Prágában, de ennek eredményéről nem került elő irat.⁶⁷⁸

Ausztriával is folytak tárgyalások 1946 őszen-telén, de – egyetlen csere kivételével – jó ideig még konkrét eredmény nélkül. A bécsi vasútigazgatóság azzal az ajánlattal fordult a Magyar Államvasutakhoz, hogy a náluk lévő 651-029 pályaszámú mozdonyt átadnák egy nálunk lévő DRG 52 sorozatú mozdonyért cserébe. A MÁV-nak megfelelt az ajánlat, hiszen a rossz műszaki állapotú, amúgy is gyenge felépítményű diósgyőri és ózdi vonalakon a nehéz ércszállító vonatok továbbításához sokkal jobban megfelelt a magyar mozdony, mint a nehéz német hadimozdony. Mivel mindkét szóban forgó mozdony hadiszákmányként volt nyilvántartva, ezért szovjet katonai hatóságok jóváhagyása kellett a cseréhez, ami végül meg is történt, így 1946. november 5-én Hegyeshalomban átadta a magyar fél az 52-2798 pályaszámú trófeás mozdonyt a már említett magyar lokomotívért cserébe.⁶⁷⁹ 1946. december 10-i állapot szerint 209 MÁV-tulajdonú gőzmozdony volt Ausztriában, ebből 122 a szovjet, 49 az amerikai, 34 a brit és 4 a francia zónában. A mozdonyok közül 155 sérülten, vagy hiányos állapotban állt félreállítva.⁶⁸⁰ 1947 végén a magyar adatok szerint Ausztria szovjet zónájában 125

Németország két államra szakadásakor az NDK megtartotta a Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) nevet – elsősorban pénzügyi és nemzetközi vasúti egyleti tagság, illetve egyezményekből fakadó jogi megfontolásokból. Idővel a Gesellschaft lekopott, a vasúti járműveken pedig eleve „DR” jelzés szerepelt. Az NSZK vasútja a Deutsche Bundesbahn (DB) lett, ami nevében utalt Nyugat-Németország szövetségi állam jellegére.

⁶⁷⁵ MMKM Arch. TEMGY. 301. 18. d. PM kimutatás az 1952 évi Nyugat-Németországi vonatjármű cseréről, 1952. szept. 11.

⁶⁷⁶ MNL OL XIX-H-1-c. 1. d. 010004/1949.

⁶⁷⁷ MNL OL XXIX-H-50. 541. d. 74140/1946.

⁶⁷⁸ MNL OL XXIX-H-50. 469. d. 51929/1946.

⁶⁷⁹ MNL OL XXIX-H-50. 919. d. 53936/1947.; MÁV Arch. GG. 10001. d. Gy. 212/1856/1947. E.I.sz.: 1947 tavaszán Bulacsev alezredes nehezményezte, hogy a SZEB engedélye nélkül hajtották végre a mozdonycserét, mire Bebrits államtitkár válaszul közölte, hogy Bulacsev felettese, Lebuskin tábornok nem ellenezte a cserét. MÁV Arch. GG. 10002. d. 89201/1946.E. főo. Jegyzőkönyv (fordítás) az 1946. december 11-én Bécsben tartott megbeszélésről.

⁶⁸⁰ MÁV Arch. GG. 10001. d. Pénzügyminisztérium Hazahozatali Bizottság (Bécs) kimutatása az Ausztriában lévő magyar mozdonyokról és motorkocsikról.

gőzmozdony, az amerikaiban 47, a franciában 4, az angol zónában pedig 35 lokomotív tartózkodott, további 25 motorkocsival együtt.⁶⁸¹ 1949 februárjáig Ausztria szovjet zónájából összesen 126 gőzmozdony, 2 keskeny nyomtávú mozdony, 11 motorkocsi és 1596 különféle kocsi tért vissza Magyarországra.⁶⁸² A fentiekén kívül kocsijavításért cserébe az ÖBB négy 424 sorozatú mozdonyt, 8 kéttengelyes személykocsit, 2 kalauzkocsit és 2 teherkocsit adott vissza.⁶⁸³

Lengyelországgal csak 1952. szeptember 11-én sikerült megegyezni, hogy a náluk lévő 116 mozdony, 145 személykocsi és 945 teherkocsi visszakerüljön Magyarországra, cserébe Budapest 29 mozdonyt, 74 személykocsit és 433 teherkocsit adott át.⁶⁸⁴

Nem véletlenül adott ki tehát már 1945. április 13-án utasítást a MÁV Igazgatóság, hogy a MÁV eredetű átcégjelzett kocsikat jelentsék a vasutasok, illetve fessék vissza az eredeti magyar járműazonosítókat az újak eltörlésével egyidejűleg. Ezeket a kocsikat nem lehetett az országból kiengedni, csak belföldi forgalmú használatukat engedélyezték.⁶⁸⁵ Az élesszemű vasutasok jutalomban részesültek, így például Nagy Mátyás szőregi kocsivizsgáló is, akit 100 Ft pénzjutalomra terjesztette fel az Igazgatóság a Közlekedésügyi Minisztériumhoz, mert 1946. június 28-án a Jugoszláv Államvasutak 6875 sz. vonatából felfegyverzett szerb partizánok fenyegetése ellenére kisoroztatta a JDZ cégjelű Gvk 134550 sz. kocsit, ami eredetileg Gzk sorozatú MÁV kocsi volt. Négy nappal korábban a JDZ Ck 17193 sz. kocsiját soroztatta ki, ami eredetileg a MÁV B 30343 pályaszámon közlekedett. A Szombathelyi Üzletvezetőséghez tartozó Bokor János főművezető 28 kocsit, Mórítz Béla főkocsivizsgáló 35 átcégjelzett kocsit kutatott fel, őket is 100-100 Ft pénzjutalomra terjesztették fel. A Gazdasági Főtanács jutalom kifizetését tiltó rendelkezése miatt csak 1947 júliusára engedélyezték a jutalmak kifizetését!⁶⁸⁶

Ennek ellenére nem igazán sikerült megakadályozni az átcégjelzéseket. A Külügyminisztériumon keresztül megkeresett SZEB nem tudott – valószínűleg a szovjetek nem is akartak ezzel a gordiuszi csomóval foglalkozni – hatni a szomszédos országok közlekedésügyi vezetőire, hogy fejezzék be idegen vasúti járművek „honosítását”. Egy 1946. március 6-i kimutatás szerint a jugoszlávok 33 kocsit számoztak át és festették át a cégjelzéseket, amiből 25 volt magyar, 3 csehszlovák és 5 jugoszláv eredetű, de az ország felosztásakor Magyarországnak ítélt kocsi. A Csehszlovák Államvasutak műhelyei is igen

⁶⁸¹ MÁV Arch. GG. 10001. d. Bezegh István jelentése a MÁV Igazgatóságnak, 1948. febr. 17.

⁶⁸² MÁV Arch. GG. 10006. d. 62. t. 6459/1949.

⁶⁸³ MMKM Arch. TEMGY. 301. 18. d. Pénzügyminisztérium kimutatása az 1952 évi Nyugat-Németországi vontatójármű cseréről, 1952. szept. 11.

⁶⁸⁴ Mezei 2005: 196.

⁶⁸⁵ MNL OL XXIX-H-50. 406. d. 33215/1946.

⁶⁸⁶ MNL OL XXIX-H-50. 406. d. 33215/1946. sz. ügyirat 62808/1946 sz. irata.

aktívan vettek részt a járművek átfestésében, 222 kocsit nyert új azonosítót. Ebből 39 volt eredetileg is csehszlovák államvasúti jármű, ami az I. bécsi döntés következtében került Magyarországhoz, 15 vagon jugoszláv, 168 pedig magyar vasúthoz tartozott.⁶⁸⁷ Meg nem erősített, magánszemélyektől és a határon átjáró vasutasoktól szerzett információk alapján 1946 nyaráig 6-7000 kocsin festette át a csehszlovák vasút a magyar államvasúti jelzéseket, elsősorban a jobb állapotú járműveken, míg a jugoszlávok terhére 3-4000 kocsit „eltüntetését” valószínűsítette a MÁV Igazgatóság.⁶⁸⁸

A járművek tulajdonos cégjelzésének átfestése természetesen Magyarországon épp úgy előfordult, mint a többi országban. Már a második rendeletét adta ki az igazgatóság 1945. augusztus 8-án a járműjavítás során – egyes vasutasok öntevékenysége következtében – eltüntetett trófeás jelek pótlásáról, illetve a törlés megtiltásáról.⁶⁸⁹ A járműátalakítások sem maradhattak el, eleinte hallgatólagos jóváhagyással – elsősorban azon külföldi vasutak járműveinél, amelyek típusai Magyarországon is üzemeltek, így viszonylag könnyen – korabeli eufemisztikus kifejezéssel – „szabványosították” a kocsikat. *„Megjegyezzük, hogy a fenti mozdonyok közül már 1947-ben 5 db CFR tulajdonú és 1 db CSD repartíciós mozdonyt átszámoltunk, hogy a Magyarországra érkezett CFR és az ígérkező CSD bizottság előtt elrejtjük.”*⁶⁹⁰ 1945–1946-ban 20 darab CFR teherkocsit alakított át a MÁV, amire 1947-ben derült fény. Az egyeztetések során kiderült, hogy az átalakításokra igazgatósági utasításra került sor, ami a MÁV eredetű, de idegen cégjelet viselő járművekre vonatkozott. Csakhogy a fenti 20 kocsi közül olyat is átalakítottak, ami ugyan magyar gyártmányú volt, csak még a trianoni döntés következtében került Romániához.⁶⁹¹ Az átalakítások persze továbbra is folytatódtak, a román kutatóbizottság gyakran fedezett fel hiányosan, vagy nem megfelelő módon szabványosított kocsikat, a feltalált 225 kocsit közül 84 került ki a műhelyekből hiányosan szabványosított állapotban, nagyrésztük 1948 január után.⁶⁹² Természetesen az is számított, hogy milyen a külpolitikai viszony az adott országgal, szovjet trófeás járművekhez nem nagyon nyúltak, annál inkább a csehszlovák és román kocsikhoz, illetve 1948 őszétől a jugoszláv cégjelzésű kocsikhoz. A szabványosítást 1947. november 22-én hagyta jóvá hivatalosan ÁB 10857/1947 sz. figyelőlapján Bebrits Lajos államtitkár. Ennek keretében 1948. december 4-ig

⁶⁸⁷ MNL OL XXIX-H-50. 334. d. 14283/1946.

⁶⁸⁸ MNL OL Z1610. f. 486. d. MÁV Ig. Elnöki Hivatal II. Feljegyzés a csehszlovák és jugoszláv járműátadás ügyében, 1946. júl. 17.

⁶⁸⁹ MNL OL XXIX-H-50. 116. d. 23634/1945 és 117. d. 23740/1945.

⁶⁹⁰ MÁV Arch. GG. 10007. d. 69. t. Közlekedési Minisztérium 15679/1948. I/2 sz. utasítása a MÁV Igazgatóságnak, 1948. máj. 2.

⁶⁹¹ MNL OL XXIX-H-50. 1043. d. 82571/1947.

⁶⁹² MNL OL XIX-H-1-q. 2. d. 311633/1949. Az irat szerint a CSD és JDZ kocsikat könnyebb volt magyarra szabványosítani, mint a CFR-es kocsikat.

11 CFR cégjelzésű, MÁVAG gyártmányú mozdonyt magyarosítottak a MÁV műhelyeiben.⁶⁹³ Nem csak „magyarosítás” fordult elő, hanem a „németesítés” gondolata is. 1949. október 2-án 85 bolgár teherkocsit adott át a MÁV Lökösházán a román vasutaknak, hogy továbbítsák Bulgáriába a vagonokat. Még 10-15 bolgár kocsit valószínűsítettek Magyarországon, mivel azonban ezek német jellegűek voltak, ezért a MÁV bizalmas iratban javasolta a minisztériumnak, hogy ezeket a kocsikat alakítsák át német szabványúra, így majd fel lehet használni a német–magyar járműcserékhez.⁶⁹⁴ A minisztérium válaszárol nem került elő irat, de nem zárható ki, hogy megértő fülekre talált a gondolat...

Az eddig előkerült iratok alapján a legjobban a Romániában végzett átcégjelzések dokumentáltak, ami azonban nem jelenti azt, hogy Jugoszláviában és Csehszlovákiában ne zajlott volna még nagyobb ütemben a magyar járművek eltüntetése, sőt: *„Rá kell mutatnunk még arra is, hogy értesüléseink szerint a szomszédos, főleg a csehszlovák és jugoszláv vasutak a hálózatukra került máv. eredetű kocsikat nagy számban cégjelezzik át saját cégjeleikkel.”* – állt egy 1946 kora tavaszi jelentésben.⁶⁹⁵ 1947. augusztus 22 és 1948 októbere között 475 kocsit adott át a MÁV a JDZ-nek 112 kocsiért cserébe. Utána viszont szovjet utasításra – Jugoszláviának a „népi demokráciák” közül való kiközösítése miatt – félbeszakadtak a magyar–jugoszláv együttműködési programok, így a jóvátétel és a járművek visszaszolgáltatása is. A Magyar Államvasutak 1944-es állagából 1949 tavaszán 76 gőzmozdonyt és 11 motorkocsit valószínűsítettek a délszláv vasúthálózaton.⁶⁹⁶ 1955-ben még mintegy 2000 kocsit és 54 mozdonyt valószínűsítettek déli szomszédunknál a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban.⁶⁹⁷

Egy 1946. október 4-i feljegyzés is ezt a problematikát taglalta. *„A még hiányzó és a csehszlovák vasutaknak átadandó járóművek biztosítására a csehek lefoglalták és zálogul visszatartják a vonalaikon maradt nagyszámú járóművünket. A visszatartás jogtalan, amit tetéznek azzal, hogy járóműveinket átcégjelzik, sőt átfestik és át is számozzák. Az átadandó CSD eredetű járóműveknek csak igen kis hányada van vonalainkon, egyrészük elpusztult, nagy részük egész Európában szétszóródott és sokat közülök a jugoszláv és román vasutak birtokba is vettek. Ezenkívül a nálunk maradtak egy részét az oroszok zsákmányként átcégjelezték és át*

⁶⁹³ MÁV Arch. GG. 10007. d. 74. t.

⁶⁹⁴ MNL OL XIX-H-1-q. 5. d. 334681/1949.

⁶⁹⁵ MÁV Arch. KS. 10002. d. K-1985/2004/II. t. A külföldön tartózkodó, valamint átcégjelzett gördülőanyag. (MÁV Ig. Eln. Hiv. II. 1946. márc. 18.)

⁶⁹⁶ MÁV Arch. GG. 10005. d. 46. t. Kimutatás azon vontató-járművek darabszámáról, melyek 1944. évben a MÁV állagába tartoztak és jelenleg Magyarországtól távol vannak, 1949. márc. 23. A kimutatásból nem derül ki, hogy ebből mennyi volt a háború előtt is magyar jármű és mennyi a Jugoszlávia feldarabolásakor Magyarországnak ítélt mozdony.

⁶⁹⁷ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 2917. d. 100972/1965 (008548/1955 KüM irat)

is számozták. Ennek következtében csak egy általános európai járműrendezés után leszünk abban a helyzetben, hogy a csehszlovák követelésnek eleget tegyünk.”⁶⁹⁸ Tovább nehezítette a helyzetet – az amúgy is fagyos szomszédi viszony mellett – hogy az I. bécsi döntés alapján Magyarországnak ítélt csehszlovák járművekből mit kell Prágának és mit kell Moszkvának visszaadni Kárpátalja Szovjetunióhoz való csatolása miatt. A már citált 1949-es tavaszi kimutatás 660 gőzmozdonyt és 69 motorkocsit tartott nyilván a csehszlovák államvasutaknál, igaz, ebből csak 184 lokomotívról rendelkezett tényleges dokumentummal, a többit különböző tárgyalási anyagok alapján csak sejtették.⁶⁹⁹ A csehszlovák–magyar járműegyenleg kérdést végül az 1949. július 15-i Csorba-tói egyezmény oldotta meg, amelyben a két ország kölcsönösen lemondott a másikkal szembeni bármi nemű követeléséről.⁷⁰⁰ Ezzel 436 gőzmozdony és 42 motorkocsi, valamint a bobai mozgóműhely 40 kocsija és felszerelése maradt Csehszlovákiában a kormányzati Turán vonat 8 darab négytengelyes kocsijával együtt.⁷⁰¹

Bebrits Lajos államtitkár 1947. március 30-án arról értesítette a MÁV Igazgatóságot, hogy Surigin őrnagy, a Vörös Hadsereg Központi Hadseregcsoport Hadiközlekedési Osztályának Hadiforgalmi Csoportja vezetőjének tájékoztatása szerint Romániában havi ezres nagyságban építenek át vasúti kocsikat – szovjet megrendelésre – széles nyomtávúra. Az Igazgatóság ezért újra megerősítette korábbi rendeletét, hogy a határállomások figyeljék a magyar kocsikat a kilépő forgalomban és ne engedjék azokat kilépni az országból. Tranzit forgalomban közlekedő vonatokból a magyar kocsikat cseréljék ki német vagy trófea-jeles német kocsikra. A magyar kocsikat a Vörös Hadsereg belföldi katonavonataiba való sorozását is megtiltotta, mert számtalan alkalommal a katonavonatokot a katonai parancsnokságok – a magyar vasúti előírások figyelembe vétele nélkül – tovább irányították a vonatokat külföldre.⁷⁰² Az 1947. szeptember 28-i román teherkocsi összeírás 65 467 vagonot sorolt fel. Ebből 914 volt MÁV cégjelzésű, 9912 pedig hadizsákmány, köztük ismeretlen számú magyar eredetű kocsival.⁷⁰³ Magyar információk szerint 1947 végéig 62 magyar eredetű trófeás mozdonyt és 1692 vasúti kocsit alakítottak át széles nyomtávúra Romániában szovjet megrendelésre.⁷⁰⁴ A következő évben is folytatódtak Romániában a járműátalakítások, 28 trófeás jelű MÁV

⁶⁹⁸ MÁV Arch. KS. 10001. d. K-1985/2004/I. t. 3. ő. e. Feljegyzések a csehszlovák repartícióról, 1946 okt. 4.

⁶⁹⁹ MÁV Arch. GG. 10005. d. 46. t. Kimutatás azon vontató-járművek darabszámáról, melyek 1944. évben a MÁV állagába tartoztak és jelenleg Magyarországtól távol vannak, 1949 márc. 23

⁷⁰⁰ Balogh–Földes 1998: 142–156.

⁷⁰¹ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 2917. d. 100972/1965 (008548/1955 KüM irat)

⁷⁰² MNL OL XXIX-H-50. 805. d. 29917/1947.

⁷⁰³ MÁV Arch. GG. 10006. d. 55. t. CFR teherkocsi rovacns, 1947 szept. 28.

⁷⁰⁴ MÁV Arch. GG. 10007. d 70. t. Dinnyés Lajos miniszterelnök levele Sztálinhoz, 1948 aug. 3.

teherkocsikat építettek át szovjet szabványúra 1948. július 1 és október 1 között.⁷⁰⁵ Ismeretlen időpontban további 126 magyar államvasúti személykocsit is átalakítottak. Mindezeket túl Moszkva jóváhagyásával Románia trófeás vasúti járműveket adott el más országoknak, köztük 115 MÁV eredetű kocsit Jugoszláviának⁷⁰⁶ és 126 kocsit Bulgáriának.⁷⁰⁷ A Romániában történt jármű-átalakítások és eladások kapcsán a MÁV összesen négy milliárd dollár követelést tartott nyilván a Szovjetunióval szemben.⁷⁰⁸

Magyar járműkutató delegáció romániai működése 1947 késő ősztől datálható.⁷⁰⁹ A románok igyekeztek elhúzni a járművisszaszolgáltatást, különböző módszerekkel tüntették el a magyar járműveket a kutatók elől, például átirányították más állomásra, pályaudvarra a kocsikat, az átfestésekről nem is beszélve.

1950. március 7-ig összesen 261 trófeás kocsit adott át a CFR a MÁV-nak, és további 40 kocsit kívánt még visszaszolgáltatni. Cseh Árpád magyar kiküldött nyilvántartása szerint 153 kocsi szerepet még a román összeírásban, valamint 136 kocsi, amelyek ugyan nem szerepeltek az 1947 december 1-i kocsirovancsolásban, de állomási jelentésekben, mint trófeás MÁV járművek szerepeltek. Amíg a MÁV rövid idő alatt 700 kocsit adott át a CFR-nek, addig a románok csak 261 kocsit. Alexe miniszterhelyettesnek írt beadványában Cseh egy pályaszám szerinti felsorolást csatolva kérte további 604 trófeás MÁV jármű visszaadását – az eredményről már nem maradt fenn irat. A kimutatás azonban nem lehetett teljes, hiszen „[...] jegyzék összeállításánál figyelmen kívül hagytam 1948 és 1949 években történt eladásokat, melyről hivatalos tudomásunk nincsen. Ezt azért tartottam szükségesnek, hogy a C.F.R. mutassa ki minden egyes kocsirol, hogy mi történt vele, mert az azonosításkor találkoztunk trófeás M.Á.V. kocsikkal, melyek C.F.R.-re voltak átfestve.”⁷¹⁰ Mozdonyok és motorkocsik terén 1950. március 4-i jegyzék szerint a magyarországi harcok után 118 trófeás jelzésű CFR lokomotív került Magyarországra, amelyekből 83-at adott vissza Budapest, 35 még a MÁV állagában volt. Román vasutaknál 26 hadiszákmány jeles mozdonyt és 3 motorkocsit tartott nyilván az összeírás, emellett megemlítette, hogy szovjet megrendelésre 33 normál és 10 keskeny nyomközű mozdonyt átalakított a CFR. Feltehetőleg a már hivatkozott 1948-as Dinnyés Lajos levelében szereplő 67 mozdonnyal szemben a 43 lokomotívot nem trófeás járműként, hanem Romániában maradt MÁV cégjelű járműként alakították át. Észak-Erdélyben

⁷⁰⁵ MÁV Arch. GG. 10007. d. 71. t. Bebrits ÁB 15575/1948 sz. államtitkári figyelőlapja, 1948 nov. 21.

⁷⁰⁶ MÁV Arch. GG. 10006. d. 55. t. Bebrits ÁB 11406/1948 sz. államtitkári figyelőlapja, 1948 szept. 14.

⁷⁰⁷ MÁV Arch. GG. 10006. d. 62. t. Feljegyzés a Moszkvában megtárgyalandó járműkérdésekről, 1948 szept. 22 után.

⁷⁰⁸ MÁV Arch. GG. 10004. d. 25. t. Követelésünk a Szovjetuniótól, 1949 febr. 11.

⁷⁰⁹ MÁV Arch. GG. 10007. d. 71. t. Jordán főfelügyelő jelentése Bebrits államtitkárnak, 1947 nov. 21.

⁷¹⁰ MÁV Arch. GG. 10001. d. Cseh Árpád MÁV kiküldött (Bukarest) 115/950 sz. jelentése.

ugyanis a keskeny nyomközű vasúti járművek közül 57 mozdony, 9 személykocsi, 23 kalauz- és postakocsi, 43- fedett, valamint 305 nyitott teherkocsi és pórekocsi, továbbá 62 rönkszállító kocsi maradt.⁷¹¹ Ezeket a MÁV az 1940-es II. bécsi döntés után vitte Erdélybe, hogy az ottani gazdasági vasutakat újraindíthassák, mivel a kivonuló románok minden létező vasúti járművet magukkal vettek az ország belsejébe. Székelyföld mielőbbi közlekedési összekötésére épült meg 1941-ben a Kolozsnagyida–Szászlekence kisvasút, amihez természetesen új járműveket rendelt a Magyar Államvasutak. Emiatt Budapest folyamatosan hangsúlyozta Bukaresttel való vitájában, hogy a kisvasúti járművek sosem képezték a román állam tulajdonát, kéri azok visszaszolgáltatását. A kérdést még 1951-ben sem sikerült rendezni.⁷¹² Az elhúzódozó járműcsere miatt 1948. március 31-én a közlekedésügyi miniszter 14297/1948.I.2. sz. alatt elrendelte, hogy csak olyan ütemben lehet járműveket visszaadni a románoknak, ahogy mi is visszakapjuk tőlük a járműveinket. Ekkor is elsősorban a már üzemképes, vagy lejárt kazánvizsgával, fővizsgával álló járműveket kellett visszaadni, a még üzemképes, főleg MÁVAG gyártmányú, az I. világháború után Romániába került egykori magyar járműveket nem.⁷¹³

Meg kell említeni azt is, hogy a krónikus – elsősorban alacsony tengelynyomású mellékvonali – mozdonyhiány miatt, a belgrádi egyezmény értelmében a vissza nem szolgáltatott üzemképes járművekért bérleti díjat kellett fizetni a jármű valódi tulajdonosának. 1947 végén levelezés zajlott a minisztérium és a MÁV között, hogy mi legyen az üzemképes, illetve kisebb javítással üzemképesé tehető CFR-mozdonyokkal. A közlekedésügyi tárca és az állami vasúttársaság egyetértett abban, hogy az egyre növekvő forgalom miatt a MÁV nem mondhat le a nem rendszeridegen mozdonyokról, még ha bérleti díjat is kell fizetnie értük. Kopasz Károly, a Gépészeti Főosztály vezetője 25-30 darab 324 és 12 darab 375 sorozatú mozdony bérletét tartotta kívánatosnak.⁷¹⁴

A MÁV járműállagának rendeződésében, illetve gyarapodásában négy kulcsmozzanat volt. Időrendben az első az 1947 májusától – amerikai hadifeleslegből kedvezményes áron, az Amerikai Egyesült Államok által biztosított áruhitel keretében vásárolt – az év végéig beérkező 510 darab S-160 típusú hadimozdony volt. (24. kép)⁷¹⁵ A vasutas keresztségben Truman becenevet kapott 411 sorozatú lokomotívok a szükséges javítások és szabványosítások után

⁷¹¹ Uo.

⁷¹² MÁV Arch. GG. 10004. d. 25. t. Csanádi György 20/145/1951 sz. jelentése a miniszternek a januári magyar-román kormánymegállapodás végrehajtásának állásáról, 1951 júl. 27.

⁷¹³ MÁV Arch. GG. 10004. d. 25. t. 61121/1948.

⁷¹⁴ MÁV Arch. GG. 10004. d. 25. t. Bebrits ÁB 10149/1947 sz. államtitkári figyelőlapja a MÁV E. főosztályának, 1947 nov. 11.

⁷¹⁵ Az amerikai hadimozdonyok beszerzéséről lásd Péterffy 2020: <https://archivnet.hu/az-amerikai-hadimozdonyok-beszerzesenek-viszontagsagos-korulmenyei> (Letöltés ideje: 2022.04.23.)

álltak forgalomba, így végre megkezdődhetett az amúgy rendszeridegen trófeás német, osztrák és néhány lengyel, illetve olasz mozdonyok forgalomból kivonása. Ez jelentős könnyebbséget jelentett nem csak a mozdonyvezetőknek és a karbantartó-javító személyzetnek, de magának a vasúttársaságnak is, hiszen komoly pénzügyi terhet jelentett a sokszínű mozdonyflotta üzemeltetése, forgalomban tartása.

A második jelentős lépcső a folyamatban a már említett 1947. október 10-i belgrádi egyezmény, ami végre kereteket adott a járműcseréknek. Ráadásul a Szovjetunió részvételével az egyezmény már nem maradt papíron, ennek köszönhetően felgyorsult a járművek kicserélése, még ha – mint láttuk – nem is mindig problémamentesen történt.

Részben ennek folyamányaként kell megemlíteni harmadik kulcspontként a szovjet hadizsákmányolt járművek visszaadását a tulajdonosoknak. A folyamat 1947 nyár végén, ősz elején indulhatott, feltehetőleg az amerikai újjáépítési programra adott szovjet válasz egyik elemeként – ha már Moszkva nem tudott jelentősebb mennyiségű pénzt és árut befektetni befolyási övezetében, mint az Amerikai Egyesült Államok, legalább a zsákmányanyagok visszaadásával „kedveskedett” csatlósainak. A zsákmánykocsik visszaadásának másik mozgatórugóját a rengeteg különböző vontató- és vontatott jármű jelentette logisztikai problémákban kell keresni. Moszkva azon kezdeti törekvése, hogy a zsákmányjárműveket meg- illetve visszavásároltassa az adott országokkal az európai gazdasági helyzet miatt kudarcba fulladt. Moszkva a trófeajeles járműveknek csak töredékére tartott igényt saját közlekedésének újjáépítéséhez. Érthető módon igyekeztek minél kevesebb típusból kialakítani a számukra szükséges járműkontingenst, ezért elsősorban a nagy számban rendelkezésre álló német birodalmi járművekre tartott igényt, illetve alakíttatta át azokat. Feltehetőleg a párizsi békeszerződés életbe lépése és a vesztes országokban székelő szövetséges ellenőrző bizottságok feloszlásának nem volt túl sok köze a döntéshez – főleg, hogy mind Románia, mind Magyarország esetében jogot kapott Moszkva arra, hogy ausztriai csapatainak ellátása érdekében továbbra is csapatokat állomásoztathasson a két országban. Bebrits államtitkár 1947. szeptember 18-án értesítette a MÁV Igazgatóságot, hogy a moszkvai tárgyalások során Moszkva ígéretet tett rá, hogy visszaadja a Magyarországon lévő, MÁV és magyarországi magánvasutak tulajdonát képező trófeás járműveket mindenféle ellentételezés nélkül.⁷¹⁶ A külföldön lévő trófeás magyar járművekre ez nem vonatkozott, annak kérdése csak 1949 őszén rendeződött, amikor az 1948. február 3-i moszkvai egyezmény (lásd alább) kiegészítése

⁷¹⁶ MÁV Arch. GG. 10001. d. Bebrits AB 7977/1947 sz. államtitkári figyelőlapja, 1947 szept. 18.

keretében Moszkva visszaadta ezeket a járműveket.⁷¹⁷ A MÁV 1947. szeptember 28-án adta ki részletes rendelkezéseit a MÁV és a hazai magánvasutak tulajdonában volt zsákmányjeles járművekről a zsákmányjel és a pályaszám eltávolításáról, illetve az eredeti MÁV cégjelzés és pályaszám visszaállítására. A zsákmányjel törlését nem csak a műhelyekben és fiókműhelyekben hajtották végre, hanem a minél gyorsabb végrehajtás érdekében a budapesti üzletvezetőség területén 10, a többi üzletvezetőség területén 2-2 állomást jelöltek ki, hogy műhelybe állítás nélkül is átcégjelezzék a járműveket.⁷¹⁸ 1948 júniusában további mozdonyokról lehetett eltávolítani a hadizsákmány jelzést, 1948 augusztusában összesen 425 gőzmozdony, 10 motorkocsi és egy vágánygépkocsi, valamint 408 személy- és 3428 teherkocsi kapta vissza MÁV-os cégjelét és pályaszámát.⁷¹⁹ A 11 motoros jármű és 41 mozdony egyébként hivatalosan nem került be a moszkvai jegyzőkönyvbe, ugyanis a járművek visszaadását elindító 1946 decemberi tárgyalásokon a magyar fél igénylistájáról lemaradtak a szóban forgó motoros járművek.⁷²⁰ A közlekedési tárca intézkedésére a 41 mozdonyt 1948 júniusában cégjelezték vissza azzal, hogy Moszkva jóváhagyásának kiterjesztését kérik a 11 motorkocsi és 41 mozdonyra is.

Negyedik tényezőként az 1948. február 3-án Moszkvában aláírt járművásárlási és átalakítási szerződés említhető. Az 1947 ősze óta tárgyalt megállapodás eredményeképpen Moszkva eladott 6000 fedett és 4000 nyitott német eredetű teherkocsit, cserébe a magyar vasútvonalakon 1945. szeptember 1 óta áthaladt szovjet jóvátételi és kereskedelmi szállítmányok fuvardíjáért, valamint 6000 nyitott német teherkocsit szovjet vasúti szabványok szerinti átalakításáért két év alatt. Az átalakítási munkával a MÁV debreceni műhelyét bízták meg. A fentiekén kívül a Szovjetunió visszaadott még ellenszolgáltatás nélkül további 308 gőzmozdonyt, 408 személykocsit és 3428 tehervagont.⁷²¹ Magyar részről a szovjet bérmunka végrehajtásához – záhonyi állomás fejlesztése, debreceni műhely fejlesztése, nyersanyagok és alkatrészek beszerzése, munkaköltségek – mintegy 60 millió forint póthitelt tartott szükségesnek a közlekedésügyi tárca 1947 késő őszen. Tekintettel a cserébe érkező 10 ezer teherkocsi létfontosságú voltára kérte a minisztérium a Gazdasági Főtanács jóváhagyását.⁷²² A

⁷¹⁷ MÁV Arch. GG. 10007. d. 66. t. 1947 szeptemberi jegyzőkönyv-tervezet. Benne az 1949 októberi egyezmény szövege.

⁷¹⁸ MÁV Arch. GG. 10003. d. 9. t. MÁV Ig. 78069/1947. E. I. sz. rendelete a MÁV eredetű járművekről az orosz zsákmányjel törlésére. 1947 szept. 28.

⁷¹⁹ MÁV Arch. GG. 10003. d. 9. t. Kopasz Károly feljegyzése, 1948 aug. 21.

⁷²⁰ MÁV Arch. GG. 10004. d. 25. t. 26288/1948.

⁷²¹ Frisnyák 2001: 197–198., Megállapodás részleteit lásd MÁV Arch. GG. 10006. d. 62. t. 1947 szept. 20-án parafált kocsiátalakítási és kocsivásárlási megállapodás másolata.

⁷²² MÁV Arch. KS. 10002. d. Közlekedésügyi Minisztérium 64541/I/1/1947 sz. irata a Gazdasági Főtanácsnak a Szovjetunióknak végzendő vasúti járműhelyreállítási bérmunka tárgyában, 1947 dec. 31.

megvásárolt német kocsik egy részét a magyar forgalmi szükségletek kielégítésére szánták, másik részével pedig a nyugatról még vissza nem került magyar járművek cserealapjaként számoltak. A szerződés 1949 októberi módosításával 6000 nyitott teherkocsi átalakítása helyett 600 tartály, 400 fedett és 5000 nyitott teherkocsi átalakítását vállalta Magyarország, egyúttal a Szovjetunió a magyar vasutakon lévő, német eredetű szovjet zsákmányanyagból átadott 107 mozdonyt, 761 személy-, posta- és poggyászkocsit, valamint 2800 teherkocsit. Ezeken felül Moszkva az 1948. február 3-i megállapodásban rögzített járműveken felül visszaadta a Magyarországon lévő és még át nem adott magyar eredetű szovjet zsákmányanyagot képező 44 mozdonyt, 398 teher- és 152 személykocsit, valamint a Csehszlovákiában, Romániában és Ausztriában lévő szovjet zsákmányanyagok magyar eredetű járműveit. A Szovjetunió egyúttal határozatot hozott, amiben visszaadta valamennyi trófeás járművét eredeti tulajdonosának, így Magyarországnak is köteleznie kellett magát, hogy mihamarabb visszajuttatja a nálunk lévő román, bolgár, csehszlovák stb. vasúttársaságok még hadizsákmány jelet viselő járműveit eredeti tulajdonosaiknak.⁷²³

4. 2. 3. Számvetés

A legkönnyebben a vontató járműpark alakulása követhető nyomon, ugyanis 1946-tól az üzemgazdasági jelentésekben közölték az éppen üzemelő mozdonyok és motorkocsik számát, sőt, a felhasznált üzemanyagokat és még az átlagosan megtett távolságokat is, de az üzemképtelenségek, meghibásodásokról is vezettek statisztikát.

Ahogy arról már szó esett, és az alábbi táblázat is megmutatja, a vasúti vontatás alapvetően a gőzmozdonyok vállán nyugodott. Amíg a hasznos kilométer az adott hónapban megtett összes vontatási céllal megtett kilométert mutatja, addig az elegytonnakilométer⁷²⁴ már a vontató jármű által továbbított terhet is mutatja, így plasztikusabb képet ad a vontatási nemek közötti megoszlásról. A gőzvontatás abszolút dominanciája mellett jól látszik, hogy belsőégésű járművekkel ekkor még kizárólag személyszállítást végeztek – mellékvonalakon előfordulhatott természetesen kényszerhelyzetben, hogy egy-egy teherkocsit is hozzákapcsoltak a személyvonathoz, de ez csak tizedes százalék erejéig befolyásolhatta a mutatókat. Személyszállításban jóval kisebb tömegeket kellett megmozdítani, mint a teherszállításban, illetve maga a vontatójármű is szállított személyeket, ami értelemszerűen

⁷²³ MÁV Arch. GG. 10007. d. 66. t. 1947 szeptemberi jegyzőkönyv-tervezet. Benne az 1949 októberi egyezmény szövege.

⁷²⁴ Elegytonna-kilométer: Vonat kocsijainak, a szállított utasok, illetve az áruk tömegének és a megtett távolságnak szorzata. Vasúti lexikon 1984: 169.

nem mondható el a gőzmozdonyokról. A villamos mozdony lassú térnyerése – nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy egyetlen vonalon zajlott villamos vontatás, ráadásul a hegyeshalmi vonal villamos rendszerének újjáépítése is több éven át zajlott – ellenére szembeötlő, hogy elegyteljesítménye duplája a hasznos teljesítménynek, míg a dízel motorkocsinál pont, hogy töredéke. Az elegytovábbítási arányok jól mutatják: ahogyan fejlődött a villamos vontatás, úgy növekedett részesedése a forgalomból a gőzvontatás kárára, persze az még így is majd 90%-át adta a teljes vasúti közlekedésnek. A motorkocsi forgalom még kisebb, de szintén folyamatos növekedése elsősorban az utasforgalomhoz, a személyszállító vonatok számának növekedéséhez köthető.

3. táblázat: Vontatási nemek százalékos megoszlása⁷²⁵

Év	Hónap	Hasznos kilométer (%)				Elegytonna-kilométer (%)			
		Gőzvontatás	Villamos vont.	Dízel motorkocsi	Egyéb	Gőzvontatás	Villamos vont.	Dízel motorkocsi	Egyéb
1946	március	91,4	2,0	6,5	0,1	95,8	3,6	0,5	0,1
	június	90,8	1,9	7,0	0,3	95,4	3,6	0,8	0,2
	szeptember	89,2	2,2	8,0	0,5	94,9	4,1	0,9	0,1
	december	86,4	2,7	9,7	1,2	93,2	5,4	1,3	0,1
1947	március	84,9	4,6	10,2	0,3	91,1	7,5	1,3	0,1
	június	86,4	4,3	9,2	0,1	91,7	7,0	1,2	0,1
	szeptember	86,7	4,6	8,5	0,2	91,7	7,0	1,1	0,2
	december	85,6	4,5	9,8	0,1	91,0	7,4	1,5	0,1
1948	március	84,7	4,1	11,0	0,2	90,8	7,3	1,7	0,2
	június	84,9	4,1	10,6	0,4	90,9	7,0	1,9	0,2
	szeptember	85,2	4,1	10,6	0,1	91,2	6,9	1,8	0,1
	december	85,1	4,3	10,6	0,0	91,0	7,2	1,8	0,0
1949	március	83,2	4,6	12,2	0,0	89,7	8,3	2,0	0,0

A gőzvontatás primátusa miatt érdemes először a gőzmozdonyállag fejlődését bemutatni. Amíg a háború előtti tavaszon átlagosan 1126 gőzmozdony kelt útra nap, mint nap,

⁷²⁵ A táblázat a MÁV Elnöki Hivatal II. által kiadott havi üzemgazdasági jelentések alapján készült.

és a mozdony személyzet száma nem sokkal haladta meg a szolgálatban lévő lokomotívok számát, addig az első adatokat tartalmazó 1946-os jelentés kétharmadnyi mozdonyhoz a békeidősnél több mozdonyvezetőt mutat, azaz több mint két teljes személyzet jutott egy mozdonyra.⁷²⁶ Vizsgált korszak végére a szolgálatban lévő lokomotívok száma elérte a békeidőset, sőt, 1948-ban végén – összefüggésben a dinamikus gyarapodó áruforgalommal, és különösen az őszi forgalommal – már meg is haladta az 1938-as szintet, miközben a mozdony személyzet is gyarapodott, és megmaradt az egy a kettőhöz arány. A mozdonyokkal átlagosan megtett távolság a kihasználtságot mutatja, persze számos tényezőt is szem előtt kell tartani vizsgálatokor. Alapvetően befolyásolta a megtett távolságot a vasútvonalak átbocsátó képessége, azaz hogy milyen gyorsan lehetett közlekedni az adott pályarészen, mennyit kellett várni keresztező vonatra, tüzelési nehézségek miatt hányszor és mennyi időre kellett megállni, és így tovább. Ezen a téren már 1946 végén elérte, sőt, meg is haladta a békeidős teljesítményt a gőzvontatás, és 1947 őszeig folyamatosan emelkedett.

4. táblázat: Gőzmozdonypark és igénybevételük alakulása⁷²⁷

Év	Hónap	Szolgálatban lévő mozdonyok	Mozdony-személyzet száma	Átlagosan megtett távolság (km)
1938	március	1126	1419	3250
1946	március	759	1670	2448
	július	791	1648	3036
	szeptember	753	1635	2669
	december	797	1653	3750
1947	március	793	1702	3835
	június	922	2035	4223
	szeptember	1017	2087	4251
	december	1121	2274	3720

⁷²⁶ Mozdony típusától és használati módjától függően a mozdony személyzetet egy mozdonyvezető és egy, távolsági vonatok esetén két fűtő alkotta. A két fűtő megosztva dolgozott, amíg az egyik táplálta a tüzet, addig a másik ülve pihent, illetve figyelte a pályát és a jelzőket.

⁷²⁷ A táblázat a MÁV Elnöki Hivatal II. által kiadott havi üzemgazdasági jelentések alapján készült.

A dőlt betűtípussal szedett békeidős adatok nyilvánvalóan csak egy adott hónap teljesítményét közlik, tehát az összehasonlítás nem lehet abszolút pontos, de tartalmi és adathiányossági okokból kénytelen voltam eltekinteni minden háború előtti hónap adatainak összevetésével. Úgy vélem a nagyságrendi eltérések így is megfelelően kirajzolódnak az adatokból.

1948	március	1071	2204	3855
	június	1102	2224	4110
	szeptember	1210	2263	4157
	december	1289	2459	3891
1949	március	1144	2293	3447

Ez elsősorban a kevés jármű miatti erőltetett üzemeltetés számlájára írható, különösen az őszi betakarítási forgalom idején a mellékvonalakon alkalmazható kevés mozdony miatt. Emiatt is sürgette a motorkocsik újjáépítését a MÁV, hogy a kevés kis tengelyterhelésű mozdonyt felszabadíthassa teherszállításra. Ennek jó példája, hogy a MÁV szempontjából különösen fontos diósgyőri MÁVAG-nak kölcsönadott három mellékvonali mozdonyból 1947 őszén – alig két hónappal a bérbe adás után – kettőt vissza is vett.⁷²⁸ A harmadikat is visszavette volna, de a gyár egészen 1948 áprilisáig megtagadta azt, a mozdony nélkülözhetetlenségre hivatkozva.⁷²⁹ Éppen ezért, amikor 1947 nyarán felmerült új mozdonyok megrendelésének esetleges lehetősége, az Államvasutak 10 darab 375 sorozatú mellékvonali univerzális lokomotív beszerzése mellett tette le garasát 5 darab 424-es mozdony helyett, és sikerült is meggyőzni a közlekedésügyi tárcát.⁷³⁰ Pénzügyi forrást viszont nem sikerült találni rá 1948 májusáig, a tíz lokomotívért fizetendő hétmillió forintra ekkor érkezett meg a kormányzati engedély és a póthitel.⁷³¹ Ez persze csak csepp volt a tengerben, és bár a mellékvonali II. rangú mozdonyokból 50 darabot vettek fel az újjáépítési programba, a krónikus járműhiány miatt 1947 augusztusában a Közlekedésügyi Minisztérium 34322/1947. I/2 sz. rendeletével jóváhagyta, hogy előzetes műszaki bizottsági döntés után félévvel, de legfeljebb 1948. július 22-ig meghosszabbítsák a már lejárt kazánvizsgák üzemidejét.⁷³² A vicinálisok áruforgalmi problémájának másik megoldását a nehezebb mozdonyok közlekedésének sebességkorlátozás mellett való engedélyezése jelentette. A Híd főosztály 1947. június 26-án 45715/1947. H. I. számmal elrendelte I. rangú mozdonyok, illetve 12 tonnánál nagyobb tengelyterhelésű vontató járművek közlekedését három hónapra a Börgönd–Sárbogárd, Kiskőrös–Kalocsa, Kiskunhalas–Kiskunfélegyháza, Kiskunfélegyháza–Szentés, Mezőtúr–Szarvas, Bakóca–Godisa–Komló és a Veszprémvarsány–Alsóörs vonalakon.⁷³³ A nehezebb mozdonyok

⁷²⁸ MNL OL XXIX-H-50. 743. d. 19373/1947. sz. ügyirat 84779/1947 és 90532/1947 sz. iratai.

⁷²⁹ MNL OL XXIX-H-50. 1180. d. 6019/1948.

⁷³⁰ MNL OL XXIX-H-50. 900. d. 49337/1947. és 1074. d. 92001/1947.

⁷³¹ MNL OL XXIX-H-50. 1131. d. 1423/1948. A megrendeléskor a MÁV előlegként fizetett kétmillió forintot, majd augusztusig további egymilliót, végül a mozdonyok átvételekor egyenként négyszázezer forintot.

⁷³² MNL OL XXIX-H-50. 930. d. 56641/1947.

⁷³³ MÁV Arch. AG. 12341. d. 10020/1947.

közlekedésének hatása hamar jelentkezett a pályaállapotok leromlásában. Ennek ellenére kényszerből 1948-ban, de még 1949-ben is újra engedélyezték nehezebb mozdonyok mellékvonali használatát az őszi forgalom idejére.⁷³⁴

A 424-es mozdonyból – részben még a háború alatt megrendelt, de már csak a háború után legyártott – 1946 novembere és 1947 márciusa között ötöt adott át a MÁVAG, hosszabb ideig húzódó elszámolási viták után. Az 1943-ban megrendelt mozdonyok után a szerződés kori értékük 38%-át fizették ki, de a pengő elértéktelenedésével a MÁVAG nem volt hajlandó elismerni a MÁV korábbi fizetését, teljes árat követelt a járművekért. A vitát a Közlekedésügyi Minisztérium, az Iparügyi Minisztérium és a Jóvátételi Hivatal képviselői 1946. november 8-i egyeztetése zárta le, az 1943-as 9 mozdony megrendeléséből ötnél elismerték az 1944-es előlegfizetéseket és csak a fennmaradó részletet kérték a MÁV-tól megfizetni.⁷³⁵

A mozdonyok túlhasználtságáról, valamint a szénellátási problémákról árulkodik a szolgálatképtelenségekről készült táblázat is. Amíg 1938-ban összesen 202 szolgálatképtelenség történt, vagyis a mozdony képtelen volt folytatni útját valamilyen műszaki meghibásodás, víz- vagy szénhiány miatt, átlagosan 177 ezer vonatkilométerre jutott egy. Az üzletvezetőségenkénti bontásból kitűnik, hogy a Budapesti Üzletvezetőség mozdonyaival történt a legtöbb és leggyakrabban a vasutas szlengben „fekvemaradásnak” hívott esemény, átlagosan 132 ezer kilométerenként. Ez persze nem csoda, hiszen a Budapest-központúság miatt az üzletvezetőség területén közlekedett a legtöbb vonat. A háború után 1946-tól van ismét adat, és bár a szolgálatképtelenségek száma – tekintettel a vasút általános helyzetére – nem is tűnik olyan drasztikusnak, a gyakoriság már annál inkább. Mindössze 59 ezer kilométerenként állt meg valahol egy-egy vonat, miközben jóval kevesebb vonat közlekedett, jóval lassabban az utolsó békeévhez képest. Ráadásul már nem a Budapesti, hanem a Pécsi és Szegedi Üzletvezetőségek mozdonyaival adódott leggyakrabban gond, ami azért is érdekes, mert két teljesen eltérő földrajzi környezettől van szó. A dimbes-dombos Dél-Dunántúlon – pedig itt még a mecseki szénbányáknak köszönhetően a szénellátottság is valamivel jobb volt az átlagnál – és az alföldi síkságon is ugyanolyan gyakorisággal álltak meg a mozdonyok. Ezzel szemben a szintén dombvidéki pályákban gazdag Szombathelyi Üzletvezetőség teljesített a legjobban, bár a háború előtti országos átlag felét sem érték el! 1947-ben ugyan tovább emelkedett a fekvemaradások száma, ám a gyakorisági mutatókban egyértelmű javulás kezdődött, ami folytatódott a következő évben is. Sőt, 1948-ban már csökkenésnek indult az esetszám, bár így is másfélszerese volt az 1938-asnak, a gyakoriság terén az országos átlag jobb lett,

⁷³⁴ MÁV Arch. AG. 12341. d. 471/1950.

⁷³⁵ MNL OL XXIX-H-50. 630. d. 4742/1947. és 2275. d. 304677/1949.

köszönhetően a budapesti és debreceni járműveknek. Motorkocsik és villamos mozdonyok szolgálatképtelenségéről csak 1947 novemberétől közöltek adatot az üzemgazdasági jelentések, de akkor is csak esetszámról tájékoztattak, gyakoriságot, illetve a békeidős etalonról nem adtak információt.

5. táblázat: Gőzmozdonyok szolgálatképtelenségének alakulása⁷³⁶

Év	Szolálatképtelenség	Országos	Budapest	Szombathely	Miskolc	Debrecen	Szeged	Pécs
1938	összes eset	202	110	13	18	30	11	20
	hány 1000 vonatkilométerre (vkm) jutott egy	177	132	316	264	180	211	230
1946	összes eset	289	166	34	36	19	45	75
	hány 1000 vkm-re jutott egy	59	59	71	55	84	43	42
1947	összes eset	349	131	40	38	14	54	72
	hány 1000 vkm-re jutott egy	129	146	139	113	246	85	96
1948	összes eset	303	102	40	50	18	31	56
	hány 1000 vkm-re jutott egy	188	234	195	115	230	179	134

Ugyan a motorvonatok száma – ahogy láttuk forgalomból való részesedésük aránya is – elenyésző volt a gőzmozdonyokéhoz képest, mégis jelentős gondot okozott hiányuk. Különösen a mellékvonalakról hiányoztak. A belsőégésű – eleinte benzin, majd 1930 után dízel üzemű – motorral felszerelt motorkocsik üzemeltetési költségei ugyanis jóval alatta maradtak a lokomotívoknak. A Ganz által gyártott, Jendrassik típusú motorokkal felszerelt, a vasutasok által csak „Frigyládának” becézett, hivatalosan BCmot, BCymot és BCnymot (22. kép)⁷³⁷ sorozatjelű motorkocsikkal sikerült kettéválasztani a mellékvonalak személy- és teherforgalmát, ezzel számottevő mértékben gyorsult a személyszállítást. Az 1930-as évek

⁷³⁶ A táblázat a MÁV Elnöki Hivatal II. által kiadott havi üzemgazdasági jelentések alapján készült.

⁷³⁷ A 2-3. osztályú motorkocsikon az 1930-as években több fejlesztést is végzett a Ganz a MÁV megrendelésére, az eltérő teljesítmény, tengelyelrendezés és tengelyterhelés, illetve utastér elrendezés kapcsán kapták az eltérő sorozatjeleket.

végén beinduló magyarországi olajbányászat révén a motorkocsikat teljes egészében el lehetett látni hazai olajjal. Ezzel szemben a széntüzelésű gőzmozdonyokhoz a gyenge fűtőértékű magyar barnaszén miatt feltétlenül importálni kellett feketeszenet, ugyanis a legtöbb mozdonysorozatunkat még Trianon előtt tervezték, amikor még hazai forrásból is elérhető volt a megfelelő minőségű szén. A 424-es mozdonysorozatot ugyan már az I. világháború után itt maradt gyengébb szenekre tervezték, de ezek csak a járműpark töredékét tették ki. Arról nem is beszélve, hogy a motorkocsik jobban gyorsultak és könnyebb súlyuknak köszönhetően magasabb sebességgel közlekedhettek a pályákon, így növelve az adott vasútvonal forgalmi átbecsátóképességét.

A motorkocsik pontos számáról először az 1945. december 28-i rovancsban található adat. Az 1938-as állaghoz képest összesen 164 járművet írtak össze, ebből 33 üzemképes, 65 megrongált de javítható, 66 pedig roncs állapotúként szerepelt a kimutatásban. Az összes jármű közül 40 idegen eredetű volt. Az üzemképes motorkocsik közül 14 MÁV-os, 5 MÁV-trófeás, újabb 14 pedig idegen cégjelzést viselt. 1947 nyarán 40 üzemelő motorkocsit mutat a statisztika, ebből 33 MÁV-osként, 5 MÁV-trófeásként, 2 pedig idegen eredetűként szerepelt.⁷³⁸ 1949 tavaszára sikerült további példányokat kijavítani, de még így is csak harmadannyi jármű üzemelt, mint 1937 legvégén. Ezek egy része ráadásul csehszlovák eredetű, főleg kéttengelyes mellékvonali jármű volt, amik az I. bécsi döntés következtében kerültek Magyarországra – a MÁV idővel átadta a GYSEV-nek a kevésszámú és típusidegen, ezért számára gazdaságtalanul üzemeltethető járműveket.⁷³⁹ Itt is megfigyelhető, hogy a motorvezetőik száma kétszerese volt a járművekének, miközben a háború előtt még alig ötödével volt több motorvezető, mint motorkocsi. Ez a járművek kihasználtsága miatt alakult így, ami jól látszik az átlagosan megtett távolságokban is. 1946 őszén már elérte a békeidős szintet, az 1948-as őszi csúcsadat pedig kis híján másfélszerese az 1937. decemberinek – igaz, utána majdnem visszacsökkent annak szintjére, összefüggésben a gyarapodó létszámmal és a téli csökkenő forgalommal. A fokozott üzem persze hamar visszaütött, a motorkocsik gyorsan elhasználódtak, javításuk viszont nem volt megoldva. Nagyobb mélységű munkákat egyedül az Északi Főműhely végzett a háború előtt, de a motorjavító csarnok megsemmisülésével visszazuhant javító kapacitása. Márpedig az őszi forgalom során kiemelt szükség mutatkozott az amúgy is csekély számú II. rangú mozdonyokra, hogy a gyenge felépítményű mellékvonalak térségéből is el lehessen szállítani a terményeket. Az alacsony tengelyterhelésű mozdonyokat viszont csak úgy lehetett kivenni a személyforgalomból, ha motorkocsikat tudtak beállítani a helyükre.

⁷³⁸ MÁV Arch. GG. 10005. d. 41. t. Helyreállítási munkák haladása, 1947 június.

⁷³⁹ Czére–Vaszkó 1985: 280–284.

6. táblázat: Dízel motorkocsik kihasználtsága⁷⁴⁰

Év	Hónap	Üzemelő motorkocsik száma	Motorvezetők száma	Motorkocsik átlag megtett távolsága, km
1937	december	97	122	4954
1945	szeptember	n.a.		
	december	n.a.		
1946	március	17	35	4450
	június	n.a.		
	szeptember	23	47	4860
	december	30	64	6630
1947	március	29	64	7430
	június	41	80	6181
	szeptember	43	79	6079
	december	47	97	6128
1948	március	49	99	6840
	június	54	114	7064
	szeptember	57	124	7240
	december	63	125	6392
1949	március	68	132	5654

A motorkocsik nem csak a mellékvonali közlekedésben jelentettek megoldást, a legfontosabb fővonalakon könnyű gyorsvonat helyett, kvázi expresszvonatként is közlekedtek. Az ugyanakkor szemléletesen mutatja a korabeli lehetőségeket, hogy a gyorsmotorvonati szerelvényeket kezdetben a mellékvonalra tervezett Frigyládákból, legfeljebb 60 km/h-val haladni képes 2-3. osztályú motorkocsiból állították ki. A Budapest Keleti pályaudvar és Sátoraljaújhely között közlekedő 402/401 sz. vonatpár például egy BCmot motorkocsiból és két pótkocsiból állt az 1947. május 4-én életbe lépő menetrendhez kiadott személyszállító vonatok összeállítási rendje szerint. Az 1947 őszi menetrendben viszont már egy négytengelyes, szintén 1934-ben beszerzett 3. osztályú fővonalai motorkocsi és egy szintén négytengelyes 2-3 osztályú motorkocsiból állt a sátoraljaújhelyi gyorsmotorvonat. A vonat

⁷⁴⁰ A táblázat a MÁV Elnöki Hivatal II. által kiadott havi üzemgazdasági jelentések alapján készült.

hátsó peronján a CIWL büfét üzemeltetett. A motorkocsi terheléstől függően akár 90 km/h-val is képes volt közlekedni. Vasárnap és ünnepnap a szerelvényt megerősítették egy kéttengelyes motormellékkocsival.⁷⁴¹ A háború előtt ugyan a Ganz a dízelüzemű motorkocsis közlekedés egyik úttörője volt, számos európai ország mellett Egyiptomba és Argentínába is exportált motorkocsikat és motorvonatokat, a MÁV által beszerzett 7 darab Árpád típusú sínautóbuszból ugyanakkor egyetlen használható példány sem maradt az Államvasutak járműparkjában. Vagy megsemmisültek, vagy külföldre kerültek, kettőt pedig a Vörös Hadsereg használt. Egyedül a Tas nevű példány maradt MÁV állagban, ám annak kijavítására is már csak a vizsgált időszak után került sor.⁷⁴²

A villamos mozdonyoknál a szénmegtakarítás jelentett előnyt, illetve, hogy teljesítményük révén a nehéz tatabányai szénvonatokat gazdaságosan lehetett továbbítani – jellemzően a főváros felé. A Kandó rendszerű V40 és V60 sorozatú mozdonyok és személyzetük létszáma, valamint az átlagosan megtett távolság alakulásában nem látszanak olyan markáns eltérések, mint a gőzmozdonyokénál és a motorkocsikénál. (23. kép) A személyzet létszáma 1947-re elérte a háború előtti szintet, de utána nem folytatódott az emelkedés. A megtett távolság összefüggésben a villamosított vágányok hosszával, valamivel lassabban emelkedett, csak 1947 nyarán haladta meg először a békeidős szintet, de utána vissza is állt az 1938-as szintre, sőt, még lejjebb is süllyedt, amiben nagy szerepe lehetett annak, hogy a személyszállító vonatok száma még alaposan elmaradt a háború előttről.

7. táblázat: Villamos vontatás⁷⁴³

Év	Hónap	Energia-fogyasztás, kWh/100 etkm	Szolgálatban lévő mozdonyok	Mozdony-személyzet száma	Mozdonyok átlag megtett távolsága, km
1938	január	3,74	22	46	9771
1945	október	11,09	n.a.		
	december	4,79	n.a.		
1946	március	3,68	7	23	3425
	június	3,14	n.a.		
	szeptember	3,17	8	27	4837

⁷⁴¹ MNL OL XXIX-H-50. 818. d. 32613/1947.; Szécsey 2006: 61.

⁷⁴² Szécsey 2006: 42.

⁷⁴³ A táblázat a MÁV Elnöki Hivatal II. által kiadott havi üzemgazdasági jelentések alapján készült.

	december	3,42	11	28	5602
1947	március	3,56	13	42	8474
	június	2,98	12	41	11113
	szeptember	2,91	14	44	10711
	december	3,5	14	44	9988
1948	március	3,4	14	45	9898
	június	3,07	17	44	9324
	szeptember	3,12	19	49	9123
	december	3,8	19	55	9234
1949	március	2,51	18	49	9089

A hároméves tervben a vontató járműpark új járművekkel való bővítésére 7,24 millió 1938-as pengőt terveztek a program indulásakor, amiből 14 db 424 sorozatú mozdony (21. kép) mellett 5 még csak a tervasztalon lévő mozdony, valamint 2 öttengelyes motorkocsit vettek volna.⁷⁴⁴ Ezzel szemben az újjáépítésre fordítandó 5 millió pengőből 161 gőzmozdony, 13 villamos mozdony és 40 motorkocsi helyreállítását kalkulálták.⁷⁴⁵ Távlati célként 8 típusra kívánták csökkenteni 1960-ra a MÁV mozdonyparkját, amihez rengeteg új járművet kellett volna beszerezni. A meglévő négy mozdony sorozat – 22 sor. úgynevezett motorkocsipótló mellékvonali gőzmozdony, 324 sor. tehervonati és személyvonati mozdony, 375 sor. mellékvonali univerzális lokomotív és az ikonikus 424 sor. fővonali univerzális mozdony – mellé négy új típust kívántak rendszerbe állítani. Ezek közül kettő a 424-es sorozat átalakításából született volna meg. Az 524 sorozatú mozdonnal nehéz gyorstehervonatok vontatását, a 415 sorozatú szertartályos⁷⁴⁶ lokomotívokkal helyi és elővárosi vonatok továbbítását tervezték. Ehhez jött volna még a 303 sorozatú nagyteljesítményű mozdony, amiből végül két példány épült meg, illetve egy – a jól bevált 324 sorozatú mozdony főbb szerkezeti elemeit átvevő – pályaudvari tolatófeladatokat ellátó mozdony, ami az 546 sorozatot kapta volna a keresztségben, ha megépült volna.⁷⁴⁷

⁷⁴⁴ Az öt új fejlesztésű mozdonyból végül semmi sem valósult meg, a motorkocsikból pedig 1955-ben érkeztek az első példányok.

⁷⁴⁵ MNL OL XIX-H-1-a. 105. d. MÁV hároméves munkaterve. 31–32.

⁷⁴⁶ Szerkocsis mozdonyok, mint például a 324 és a 424 sorozatú mozdonyok a mozdony után kapcsolt külön erre a célra kialakított kocsiban vitték magukkal a gőzfejlesztéshez szükséges szenet és vizet. A szertartályos gőzmozdonyok ezzel szemben, mint például a 22, 342, 375 sorozatúak a vezérállás hátfalára épített puttonyban tárolták a szenet, míg a vizet a hosszakán két oldalán lévő víztartályokba szállították. A szertartályos mozdonyok előnye az volt, hogy hátramenetben nem kellett korlátozni a mozdony – és így a vonat – sebességét a szerkocsi futóművének műszaki jellemzői miatt. Cserébe a kisebb szén- és víztároló kapacitás miatt ezek a mozdonytípusok kisebb távolságot tehettek meg egy feltöltéssel.

⁷⁴⁷ Szarvas 1947.; Kopasz 1946a. I. rész.

A vontatott járműállagról sajnos nincsenek hasonló statisztikák, amit részben magyaráz, hogy rengeteg típus és altípus alkotta mind a személykocsi, mind a teherkocsi állagot. Kis szériában beszerzett járművektől egészen a százas, ezres nagyságrendben beszerzett vagonokig, nem beszélve az esetlegesen végzett átalakításokról, korszerűsítésekről. Teherkocsikat az üzemgazdasági jelentések három nagyobb csoportra bontották: nyitott, fedett és tartály. A fedett kocsikkal szállították a zsákos csomagolású termékeket, mint a búza, vetőmag, takarmány, cement, ahogy az élőállatokat is, vagy kényesebb iparcikkeket, vegyiárukat és gyógyszereket, textíliákat, kerékpárokat.⁷⁴⁸ Nyitott teherkocsiban elsősorban ércet, homokot, követ, fát, szénát és egyéb ömlesztett árut szállítottak. Tartálykocsiban továbbították a különböző (ásvány)olajokat és folyékony kemikáliákat, illetve gyümölcsleket, alkoholféléket és párlatokat.

A teherkocsikból különösen a fedettekre volt nagy szükség a jótételi szállításokhoz, a lakosságcsere és kitelepítő vonatokhoz, valamint az érkező hadifogoly-ellátáshoz kapcsolódó élelmiszer és ruhaneműk szállításához.⁷⁴⁹

Rögtön a háború után Prága a fegyverszüneti szerződés 4. pontjára hivatkozva kérte Budapestet, hogy a Csehszlovákiába visszatelepülni kívánó csehszlovák állampolgárok elszállításához a Budapest–Pozsony különvonatokhoz csatoljanak egy-két kocsi. Ezzel egyidejűleg a Csehszlovákiából kiutasításra kerülő vasutas alkalmazottak és ingóságaik Magyarországra szállításához további 88 teherkocsi kiállításához kért sürgős engedélyt a közlekedési tárca 1945. május 29-i levelében Koszov tábornoktól. A gyors jóváhagyást azzal indokolta Karczag Imre osztályfőnök, hogy a kiutasítottaknak június 20-ig kell elhagyniuk Csehszlovákia területét, ezután az időpont után már csak fejenként 30 kg-os poggyászt vihetnek magukkal.⁷⁵⁰

⁷⁴⁸ Gyümölcsöt, húsárut és halat speciális hűtőkocsikkal szállították, de ezeket a fedett teherkocsikhoz sorolják a statisztikák.

⁷⁴⁹ MNL OL XIX-G-4-a-44. d. 685–686. p. Népjóléti Minisztérium 3490/6-1949 (1949 okt. 31) sz. minisztertanácsi előterjesztése a Szovjetunióból hazatérő hadifoglyok és polgári személyek ellátásához szükséges élelmiszerek Máramarosszigetre történő kiszállításának engedélyezése iránt. Az 1947. február 10-i békeszerződés után megnyílt az út a hadifoglyok tömeges hazaszállítása előtt. Ennek érdekében a Népjóléti Minisztériumból küldöttség ment – többek között – Romániába, hogy az ottani román és szovjet szervekkel egyeztessék a hadifoglyok hazaszállítási feltételeit. Két nagyobb tábort jelöltek ki a románok a hadifoglyok összegyűjtésére, Focsani-t és Máramarosszigetet. A megállapodás szerint a hazatérő magyar foglyok élelmezéséről a szállítás és a máramarosszigeti tartózkodás ideje alatt Magyarországnak kellett gondoskodnia. Néhány tétel 5189 hadifogoly ellátásához: 25 230 kg kenyérliszt, 521 kg főzőliszt, 5300 kg hántolt köles, 10 260 kg húskonzerv, 2086 kg sertézsír, 1300 kg cukor, 52 kg pótkávé, 1565 kg só, 48 100 kg zöldség (tök, lecsó, bab stb.), 521 kg dohány és 10 424 doboz gyufa.

„A román kormány mindent elkövet a magyar hadifoglyok gyors hazaszállítása érdekében.” Népszava. 1947 márc. 14. 6.; „Hadifogoly-hazaszállítási egyezményt kötünk a Szovjetunióval, Franciaországgal, Belgiummal, Dániával és Hollandiával.” Szabad Nép. 1947. febr. 26. 3.

⁷⁵⁰ MNL OL XXIX-H-50.51. d. 9949/1945.

A magyarországi némettség kitelepítése 1946. január 19-én kezdődött, az első 40 kocsis szerelvénybe 35 fedett kéttengelyes teherkocsit soroztak. Az út nagyjából két hétig tartott, így az első szerelvényeknél nyugodtan lehet egy hónapos fordulóidővel számolni.⁷⁵¹ Márciusig vontatottan haladt a kitelepítés, utána viszont már havi 20-35 áttelepítő vonat is indult Németország amerikai zónájába,⁷⁵² ami azt jelentette, hogy – még ha figyelembe vesszük is a kocsiforduló-idők javulását – tekintélyes mennyiségű kocsit kellett elvonni a polgári áruforgalomtól. Szviridov tábornok, Vorosilov marsall helyettese, 1946. április 23-i tájékoztatása szerint április 20-ig 44 szerelvényel összesen 41 ezer svábot telepítettek ki Németországba.⁷⁵³ Egy-egy szerelvényhez már 40 marhavagont kellett kiállítani,⁷⁵⁴ 1946 májusában összesen 21 kitelepítő szerelvény közlekedett Magyarország és Németország között, ami több mint 800 fedett teherkocsi elvonását jelentette. Az 1946 novemberében újraindult sváb kitelepítéshez 3 szerelvényt állított össze a MÁV,⁷⁵⁵ de hat vonat után leállt a kitelepítés.⁷⁵⁶ Az 1947 augusztus 19-én újraindult a hazai némettség kitelepítése, immár Németország szovjet megszállású zónájába.⁷⁵⁷ Moszkva összesen 50 ezer sváb áttelepítését engedélyezte, augusztusban Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyéből 7, szeptemberben Baranya, Tolna és Veszprém vármegyéből 13 kitelepítő vonat indult szobi határátlépéssel Németországba.⁷⁵⁸ A kitelepítési ütem csökkenésével 1948 januárjától már csak két 50 kocsis szerelvényt állított ki a MÁV, amikkel havi négy vonat leközlekedtetésében egyezett meg a magyar, csehszlovák és szovjet fél.⁷⁵⁹ Az első ütemben körülbelül 120 ezer magyarországi németet, 1947–1948-ban további 35 ezer svábot telepítettek ki.⁷⁶⁰ A szovjet fogságból szabaduló hadifoglyok hazaszállítására is 50 fedett teherkocsiból álló szerelvényeket küldött az Államvasutak az 1947. február 26-án megkötött MÁV–CFR egyezmény alapján.⁷⁶¹

⁷⁵¹ Marchut 2012: 209.

⁷⁵² Tóth 1993: 139.

⁷⁵³ Feitl 2003: 169. A SZEB 1946. április 23-i ülése.

⁷⁵⁴ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1946 máj. 14-i igazgatósági ülés. Szöllősy Ferenc jelentése.

⁷⁵⁵ MNL OL Z1523. f. 61. cs. 1946 dec. 10-i igazgatósági ülés. Szilberekly Béla jelentése.

⁷⁵⁶ Zinner 2004: 104.

⁷⁵⁷ MNL-OL. M-KS. 274. f. 10. á. 35. ö. e. 115-118. Friss István 1947. aug. 14-i jelentése prágai tárgyalásairól. Friss István, az MKP Központi Vezetőségének tagja tárgyalta le a csehszlovák féllel a sváb kitelepítő vonatok átengedésének feltételeit 1947. augusztus 7–12 között.

⁷⁵⁸ MÁV Arch. AG. 12084. d. 13241/1947.; MNL OL. XXIX-H-50. 1057. d. 86524/1947.

⁷⁵⁹ MNL OL XXIX-H-50. 1127. d. 1001/1948.

⁷⁶⁰ Tóth 1993: 149. és 185.; Zinner 2004: 114.

⁷⁶¹ MNL OL XXIX-H-50. 776. d. 25493/1947.

A debreceni hadifogoly-átvevő nyilvántartási adatok szerint átlagosan 1200-1500 fő érkezett egy nap, amit egy 50 vagonos szerelvény gond nélkül el tudott hozni. Az 1939-es Harcászati Szabályzat egy marhaszállító vagonban 40-50 honvéd elhelyezését engedte. (Harcászati Szabályzat 1939. II. rész: 48.) Így egy 50 vagonos szerelvény 2000-2500 főt is szállíthatott.

A kiugró számok, mint például 1947. július 24-i 2984, vagy az augusztus 29-i 7750 fő érkezése már kizárólag több szerelvényvel volt megoldható. MNL OL XIX-C-11. 8. d. Népjóléti Minisztériumnak megküldött hazatért hadifoglyok névjegyzéke. <https://adatbazisonline.hu/adatbazis/a-debreceni-hadifogoly-atvevo-bizottsag->

A magyar–szlovák lakosságcserehez is 50 kocsis szerelvényekben egyezett meg a két érdekelt vasút. Itt viszont az összeállítás is megismerhető, legalábbis a Magyarországról kitelepülő szlovákok szállításához egy harmadosztályú személykocsit, 40 marhaszállító és 1 sertésszállító vagon, valamint 8 nyitott teherkocsit írtak elő.⁷⁶² Prága eredetileg havi 3000 család áttelepítését akarta keresztülvinni, de a szállítási problémák miatt Budapest eredetileg 1000 család fogadását tartotta lehetségesnek. Az 1947. március 5-i minisztertanácsi ülésen a kormány elfogadta, hogy havi 1500 család, legvégső esetben 2000 család átvételébe tud beleegyezni. Az első hónapban végül 1513 család érkezett Magyarországra.⁷⁶³ Az 1948. szeptember 1-én újraindult lakosságcsere kapcsán a CSD és a MÁV megállapodás értelmében 12 napos kocsiforduló-idővel – ebbe beleszámolták a kirakodások utáni fertőtlenítési időt is, a kocsikat egy-egy kijelölt állomásra vitték takarításra – számolva 60-60 kocsis szerelvények indításáról állapodtak meg. A december 31-ig tartó áttelepítésekhez 864 kocsi a CSD, 576 kocsi a MÁV – ebből 384 marhavagon és 192 nyitott teherkocsi – biztosított. A személykocsikat kizárólag a csehszlovákok biztosították, és a fedett teherkocsik 80%-át is ők adták, míg a nyitott teherkocsikat a MÁV-nak kellett biztosítani.⁷⁶⁴ Az európai általános kocsiínséget jól mutatja, hogy a CSD is kénytelen volt idegen eredetű – természetesen nem magyar, mert akkor fenn állt volna a veszélye annak, hogy valamelyik MÁV műhelyben visszahonosították volna a járművet – kocsikat is felhasználni az áttelepítő szerelvényekhez. Ahogy az egy szlovákiai magyarokat kitelepítő vonatról készült fényképen is látszik, a szerelvényben olasz és belga cégjelű fedett teherkocsik szerepelnek, az első Felvidékről érkező áttelepítő vonatban pedig francia nyitott teherkocsit is észre vehet a figyelmes néző. (18. kép)⁷⁶⁵ Az 1946. február 27-én megkötött magyar–szlovák lakosságcsere egyezmény keretében Vadkerty Katalin szerint összesen 89 660 fő települt át Magyarországra – túlnyomó többségük vasúttal – 1947. április 11. és 1948. december 11. között, míg Szlovákiába 333 szerelvényen 37 885 magyarországi szlovák távozott.⁷⁶⁶

[nyilvantartasai-a-hazatert-](#)

[hadifoglyokrol?term=eyJxJjoiIiwZnEiOnsiZGJfaWQiOnsiYWQxM2EyYTA3Y2E0Yjc2NDI5NTlkYzBjNGM3NDBhYjYiOiIzMTUifX0sInNvcnQiOiJzY29yZSJ9&L=50](#) (Letöltés ideje: 2022.04.29.)

⁷⁶² MNL OL XXIX-H-50. 792. d. 27327/1947.

⁷⁶³ Nagy Ferenc második és harmadik kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. 2008: A. kötet. 818–819. és B. kötet. 1239.

⁷⁶⁴ MNL OL XXIX-H-50. 1660. d. 79828/1948.

⁷⁶⁵ <https://fortepan.hu/hu/photos/?id=32736> (Letöltés ideje: 2022.06.10.)

Az első felvidéki magyarokat szállító vonat fogadásáról tudósított a 65. számú MAFIRT Filmhíradó is 1947 áprilisában. <http://filmhivadokonline.hu/watch.php?id=6388> (Letöltés ideje: 2022.05.04.)

⁷⁶⁶ Vadkerty 2007: 304–305. Magyarországról teherautóval is szállítottak kitelepülő szlovákokat, magyarokat viszont kizárólag vasúton szállítottak.

Vadkerty szerint összesen 73273 magyarországi szlovák települt át Csehszlovákiába.

A szlovák–magyar lakosságcserehez használt szerelvényeket beérkezésük után, mielőtt egy kimenő transzporthoz kiállították volna, előbb el kellett vinni egy fertőtlenítésre kijelölt állomásra, ami további 1-2 napot vehetett igénybe. A hadifoglyokat hazaszállító szerelvényeknél a fertőtlenítés gyorsabban meg lehetett oldani, mivel mindegyik vonat Debrecenbe érkezett, így nem kellett összegyűjteni és egy másik állomásra elvinni a kocsikat.

A Vörös Hadsereg is előszeretettel alkalmazta a fedett teherkocsikat csapatmozgatásaihoz, illetve a hadifogoly transzportokhoz 1945-ben. A fegyverszüneti szállítások kategóriában azonban nem csak a szovjet csapatszállítások, hanem a megszálló csapatok ellátását szolgáló fuvarozások is szerepeltek, ami nem kevés szállítási szükségletet jelentett. A fegyverszüneti egyezmény a Magyarországon állomásozó szövetséges alakulatok ellátását a magyar kormány feladatává tette. 1945 II., III. és IV. negyedévére 64,5 ezer tonna lisztet, 23 ezer tonna marhahúst, 91 ezer tonna zabot és 175 ezer tonna szénát, valamint télre 40 ezer tonna szenet és 25 ezer köbméter tűzifát kellett biztosítani a Vörös Hadsereg részére, ami – szén, tűzifa és a széna kivételével – elsősorban megint csak a fedett teherkocsik elvonását jelentette. A statisztikákban egy teherkocsira átlagosan 10 tonna raksúlyt számoltak, tehát csak fedett kocsiból 17 850 vagonra volt minimum szükség, ami havi átlag 1984 kocsit jelent. Mivel a kocsiforduló-idő – főleg az első hónapokban⁷⁶⁷ – jóval több, mint két hét volt, így a legkedvezőbb esetben is legalább ezer fedett kocsit igényelt volna csak a megszállók ellátása, miközben a MÁV teherkocsiparkja 1945 végén éppen hogy elérte a tízezer saját – tehát bérleti díj fizetése alól mentesülő, nem trófeázott – tulajdonú vagon!

Végül meg kell említeni a személyszállításra használt fedett teherkocsikat is. A szükség-személyszállító kocsik már az I. világháború után is közlekedtek, tehát nem volt ismeretlen fogalom a vasutasok és utasok számára háború utáni újbóli felbukkanásuk, sőt, 1945-ben még sok személyszállító vonatot jobb híján fedett- és nyitott teherkocsiból állítottak ki. A német Birodalmi Vasút a háború alatt a katonák kényelmesebb szállítására átalakított fedett teherkocsikat, padokat szereltek be, ablakokat vágtak az oldalfalakba, wc-t állítottak a kocsiba. Ezekből nem egy maradt Magyarországon, és a látott minta alapján 1947-től megkezdődött a személyszállításra használt teherkocsik átalakítása, komfortosítása. 1948 őszén már mintegy 900 fedett teherkocsit használtak személyszállításra.

Hiába volt tehát 1946 júniusában összesen 18 302 fedett teherkocsi a hálózaton, ha javítás miatt 9916 kocsi állt, 502 kocsit pedig személyszállításra használtak fel, 150 vagon orosz rendelkezésre, 275 vagon egyéb célokra tartalékoltak, valamint 1217 kocsit emésztettek

⁷⁶⁷ 1945 júniusában a fedett teherkocsiknak 21,1, a nyitottaknak 11,7 nap kellett a forduláshoz. MÁV Arch. PG. 10001. d. 1945 júniusi üzemgazdasági jelentés. Általános helyzetjelentés fejezet.

fel a Románián át vezető csapat- és jótételi szállítások. Emiatt csak az összes fedett vagon harmadát, 6242 kocsit lehetett kiállítani a fuvaroztatóknak. Nyitott teherkocsiknál a 34 625 vagonból 11 681 várt javításra, 42 különböző célokra lefoglalva állt, 215-öt készenlétben kellett tartani orosz igényekre, 673 lépett ki Romániába orosz csapatszállítmánnal ellentételezés nélkül, és mivel 19 414 kocsi elégnek bizonyult a szállítási igények kielégítésére, 2600 kocsi feleslegnek bizonyult.⁷⁶⁸

Decemberre már javult az arány, a fedett teherkocsik 50%-át lehetett polgári célokra használni. A nyitott teherkocsiknál is nagyjából 30-50% között ingadozott az éppen polgári forgalomban használhatók száma, ám így is elégnek bizonyultak a fuvaroztatói kereslethez viszonyítva. A teherkocsi-hiányt 1946. szeptember 1-én egy újabb munkaverseny bevezetésével próbálták kezelni, októberre a kocsik fordulóidejének 7,5 napra való leszorításától remélték, hogy a kevés tehervagonnal is ki tudják elégíteni a lassan élénkülő gazdaság igényeit.⁷⁶⁹ Ez persze nem csak a rakodómunkásokon múlt, hiszen például szeptember 28-án csak a magyar hálózaton 35 szerelvényben 1273 kocsi várt a Szovjetunió felé való továbbításra, ebből 415 kocsit még júliusban és augusztusban adtak fel! Október 22-én már 41 szerelvényben 1336 kocsi várakozott, köztük 552 még augusztusban feladott rakománnyal.⁷⁷⁰

1947 őszére 20 ezer fölé nőtt a fedett, és 36 ezer fölé a nyitott teherkocsik száma, persze ebből 12 840 és 17 200 állt rendelkezésre. 1948 tavaszán már csak a rendelkezésre álló kocsikról található adatszolgáltatás, az év őszén tehát kevesebb, mint 12 ezer fedett és 21 ezer nyitott teherkocsival igyekeztek kielégíteni az folyamatosan növekvő szállítási igényeket. Mivel az összesen mintegy 35 ezer teherkocsival az előző évi 7 napos kocsiforduló-ideje kevés lett volna, de még a háború előtti – fedett kocsiknál 6,36 napos, nyitott kocsiknál 5,76 napos – fordulóidőt sem tartották elegendőnek a várható csúcshoz képest, ezért az augusztus 16-i II. országos vasutas üzemi konferencián „elhatározták” a kocsiforduló-ideők fokozatos csökkentését 4,5 napra október közepéig. Ezt végül forgalomszervezési, illetve árukirakási kényszerintézkedésekkel sikerült megvalósítani, majd a forgalom enyhülésével 6 nap környékén stabilizálódott a fordulóidő.⁷⁷¹

⁷⁶⁸ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 júniusi üzemgazdasági jelentés. Általános helyzetjelentés fejezet.

⁷⁶⁹ Gerő Ernő miniszter beszéde az I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszuson, 1946 aug. 11. Közlekedési Közlöny különszáma. 2–4.

⁷⁷⁰ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 októberi üzemgazdasági jelentés. Általános fejezet.

⁷⁷¹ Oláh 1948.

8. táblázat: Fedett teherkocsik fordulóideje⁷⁷²

Év	Hónap	Fedett teherkocsi				Átlagos forduló idő (nap) 1937 dec.-ben	
		Összes kocsi	Rendelkezésre áll	Feladás történt	Átlagos forduló idő (nap)		
1946	március	n.a.	1938	17036	15,4	6,36	
	június	18302	6242	14272	13,1		
	szeptember	14127	5467	23755	6,9		
	december	14127	7073	25947	8,5		
1947	március	14464	9101	28134	10		
	június	14464	10312	38183	8,1		
	szeptember	20437	12840	52486	7,3		
	december	20437	12368	45204	8,5		
1948	március	23224	11390	43253	8,2		
	június		10795	43822	7,4		
	szeptember		11698	68827	5,1		
	december		9918	55619	5,5		
1949	március		11045		60475		6,3

9. táblázat: Nyitott teherkocsik fordulóideje⁷⁷³

Év	Hónap	Nyitott teherkocsi				Átlagos forduló idő (nap) 1937 dec.-ben
		Összes kocsi	rendelkezésre áll	feladás történt	Átlagos ford. idő (nap)	
1946	március	n.a.	4587	45073	10,2	5,76
	június	34625	19414	38859	14,9	
	szeptember	39908	14606	51858	8,4	
	december	39908	17101	47245	11,2	

⁷⁷² A táblázat a MÁV Elnöki Hivatal II. által kiadott havi üzemgazdasági jelentések alapján készült.

⁷⁷³ A táblázat a MÁV Elnöki Hivatal II. által kiadott havi üzemgazdasági jelentések alapján készült.

1947	március	34614	18085	60732	9,2
	június	34614	20887	69407	9
	szepember	36700	17200	76133	6,8
	december	36700	18133	73672	7,6
1948	március	40566	16184	67491	7,4
	június		18515	77368	7,2
	szepember		21432	112485	5,7
	december		18526	110327	5
1949	március		17699	86614	6,1

A nyitott teherkocsiknál nem jelentkezett ennyire aggasztó mértékben a hiány, ami elsősorban annak köszönhető, hogy több állt rendelkezésre belőlük, és ezeket valamivel egyszerűbb is volt javítani, illetve a szállított áruk rakodása is kevésbé bizonyult időigényesnek. Általában kevesebb emberi munkaerő kellett meg- és kirakásukhoz, hiszen az ércék, kőanyag és farönkök mozgatását rendszerint valamilyen rakodó géppel, berendezéssel meg lehetett oldani. A nyitott kocsikra elsősorban az őszi-téli hónapokban volt kiemelt szükség a cukorrépa és a tüzelőanyagok – szén és fa – szállításához. Ez a feladatok számából is jól látszik, tavasszal még csak nagyjából harmadával többször rakták meg a nyitott teherkocsikat, mint a fedetteket, télen már akár duplájára is emelkedhetett a különbség, mint például 1948 végén.

A teherkocsikkal szemben a személy- és kalauzkocsipark alakulásáról sajnos nem közölnek adatot az üzemgazdasági jelentések. Evidencia, hogy kevés személykocsi volt közlekedőképes állapotban, emiatt is kellett a már említett boci-pullmanokat is alkalmazni. Ezek a szükség-személykocsik a korábbi sorozatjelölés helyett „E” sorozatjelet kaptak. Ezekbe eleinte csak padokat szereltek be, 1947. október 1-től csak paddal felszerelt teherkocsit lehetett személyszállításra használni.⁷⁷⁴ Az évben 600 kocsi került átalakításra. Ennek ellenére – a járműhiány miatt – 1948 őszén is számos pad nélküli kocsi közlekedett a főváros elővárosi vonataiban, egy-egy kocsiba 50-60 utas is összezsúfolódott kapaszkodási lehetőség, világítás és fűtés nélkül, mellékhelyiségről nem is beszélve. A hétvégi munkásvonatokhoz vidéki üzletvezetőségektől irányítottak át Budapestre 100 személykocsit, helyükre pedig gőzfűtéssel felszerelt „E” sorozatú átalakított teherkocsikat irányítottak. Ez a hétvégenkénti járműcsere nem mellesleg jelentős többletfogyasztással járt, emiatt 250 DRG cégjelzésű kocsi sürgős „bepadozását” és kályhával való ellátásának engedélyezését kérte a MÁV a minisztériumtól,

⁷⁷⁴ MNL OL XXIX-H-50. 974. d. 67073/1947.

amit meg is kapott.⁷⁷⁵ 1955-ig még rendszeresen közlekedtek ilyen, boci-pullmannok a főváros környéki vonalak hivatásforgalmi járataiban is.⁷⁷⁶ A járműpark lassú fejlesztésével egészen az 1960-as évek elejéig – ekkor már csak általában a nyári személyforgalmi csúcs miatt – lehetett találkozni ilyen kocsikkal. A járművek egy részét elkezdték világítással is felszerelni, kétféle megoldással kísérleteztek: akkumulátorról meghajtott villanyvilágítással, illetve viharlámpák alkalmazásával. Az akkumulátorok töltésére azonban nem mindig volt idő, az izzókat pedig gyakran ellopták, ahogy a viharlámpákat is.⁷⁷⁷

A személykocsik szignifikáns része idegen eredetű volt, eltérő műszaki megoldásokkal – különösen a fűtési és világítási rendszereknél – ami az adott pénzügyi és üzemviteli körülmények között megoldhatatlan feladat elé állította a vasutat. Nem csak a környező országokból, de még Olaszországból sőt, Franciaországból is keveredtek ide személykocsik, amiket jobb híján kénytelen volt a MÁV üzemeltetni – legfeljebb, ha nem működött bennük a fűtés, illetve még nem sikerült beablakozni azokat, akkor télvíz idején kivonták őket a forgalomból, fokozva ezzel a még üzemelő járművek túlterhelését. Számtalan fotó és visszaemlékezés tanúskodik a tehervonatokon, személy- és teherkocsik tetején utazók tömegéről. A zsúfoltság idő előtt elhasználta a személykocsikat, ezért a meglévő kevés kocsiból járműjavítás miatt még kevesebbet lehetett kiadni a forgalomba.⁷⁷⁸ A külföldi kocsikkal amúgy sem szívesen bajlódott a MÁV, hiszen nem lehetett tudni, mikor kell visszaszolgáltatni őket, így pedig nem érte meg rendes kijavításuk. A belgrádi egyezmény értelmében ugyan vissza kellett volna adni a személy- és postakocsikat is, ám a minisztérium kebelében működő Járműtanács 1948. június 2-i határozata alapján – arra hivatkozva, hogy Budapest sem kapta még vissza személyszállító kocsijait, a rendkívül súlyos járműhiány miatt pedig nem nélkülözheti a nálunk lévő járműveket – nem csak hogy nem küldtük vissza a kocsikat, de a bérleti díj igényeket sem ismerte el. Csak a komolyabb mértékű javításra váró, személyforgalomban használhatatlan kocsik visszaküldését engedélyezte a MÁV-nak, kivéve a csehszlovák javításos személykocsikat, azokat még ebben az esetben sem engedte kilépni az országból.⁷⁷⁹

⁷⁷⁵ MNL OL XXIX-H-50. 1774. d. 111532/1948.

⁷⁷⁶ Miskolci Béla: A munkásvonatok fűtése és világítása. Vasút. 1954/10. sz. 9.

⁷⁷⁷ MNL OL M-KS SZKL. 48. f. 119. dosszié. 1948 nov. 24-i gépészeti értekezlet. Kopasz Károly, Merényi János és Kocsis Károly felszólalásai.

⁷⁷⁸ „Természetes követelmény a személyvonatok szerelvényeinek minőségi javítása is. Ha az utazóközönség megvédi a rongálásoktól a személykocsijainkat, úgy nincsen akadálya annak, hogy egyelőre csak fapados, de beüvegezett és fűtött kocsikban [kiemelés az eredetiben] utazhassék.” Varga 1946a: 9–10.

⁷⁷⁹ MNL OL XXIX-H-50. 1584. d. 62244/1948.

A vasút apró lépésekkel igyekezett növelni személyszállító kocsik számát. Mivel egy-egy kocsi teljeskörű helyreállítása jelentős anyagi erőket kívánt volna, a rendelkezésre álló keret pedig elégtelen volt nagyobb mennyiség kijavítására, így a fokozatosság elvét alkalmazták. Elsősorban a kisebb javítással futóképessé tehető kocsikat igyekeztek helyreállítani annyira legalább, hogy az ablakokat bedesztkázták és az ajtókat helyreállították, illetve a fűtési rendszereket kijavították, ha volt hozzájuk alkatrész és anyag. A deszkázatba kisebb üveglapokat, cserepeket helyeztek el, hogy lehessen látni, hol jár éppen a vonat. Sérült belső bútorzatot nem javították ki, sőt, azokat eltávolították. 1946 őszén 200 személyvonati szerelvény közlekedett 1324 személy- és 560 fedett teherkocsival. A teherkocsik kiváltására és a minimális személyforgalom biztosítására 2000 személykocsit tartottak szükségesnek.⁷⁸⁰

A kevés másodosztályú kocsi miatt harmadosztályúakat kellett átszámozniuk, hogy a szerelvény-összeállításokban előírt járműösszetétel meglegyen. 1947-ben két rendelkezést is kiadtak a kocsiosztályozásról. Függetlenül eredeti osztályjelöléstől a jobb állapotúak, fűtéssel, világítással rendelkező, beüvegezett kocsikat másodosztályúként kellett közlekedtetni. A hiányos felszereltségű egykori másodosztályúakról el kellett távolítani az osztályjelölést, és szükség esetén olyan osztálytáblát felrakni, amilyen kocsi pótlásaként éppen besorozták egy-egy személyvonatba.⁷⁸¹ Néha azonban olyan apróságokon múlt egy-egy kocsi teljes helyreállítása, mint a wc-csészék hiánya. Még 1946 októberében 170 porcelán csészét rendelt meg a MÁV a Gránit Porcelángyártól, ám a gazdasági rendőrség lefoglalta a készleteket, így 1947 tavaszára a főműhelyek és műhelyek kifogytak a fajanszokból. Dunakeszi főműhely ezért wc-csésze nélkül adott ki kocsikat heteken keresztül, amin a Nyugati pályaudvar műszaki kocsihivatal úgy tudott segíteni, hogy a javításra beküldendő kocsikból szerelték át a porcelán kagylókat. Végül 1947 júliusában a pécsi Zsolnay gyártól sikerült a szükséges 170 wc-csészét megrendelni, miután miniszteri jóváhagyást kapott a MÁV 26 ezer forintos kézi beszerzésre.⁷⁸²

1948 novemberi jelentés adatai is alátámasztják az Államvasutak akut személykocsihiányát. A tíz évvel korábbi állaghoz képest 849 kocsi hiányzott, ülőhelyek számában azonban még nagyobb eltérés jelentkezett. Ezzel viszont a leginkább keresett harmadosztályú kocsik hiánya emelkedett. Az Államvasutak négytengelyes személykocsijából 1938-ban 398 közlekedett 21 812 ülőhellyel, 1948. július 1-i állagban csak 247 szerepelt 14 926 ülőhellyel.

⁷⁸⁰ MNL OL XXIX-H-50. 495. d. 59286/1946.

⁷⁸¹ MNL OL XXIX-H-50. 880. d. 45075/1947.

⁷⁸² MNL OL XXIX-H-50. 831. d. 34894/1947. és 897. d. 48750/1947.

Kézi beszerzés: Nem pályázat útján, banki átutalással végzett beszerzés, hanem a termék egyidejű átvételével történő készpénzes vásárlás. Ezek általában kisebb értékű beszerzéseket jellemezték, itt viszont a nagyobb összeg miatt miniszteri engedélyre volt szükség.

Ehhez jött még 102 darab harmadosztályú idegen eredetű személykocsi 6540 ülőhelyes kapacitással. Elsősorban a vegyes 1-2. osztályú és a 3. osztályú kocsik hiányoztak az állagból. Kéttengelyes kocsik közül az 1938-as 3337 jármű 227 610 ülőhelyével szemben tíz évvel később 2543 kocsiban 130 367 ülőhellyel rendelkezett a MÁV, amihez jött még 617 idegen vagon 33 770 férőhellyel. MÁV saját kocsijait tekintve összesen 3735 kocsival rendelkezett az utolsó békeévben, amikben 249 422 hely várta az utasokat. 1948-ban 2790 saját kocsi 145 293 ülőhelyével, valamint 719 külföldi eredetű kocsi 40 310 ülőhelyével számolhatott a Magyar Államvasutak, összesen 185 603 üléssel. Ez 63 819-cel maradt el a háború előtti szinttől, de ha csak a MÁV saját járműveit nézzük, akkor 104 129 férőhely a különbség! Egy-egy hosszabb – például hétvégi üdülővonal, vagy reggeli munkásvonal – szerelvény elérhette az ezer férőhelyes kapacitást is, tehát 104 hosszabb szerelvény tűnt el a háborúban.⁷⁸³

Amíg az 1937/38-as menetrendi évben 77 869 262 utast szállított el a Magyar Államvasutak, addig az 1947/48-as évben 109 772 151 főt, tehát majdnem 32 millióval többet! 1948-as nyári forgalomban a vonatok összeállításánál 30% álló utasból indultak ki, ennek ellenére további 500 ideiglenesen paddal felszerelt teherkocsit, hétvégenként még további pad nélküli fedett teherkocsikat is be kellett állítani a személyforgalomba!

A hároméves tervben rendelkezésre álló keret hatékonyabb felhasználása érdekében elsősorban a jármű helyreállításra helyezték a hangsúlyt. Mivel nem állt rendelkezésre elegendő forrás új, korszerű vasúti járművek nagymennyiségű beszerzésére, az égető járműhiány miatt kényszerűen elsőbbséget élvezett a gyorsabban és olcsóbban elvégezhető felújítás, vagyis a mennyiség a minőséggel szemben. A vasúti járműgyártók jóvátételi leterheltsége egyébként is kérdésessé tette volna, hogy rövid időn belül képes lett volna-e a MÁVAG, az MWG vagy a Ganz százas nagyságrendben építeni – főleg személykocsikat, mozdonyokat és motorkocsikat – új járműveket a hazai vasutak részére. Villamos mozdonyok terén ráadásul új vontatójárművek gyártása elméletileg sem jöhetett szóba, ugyanis a V40 és V60 sorozatú Kandó-rendszerű mozdonyok gyártása 1940-ben befejeződött, a korszerűbb, még fejlesztés alatt álló V44 két prototípus példánya pedig megsemmisült a háborúban.⁷⁸⁴ Helyreállítás keretében 142 négytengelyes és 515 kéttengelyes személykocsi 3,4, illetve 5,3 millió 1938-as pengő értékben szerepelt a tervekben. Négytengelyes poggyászkocsikból 30, kéttengelyesekből 110-et kívántak helyreállítani a program keretében 270 és 506 ezer pengő értékben, amihez jött még 5000 teherkocsi 3,5 milliós összköltséggel.⁷⁸⁵ Az államvasutak az alábbi átlagos újjáépítési

⁷⁸³ MNL OL XXIX-H-50. 1774. d. 111532/1948.

⁷⁸⁴ Villányi 2022: 123.

⁷⁸⁵ MNL OL XIX-H-1-a. 105. d. MÁV hároméves munkaterve. 31–32.

költséggel számoltak: egy kéttengelyes személykocsi 100 000, négytengelyes személykocsi 150 000, kéttengelyes poggyászkocsi 30 000, négytengelyes poggyászkocsi 50 000, teherkocsi 4500, egy gőzmozdony 150 000, egy villamos mozdony helyreállítása pedig 300 000 Ft-ba került.⁷⁸⁶

Új személykocsira kevesebb, mint 5 millió 1938-as pengőt terveztek, amiből 27 harmadosztályú kocsit terveztek vásárolni. Teherkocsik terén 44 fedett és 22 nyitott (de már négytengelyes, nagy kapacitású!) vagon szerepelt az előzetes tervekben 2,07 millió pengő értékben.⁷⁸⁷ Jelentős mennyiségű új személykocsi beszerzésére a MÁV nem is gondolhatott, hogy mégis korszerű járművekhez jutott az Államvasutak, az a jugoszláv jóvátétel leállításának köszönhető. A Kominform 1948. június 27-i Jugoszláviát elítélő határozatával összefüggésben augusztus 25-én Magyarország leállította a jóvátételi szállításokat. A már gyártásban lévő vasúti járműveket így a MÁV-hoz irányította a Jótételi Hivatal.⁷⁸⁸ Így a Ganz által kifejlesztett 3. osztályú négytengelyes könnyűszerkezetes Cah sorozatjelű kocsiból tíz helyett csak kettőt szállítottak le Jugoszláviának, a fennmaradó nyolc kocsit a MÁV kapta. A MÁV-nál Cak sorozatjelet kapott kocsiból 1950-ig összesen 161 érkezett a Ganz és a győri MWG gyáraiból.⁷⁸⁹

1949 elején 1222 üzemképes és 480 kisebb-nagyobb javításra váró gőzmozdonyt számlált a MÁV járműállaga, beleértve az államvasúti, a repartíciós és a volt magánvasúti járműveket. További 28 idegen cégjelzésű gép közlekedett a magyar pályákon, 11 pedig állt. Villamos mozdonyokból 17 üzemelt, 15 pedig fűtőházi vagy műhelyi javításra várt. A vontatott járművek terén már jóval magasabb volt az idegen eredetű járművek aránya. A forgalomban használt 2208 személykocsinak mintegy negyede, 564 volt idegen, a fennmaradó 1644 viselt magyar cégjelzést. Javításra váró járműveknél már több mint harmaduk volt külföldi – érthető módon egyik vasút sem kívánt költeni a más társaság járművére, ha bizonytalan volt, hogy meddig használhatja. Az 531 műhelyi javításra váró magyar kocsi mellett 216 külföldi jármű várt javításra. Teherkocsiknál még rosszabb arányok láthatók, az üzemelő 38 804 vagonból

⁷⁸⁶ MNL OL XXIX-H-50. 2414. d. 318768/1949 sz. 69742/1948 sz. irata.

⁷⁸⁷ MNL OL XIX-H-1-a. 105. d. MÁV hároméves munkaterve. 31–32.

Egy darab kéttengelyes, 20 t teherbírású légfékes nyitott teherkocsi 44 956 Ft-ba került, a szintén 20 t teherbírású, légfékes fedett teherkocsiért 64 380 Ft-ot kért a győri MWG. MNL OL XXIX-H-50. 639. d. 5776/1947. sz. ügyirat 6222/1947 sz. irata.

⁷⁸⁸ Gábor 2013: 212–213.

⁷⁸⁹ Szécsey 1990: 133. és 136.

A vontatott vasúti járművek egyedi azonosítója egy, a sorozat fontosabb műszaki paramétereire utaló betűkombinációból (sorozatjel) és egy egyedi pályaszámból épül fel. A nagybetű(k) mindig a kocsiosztályt jelöli a személyszállító vagonoknál. Jelen esetben a „C” betű a harmadosztályú személykocsira utal, az „a” betű a négytengelyes kialakítást, a „h” a hosszátjárós kivitel, a „k” az oldalfolyosós kialakítást jelöli. A sorozatjel több, akár 4-6 betűből is állhat, állhatnak.

28 216 tartozott magyar tulajdonoshoz, 10 588 pedig idegen cégjelzéssel szállította a javakat. A javításra váró 9564 kocsiból 6877 viselte a MÁV jelzést, 2687 pedig külföldi vasúttársaságét. A fentiek mellett még 12 üzemelő és 10 javításra váró keskeny nyomközű gőzmozdonyt is összeírtak Magyarországon.⁷⁹⁰

A számok talán soknak tűnnek, de a kocsipark túlnyomó többségét elavult, korszerűtlen, alacsony kapacitású személy- és teherkocsik alkották. A háború éveiben kifejlesztett modern négytengelyes személykocsik tömeges beszerzését a háború megghiúsította, a meglévők nagy része pedig nyugatra került, ahonnan csak sok év elteltével kerültek vissza. Az új típusú teherkocsik pedig üzemeltetési okokból nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket.⁷⁹¹

Ugyan készültek koncepciók a vasúti járműpark korszerűsítésére, főleg a gőzmozdonyok terén jelentek meg konkrét elképzelések, amelyek a 424 sorozatú mozdony továbbfejlesztései lettek volna egy-egy dedikált feladatkörre, de egyikük sem valósult meg. A gőzmozdonyok kora ugyanis lejárt, a még háború előtt tervezni kezdett nagysebességű gyorsvonati 303 sorozatú mozdonyból mindössze kettő épült, az 1950-es évek második felétől már Magyarországon is a dízel- és villamos vontatásban látták a jövőt. Villamosítás terén a miskolci fővonal elektrifikálását tartották feltétlenül kívánatosnak, és ehhez kapcsolódóan 1960-ig 83 új villamos mozdony beszerzését, esetlegesen villamos motorvonatokkal az elővárosi forgalom kielégítésére. Dízelmotoros járművek terén a Ganz személyszállító motorkocsijainak és motorvonatjainak fejlesztésében látták a jövő perspektíváját, dízelmozdonyok terén ugyanakkor amerikai mintára dízel-elektromos meghajtású gépeket kívántak volna beszerezni, ami végül 1962-ben meg is történt, 20 darab svéd Nohab mozdony megvásárlásával. A vontatott járműpark terén általános műszaki követelmények fogalmazódtak meg, mint az önsúlyt, rakfelület és a szállítható teher nagyságát, valamint a központi fékezést lehetővé tevő légfékberendezést illetően. A személykocsik terén a kocsik hosszával, a férőhelyek számával, illetve a kocsik sebességével kapcsolatosan fogalmaztak meg általános elképzeléseket.⁷⁹² A hazai járműipar jóvátételi leterheltsége miatt azonban legfeljebb csak az elméleti előkészítés jöhetett szóba, új kialakítású járművek beszerzése nem. A távlati fejlesztési programok közül a korlátozott pénzügyi lehetőségek ellenére egyedül a teherkocsik légfékesítési programját lehet eredményesnek tekinteni. Ennek a nem túl látványos, ám

⁷⁹⁰ MÁV Arch. GG. 10003. d. 13. t. Kimutatás a MÁV állagában lévő saját és idegen mozdonyokról, személy- és teherkocsikról, 1949. febr. 12.

⁷⁹¹ Szarvas 1947. A tanulmány gazdasági-műszaki számítások alapján próbált egy fejlesztési irányt bemutatni, illetve a jövő várható igényeinek megfelelő járműpark kialakításának menetére tett javaslatot, nagyrészt Kopasz Károly fejlesztési javaslataival szinkronban.

⁷⁹² Szarvas 1947.

forgalombiztonsági és üzemgazdasági szempontból annál inkább hasznos program keretében 1949-ben 1760 teherkocsi légfékesítését vették fel a műhelyek munkatervei közé.⁷⁹³ Az önműködő légfékkel felszerelt teherkocsikból összeállított tehervonatoknál meg lehetett spórolni a kocsifékező személyzetet, ugyanakkor a fékezés egyszerre történt a kocsiknál, így kiszámíthatóbbá, egyúttal biztonságosabbá vált a vonat közlekedése.⁷⁹⁴

4. 2. 4. Üzemanyagkészletek alakulása

Hiába járható a pálya, ha nincs energiaforrás, ami hajtaná a gépeket. Magyarországon a gőzmozdonyok alapvető tüzelőanyaga a szén volt, a pakuraolaj-tüzelésű gőzmozdonyok a vizsgált korszakban nem terjedtek. Emiatt még a széntüzelésű példányoknál drágább egységáron beszerzett 80 darab pakuratüzelésű Truman mozdonyt is átalakították széntüzelésűre, hogy aztán néhány év múlva újra „pakurásítsák” egy részüket.⁷⁹⁵ Ezen a téren is érződött a trianoni békediktátum hátrányos hatása, a magas kalóriatartalmú szénlelőhelyek elvesztésével a vasút kényszerűen külföldről hozott be fekete kőszén, hogy elkeverve az itthon bányászott fekete- és barnaszénrel, a vasútüzem számára megfelelő fűtőanyagot tudjon biztosítani. Hazai szenek közül a mecseki rendelkezett a legmagasabb fűtőértékkel, a többi lelőhelyen gyengébb minőségű, jórészt barna kőszén termeltek ki. 1938-ban átlagosan 4800 kalória fűtőértékű szénrel szerelték ki a mozdonyokat,⁷⁹⁶ 1946 második felében átlagosan csak 3800 kalória fűtőértékű szénrel voltak kénytelenek vontatni – legalábbis papíron, a valóságban sokszor ennél is gyengébb minőségű szénrel kellett (volna) megoldani a vontatást.

Trianonnal elveszték Magyarország magas fűtőértékű szenet kitermelő bányái. Egyedül Komló és Pécs környékén bányásztak 6000 kcal/kg fűtőértékű feketeszenet – bár kémiai összetevői miatt önmagában nem lehetett eltüzelni mozdonykaszánban összesülő tulajdonsága miatt – gyengébb szenekkel keverve használták vasúti vontatásra. Minőségi barnaszenet, amelyek fűtőértéke meghaladta a 4000 kcal/kg-t a tatabányai és a dorogi szénmedencékben, valamint Egercsehiben bányásztak. A Közép-Dunántúli szenek (Ajka, Dudar, Balinka,

⁷⁹³ MNL OL XXIX-H-50. 2414. d. 318768/1949 sz. ügyirat 128078/1948 sz. irata.

⁷⁹⁴ A fékezők száma attól függött, hogy az adott vonat milyen terheléssel, milyen lejtőjű vagy emelkedőjű vonalon közlekedett, illetve hogy a fékezési utasítások mit írtak elő.

⁷⁹⁵ Péterffy 2020.

A pakura előnyét a könnyebb kezelhetősége, és ami fő, egyenletes kalóriaértékű tüzelőanyag jelentette. Cserébe a tüzelőberendezés bonyolultabb volt, így többbe is került egy pakurával üzemelő lokomotív, mint egy hagyományos szén. Magyarországon valószínűleg azért nem terjedt el ekkor még, mert nem sokkal a háború kitörése előtt indult meg a hazai ásványolajbányászat, így nem volt lehetőség a kísérletezésre.

⁷⁹⁶ Márkus György szerint viszont a háború előtt szabványszénnek az számított, amiből egy kg elégetése esetén a mozdonykaszánban 4350 kalória fűtőérték előállítás mellett 4,27 kg 9,5 atmoszféra nyomású telített gőzt lehetett fejleszteni. Márkus 1937: 425–432.

Pusztavám, Ódorog, Pilis) fűtőértéke valamivel alacsonyabb, 3300-4000 kcal/kg volt. A hajdan híres nógrádi szénbányászat ekkor már túljutott zenitjén, jó minőségű szén – amiért épült a Pest–Hatvan–Salgótarján vasút, aminek államosításával alakult meg a Magyar Államvasutak – helyett már csak magas hamutartalmú, összesülésre hajlamos 3000-3400 kcal/kg fűtőértékű barnaszén bányásztak. A borsodi szenek minősége eltérően alakult, fűtőértékük 2800-3600 kcal/kg között ingadozott, de közös tulajdonságuk volt, hogy a nagy nedvességtartalmuk miatt porlékonyak voltak, így nem bírták el a hosszabb szállítást és tárolást. Mivel a szükség nagy úr, ezért lignitet is használtak mozdonyban való tüzelésre, bár csekély fűtőértéke nem tette alkalmassá vasúti üzemre, egy kg lignit mindössze 1700-2400 kcal-t adott. Lignitet elsősorban Gyöngyös környékén, Várpalotán, Szentgálon és Hidason, illetve Toronyban bányásztak. Érthető, hogy a MÁV az I. világháború után feketeszen behozatalára szorult, hogy a gyengébb hazai szenekkel összekeverve megfelelő minőségű szénrel láthassa el mozdonyait. Elsősorban Szilézia csehszlovák és lengyel bányáiból vásárolt a MÁV, amelyek fűtőértéke elérte a 6000 kcal/kg-t, és hamutartalmuk mindössze 10-15% között mozgott.⁷⁹⁷

A mecseki feketeszenből még 1946 nyarán sem jutott elég a MÁV-nak. „*Pécsvidéki szenet még nem mindig kaptunk elegendőt ahhoz, hogy a túlnyomóan gyenge szenekhez keverve, minden fogyasztó helyen vonatnemeknek és gépsorozatnak megfelelő állandó szénkeveréket biztosítsa.*”⁷⁹⁸ Egy évvel később is gyakran késtek a vonatok a gyenge szénminőség okozta nehézségek miatt. A gyenge szénből nem csak többet kellett belapátolni a tüztérbe, de gyakrabban kellett úgynevezett tűzpucolást is végezni, amikor a fűtő a tüztér rácsozatán összesült szenet törte fel és terítette el újra, hogy ne aludjon ki a tűz, illetve ne essen le a gőznyomás. Még 1947-ben is akadtak példák a szén okozta nehézségekre. Május 23-án az 1712. sz. Budapest–Debrecen vonat komoly késéssel közlekedett a gyenge szénminőség miatt. A vizsgálat megállapította, hogy a mozdonyvezető szénvételezési bárcáján 8,3 mázsa (q) dorogi, 40q [salgó]tarjáni, 4,9q nagybátonyi, 5q kisterenyei szén, 6,5q lignit, valamint 5q hazai és 10q külföldi porszén szén szerepelt.⁷⁹⁹ Valóságban viszont valami földes, palás poros keverék volt a szerkocsin, Üllő állomáson már 50 percet tűzpucolással kellett tölteni, annyira összesült a tüzelőanyag. Cegléden, Szolnokon, Törökszentmiklóson és Püspökladányban is tovább kellett

⁷⁹⁷ Hámori–Varga 1962: 54.

⁷⁹⁸ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 augusztusi üzemgazdasági jelentés. Általános értékelés fejezet.

⁷⁹⁹ A szenet rostálással osztályozzák szemmagyság szerint: porszén (0-5 mm), poros daraszén (0-20 mm), rostált daraszén (5-20 mm), diószén (20-40 mm), kockaszén (40-80 mm), darabos szén (80 mm felett), ezenkívül aknaszén (0-80 mm) és rostált aknaszén (20-80 mm).

Hámori–Varga 1962: 53.

tartózkodni tűzpucolás miatt, Debrecenbe érve pedig már semmi szén nem volt a szerkocsin, miközben általában ilyenkor csak a készlet fele szokott elfogyni.⁸⁰⁰

A szénbányák néhány hónapra szovjet katonai irányítás alá kerültek. A régi szakemberek, hivatalnokok nagy része nyugatra menekült, ezért az első hónapok káoszát csak fokozta, hogy fontos döntési pozíciókba gyakran szakértelmet, tapasztalatot nélkülöző, viszont jó hátszéllel rendelkező emberek kerültek.⁸⁰¹ A vasutasok minden eszközzel igyekeztek előteremteni a szükséges tüzelőanyagot, Miskolcon kényszerűségből a hónapokkal korábbi légítámadásban szétlőtt szénzállító tehervonatok romjaiból is kilapátolták a szenet.⁸⁰²

Nyáron még csak a jóvátételre gyártó nehézipari vállalatokkal kellett osztozni a széntermelésen, a hideg idő beköszöntével azonban a közintézmények fűtése újabb fogyasztók megjelenését eredményezte, és mivel a jóvátétel elsőbbséget élvezett, szükségszerűen a vasút számára jóval kevesebb szenet tudtak biztosítani.⁸⁰³ Október végén már a vasút teljes leállással fenyegetett a szénhiány, ugyanis a vasutak irányítását ellenőrző szovjet katonai parancsnokság – hogy a szovjet csapatszállításokban és a jóvátételi szállításokban semmilyen fennakadás se legyen – jelentős szénmennyiség elkülönítését rendelte el még szeptemberben.⁸⁰⁴

A MÁV Igazgatóság szeptember 11-i 31937/G. II. 1945 sz. rendelete, majd az október 17-i 39492/G. II. 1945 sz. rendeletben előírt rendkívüli intézkedések sem tudták megfelelő szintre emelni a szénkészletet, ezért a hónap végén néhány napra még a fővonalakon is leállt a menetrend szerinti közlekedés. Pedig az utóbbi rendelet többek között már arról is intézkedett, hogy a legalább 30 kocsiból álló zárt szerelvényeket – ezeket hívták virtuskának – csak jó műszaki állapotú 424-es sorozatú gőzmozdonyok továbbíthatják, a teherkocsikat pedig a megengedetten felül 10%-kal rakodják meg a szénállomásokon, a szénállomásokra vezényelt vasúti tisztek irányítása és felügyelete mellett. Júniusban 37 virtuska közlekedett, 22 önkezelési –azaz MÁV üzemi célú – és 15 polgári célból, augusztusban hárommal több, 18 szállított polgári felhasználóknak szenet. Végül bekövetkezett az, amitől tartottak, a polgári forgalom a

⁸⁰⁰ MNL OL XXIX-H-50. 880. d. 45075/1947.

⁸⁰¹ MÁV Arch. BG. 10001. d. Miskolci üzletvezetőség helyzetképe. 47.

A Debreceni Üzletvezetőség is hasonló nehézséget jelentett a MÁV Igazgatóságának.

⁸⁰² Mohay–Bory–Fojtán 2003: 87.

⁸⁰³ A szénbányászat háború utáni nehézségeire, általános történetére lásd még: Erdmann–Pető 1975: V–XII.; Bircher 2002: 12–26.

⁸⁰⁴ MÁV Arch. AB. 11845. d. 20879/1945.

„Koszov tábornok úr ragaszkodik ahhoz, hogy szénkészletünk állandóan emeltessék és október hó 1-ig minden nagyobb fogyasztóhelyen legalább 20 napos szénkészlet álljon rendelkezésre.

A szénkészletet október hó végéig pedig minimum 28 napos fogyasztásnak megfelelő mennyiségre kell emelni.

Amennyiben ezt emelni nem tudjuk, úgy polgári forgalmunkat kell olyan mértékben csökkenteni, hogy az orosz szállítások részére az itt előírt szénkészlet minden körülmények között rendelkezésre álljon.”

1947-es üzemgazdasági jelentések alapján az úgynevezett érinthetetlen szénkészlet 2,5-4 napi szénmennyiséget jelentett az évszaktól függően.

töredékére esett vissza, a mellékvonalakon hosszú hetekig elvétve zakatoltak csak vonatok, és a fővonalakon is alig-alig hallatszott a kerekek kattogása – leszámítva a fegyverszüneti egyezményből fakadó szállításokat.⁸⁰⁵ Október 16-án kezdték el a kevésbé fontos vonatok közlekedésének szüneteltetését, majd két lépcsőben, november 12-re már csak a nagyobb városok munkásvonatai maradtak forgalomban.⁸⁰⁶ Pedig nem egy esetben még magánvállalatok számára kiutalt szenet is lefoglalt a MÁV. A széntermelés bizonytalanságai miatt még 1946 nyarán is előfordult szénszállítmány lefoglalása, sőt, még 1947-ben is megtörtént néhány alkalommal.⁸⁰⁷

A krízishelyzet kialakulása már augusztusban látszott, a szovjetek által követelt 14 napos szénkészlet és a polgári forgalomhoz szükséges saját szénkészlet előteremtésére esély sem volt, hiába növelték a szénszállító vonatok számát, illetve hat napon át csak a vasútnak szolgálhatták ki a bányák a kitermelt szenet.⁸⁰⁸

1945-ben az összes szénfelhasználást tekintve novemberben tetőzött a válság, a hideg időjárás miatt megemelkedő fűtési többletigény tekintélyes tüzelőanyag-csökkenéssel találkozott: októberben még 105 754 tonna szenet használt fel az államvasút, a következő hónapra már csak 87 996 tonna szén jutott. Nem lenne teljes a kép, ha figyelmen kívül hagynánk a mozdonyok fajlagos szénfogyasztásának alakulását. Az 1937 október és 1938 február közötti időszakhoz képest a 100 elegytonna-kilométer teljesítmény eléréséhez szükséges szénmennyiség átlagosan 8,82 kg-al volt magasabb 1945/46 ugyanazon időszakában. Ez a többlet hatalmas pluszkiadással járt, hiszen az 1937 novemberi és 1945 novemberi közötti „csak” 6,65 kg-os többletfogyasztás havi szinten 32 000 tonnával több elégetett szenet jelentett feleakkora teljesítmény mellett. A krízist fokozta, hogy a kevés szén miatt nem lehetett a megfelelő, gazdaságos szénkeverékeket előállítani, a mozdonyokra azt adták fel, ami éppen akadt. Ez persze az üzemeltetésben is megbosszulta magát, ezért alakult olyan csapnivalóan a

⁸⁰⁵ „Az élelmiszerek, a fontos közszükségleti cikkek és a különböző ipari nyersanyagok szállításának részbeni biztosítása érdekében és a szénínség következtében a távolsági személyforgalom lényeges korlátozására kényszerültünk. [...] Még a személyforgalomnak ily módon való csaknem teljes megszüntetése mellett sem lehetett az élelmiszert szállító gyorstehervonatokhoz szükséges szenet rendelkezésre bocsátani, úgy, hogy sok fővonalon a gyorstehervonatokot gyakran, néha napokon át nem lehetett közlekedtetni. A mellékvonalakon pedig igen ritkán sikerült az összegyűlt elegy továbbítása végett egy-egy vonatot forgalomba helyezni....

Az államvasutak fennállásuk óta nem voltak ilyen súlyos helyzetben és sohasem bizonyosodott be ennyire, hogy a vasúti közlekedés leromlása milyen súlyos következményeket von maga után az ország közgazdasága, közellátása terén.” MÁV Arch. PG. 10001. d. 1945 novemberi üzemgazdasági jelentés. 1.

⁸⁰⁶ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945. nov. 13-i igazgatósági ülés. Szöllősy Ferenc jelentése.

⁸⁰⁷ Erdmann–Pető 1975: 125.

Szénlefoglalásokat lásd még: MNL OL Z1610. f. d. 576. d. Lefoglalt magánszállítmányok, 1946. című tétel.

⁸⁰⁸ Berend 1962: 43.; MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945. aug. 14-i igazgatósági ülés. Szöllősy Ferenc jelentése.

Koszov tábornok október végéig 20 napos, november 30-ig 25 napos szénkészletet követelt az Államvasutaktól.

szolgáltatékptelenségek száma, mert a késések miatt túlerőltették a masiniszta a gépeket, ami a tüzszekrények, tüzcsövek idő előtti elhasználódásához vezetett.⁸⁰⁹

Az alábbi fajlagos szénfogyasztási táblázatból jól látható, hogy milyen lassan, összefüggésben az időjárás enyhülésével, illetve a szovjet szállítások csökkenő volumenével javult a szénfogyasztás, hogy aztán egészen szeptemberig kitartson a javuló tendencia. Érdeemes megfigyelni, hogy az utolsó békeévvvel ellentétben a fajlagos szénfogyasztás nem januárban, hanem februárban érte el a mélypontot. Ez egyúttal az addigi negatív rekordot tartó 1919-es 21,91 kg/100 etkm érték megdöntését is jelenti. Szénfogyasztás szempontjából az április-augusztus közötti időszakban volt a legalacsonyabb fogyasztás, hiszen nem kellett a vonatokat fűteni, illetve általában a teherforgalom volumene alacsonyabb szinten mozgott, kevesebb tehervonatot kellett továbbítani. Ezzel szemben ősszel egyszerre indult be a teherforgalom szempontjából csúcsidőszak, illetve a hideg idő beköszöntével a fűtési szezon is – bár a szénhiány miatt a vonatok fűtéséből nem sokat éreztek az utasok.⁸¹⁰ Ehhez képest a háború utáni országos fajlagos szénfogyasztási átlag 1947 márciusától kezdte megközelíteni a békeidős szintet, ezzel együtt pedig a szénkészletek is folyamatosan emelkedtek.⁸¹¹

10. táblázat: Fajlagos szénfogyasztás alakulása⁸¹²

Év	Hónap	Kg/100 etkm
1938	március	12,06
1945	szeptember	14,62
	december	22,61
1946	március	21,11
	június	15,39
	szeptember	14,83
	december	16,84
1947	március	16,47
	június	11,69
	szeptember	11,89

⁸⁰⁹ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 januári üzemgazdasági jelentés. Általános helyzetjelentés fejezet.

⁸¹⁰ Ebből a szempontból a motorkocsikban kellemesebb volt utazni, hiszen itt a motor hőjével tudták fűteni az utasteret.

⁸¹¹ A szénfelhasználásban a szeptember-március közötti időszakban – őszi forgalom tehervonatai és a fűtési szükséglet miatt – csökkentek, majd áprilistól szeptemberig – a gyéresebb tavaszi forgalom és a melegebb idő miatt – újra gyarapodtak a szénkészletek.

⁸¹² A táblázat a MÁV Elnöki Hivatal II. által kiadott havi üzemgazdasági jelentések alapján készült.

	december	13,75
1948	március	14,03
	június	10,82
	szeptember	10,59
	december	13,85
1949	március	12,93

1945/1946 telén nem volt szénkészlet, egyik napról a másikra élt a vasút. 1946 júniusában is csak 4 napos készlet állt a fűtőházakban (ehhez jött még az orosz célokra külön tárolt 4 napos úgynevezett „érinthetetlen készlet” a békekötés életbelépése után 3 naposra csökkent a zárolt készlet mennyisége), ami szeptember 23-ig 15 naposra emelkedett, de 1947 januárjára 2 naposra zuhant. 1947 júliusára sikerült feltornászni a készleteket 13 napra – nem elhanyagolható, hogy közben folyamatosan emelkedett a forgalom, a közlekedő vonatok száma, tehát a megemelkedett fogyasztási szükséglethez képesti gyarapodásról van szó! A mélypont 1947 októberében volt, 4 napra csökkent a készlet, ezután viszont először a háború után már télen is növekedésnek indult a szénkészlet, decemberben 10 napos, 1948 márciusában már 24 napos, októberben 28 napos, 1949 januárjában már 33 napos készlet állt rendelkezésre.

A szénfelhasználás javulásában nem csak a szénbányák javuló teljesítménye, hanem az 1946 áprilisában bevezetett széntakarékossági jutalék is szerepet játszott, ami bár lassan éreztette hatását, a mozdony személyzet érdekeltté tételével fontos lépést tett a MÁV üzemanyagköltségeinek csökkentésében.⁸¹³ A megtakarítás révén június hónapban 12 751 tonna szénrel kevesebbet kellett felhasználni a vontatásnál, ami 775 070 forint megtakarítást jelentett. Ennek fejében 380 000 forint jutalékot fizettek ki összesen, a mozdonyvezetők legfeljebb 170, a fűtők maximum 146 forint jutalékban részesülhettek a megtakarításuk arányától függően.⁸¹⁴ A szénfogyasztás csökkentése érdekében még az is felmerült, hogy átalakítsanak mozdonyokat földgáztüzelésűre. Az ötlet alapját a hajdúszoboszlói földgázmező adta, az 1945-ben beadott javaslatot 1946 októberében próbálták ki, a MÁV 22,128 pályaszámú mozdonyát alakították át és Debrecen–Nyíregyháza–Mátészalka útvonalon továbbított vonatokat. Bár a földgáztüzelés magasabb teljesítményt, kedvezőbb energiafelhasználást tudott

⁸¹³ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 áprilisi üzemgazdasági jelentés. Vontatási fejezet.

Hozzá kell tenni, hogy az élelmesebb vasutasok persze így is megtalálták a kikaput, némi pénzért jobb szénkeveréket tetettek mozdonyjukra, amivel aztán jobb szénfelhasználást tudtak elérni, így magasabb jutaléokra tarthattak számot.

⁸¹⁴ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 augusztusi üzemgazdasági jelentés. Általános helyzetjelentés fejezet.

biztosítani, azonban a földgáz ára, szállítási problémái, illetve tűz- és robbanásveszélyessége miatt lemondtak a mozdonyok átalakításáról.⁸¹⁵

A jóval magasabb fajlagos szénfogyasztásban egyértelmű szerepe volt az idegen eredetű és magasabb fűtőértékű szénre tervezett mozdonyoknak, a már említett gyengébb hazai szénnek, valamint a pályaállapotoknak. A járműhiány miatt kényszerűen alkalmazott német eredetű mozdonyokat magasabb fűtőértékű szénre tervezték, a gyenge magyar barnaszénből a hazai lokomotívoknál jóval többet kellett elégetniük ugyanakkora teljesítményért. Azt is meg kell azonban említeni, hogy a fővonalakon közlekedő mozdonyok átlagos terhelése jelentősen meghaladta a békeidős átlagot. 1938 októberében volt a legmagasabb a tehervonatok terhelése, átlagosan 656 tonnával közlekedtek, nyolc évvel később – az általában gyenge hónapnak számító – áprilisban 731 tonnát szállítottak átlagosan a fővonalon a tehervonatok. Az őszi forgalom idején viszont nem volt szignifikáns eltérés a szállított súlyban. Egész évre vetítve 1946-ban a fővonalon mozdonyok személyszállító vonatoknál átlagosan 85 tonnával, a tehervonatoknál 78 tonnával nehezebb szerelvényeket továbbítottak, mint 1938-ban. Két év múlva viszont már csak az év első három hónapjában és októberben haladta meg az átlagos terhelés a 600 tonnát.

A mozdonyokkal ellentétben a motorkocsik jóval szerényebb gázolajszükségletét a hazai – lispei, lovászi – olajkutakból fedezni tudták. Ebben persze közrejátszott az is, hogy a háború után töredékére zuhant motorkocsipark csak lassan gyarapodott, számuk csak a korszakunk végére érte el a békeidős szint kétharmadát.

Kenőolajok terén is többszörös volt az 1945-ös fogyasztás a háború előtti felhasználásnak. Ami részben az idegen eredetű mozdonyok eltérő műszaki adottságainak, részben a súlyos olajhiánynak volt köszönhető.⁸¹⁶ Specifikus kenőolajok hiányában ugyanis kénytelenek voltak az éppen kéznél lévő bármiféle olajat alkalmazni, ami amellet, hogy adott esetben jóval gyakoribb olajcserét okozott, szerepet játszott a meghibásodásokban is. Mozdonykilóméterenként a szabvány kenőolajból 41,93 gramm fogyott 1945 júliusában, szemben az 1937 augusztusi 16,7 grammal.⁸¹⁷ Egy évvel később már itt is érződött a javulás – ami az újonnan bevezetett szabályozásnak és jutalék-rendszernek is volt köszönhető⁸¹⁸ – 36,79 gramm fogyott, 1947 nyarán 26,92 grammra csökkent a fogyasztás, ám a tendencia megtorpant, 1949 márciusában 24,72 gramm kenőolajra volt szükség mozdonykilóméterenként. Ebben feltehetőleg az is szerepet játszott, hogy a hazai motor- és kenőolajok minősége nem mindig

⁸¹⁵ MNL OL XXIX-H-50. 809. d. 29589/1947. és 2051. d. 22314/1949. A kísérlet felkeltette a román vasutak figyelmét is, ezért elkérték a próbamenetek dokumentációját.

⁸¹⁶ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945 júl. 10-i igazgatósági ülés. Kopasz Károly jelentése.

⁸¹⁷ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1945 augusztusi üzemgazdasági jelentés. Vontatási fejezet.

⁸¹⁸ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1946 novemberi üzemgazdasági jelentés. Vontatási fejezet.

felelt meg a kívánalmaknak, néha vissza is kellett küldeni az Ásványolajforgalmi Részvénytársaságnak egy-egy szállítmányt, máskor meg csak későn szállították le a megrendelt mennyiséget.⁸¹⁹ A gyengébb minőségű olajok nem csak a mozdonyokra hatottak kedvezőtlenül, de a kocsiknál is, gyakrabban kellett ellenőrizni a kerékcsapágyakat mert megemelkedett a hőnfutások száma.⁸²⁰ Jó minőségű, magas lobbaspontú hengerolajat nagy tételben csak 1947 januárjában sikerült beszerezni az Amerikai Egyesült Államokból.⁸²¹

4. 3. Forgalom

4. 3. 1. Teherforgalom

Az első hónapok teherforgalmáról kevés adat maradt fenn, polgári fuvar nem nagyon akadt, elsősorban az orosz katonai szállítások domináltak. Ezekről viszont sokáig nem történt pontos adatfelvétel, gyakran csak azért nem, mert nem álltak rendelkezésre a megfelelő formanyomtatványok, így az üzletvezetőségekben sem tudták feldolgozni az áruszállítási adatokat. Ennek következtében az első hónapok adatait nem igazán lehet figyelembe venni. Valójában ekkor még csak minimális polgári célú áruforgalomról beszélhetünk, elsősorban a főváros élelmiszerral való ellátására indított vonatok jelentették a nem katonai forgalmat.⁸²² Az első nagyobb lökést a jótéteti szállítások megindulása jelentette, ami egyúttal életet lehel a magyar iparba,⁸²³ különösen az 1945. augusztus 27-i moszkvai áruhitel és bérmunka szerződés, illetve a július 20-i bukaresti magyar–román és az augusztus 16-i prágai magyar–csehszlovák árucserre egyezmények révén meginduló nyersanyagszállítással.⁸²⁴

Alig hogy kezdett megindulni az élet a vasútvonalakon, a már említett 1945 októberi szénkorlátozások miatt az addig elért csekély teljesítmény is szinte lenullázódott. Érdekességként megjegyezhető, hogy a szlovákiai vasúthálózat súlyos romboltsága miatt néhány csehszlovák tehervonat szintén igénybe vette a magyar hálózatot. Morvaországból Podbrezovára (Zólyombrézó) feladott szénzállítmányokhoz, illetve sérült mozdonyaik Zvolenbe (Zólyom) juttatásához is felhasználta a CSD – saját vonattovábbítással! – a Szob–

⁸¹⁹ MÁV Arch. PG. 10003. d. 1948 augusztusi gazdasági jelentése. Általános helyzetjelentés fejezet.

⁸²⁰ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 októberi üzemgazdasági jelentés. Vontatási fejezet.

Hőnfutás: Csapágy kenési hiányosság miatti túlmelegedése, amit ha nem vesznek időben észre, a tengely kiolvadásával, rosszabb esetben kigyulladásával járhat.

⁸²¹ MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947 februári üzemgazdasági jelentése. Általános helyzetjelentés fejezet.

⁸²² Vas 1982: 58.

⁸²³ Pető 1982: 125.

⁸²⁴ Germuska 2017: 163.

Egyezmények szövegét lásd: MNL OL M-KS. 283. f. 32. csoport. 18. dosszié.

Vác–Drégelypalánk–Šahy (Ipolyság) útvonalat. Ezenfelül a CSD 10 szénvonatnak saját mozdonyal és kettős mozdony személyezettel a kassai körzetbe való továbbítását kérte a Szob–Hatvan–Sátoraljaújhely útvonalon.⁸²⁵ A fővonalakon csak napi egy gyorsstehervonatpárt lehetett közlekedtetni, a forgalmasabb mellékvonalakon csak heti egy-két esetben lehetett áruforgalom – ami jelenthetett akár csak egy-egy megrakott teherkocsit is.⁸²⁶ Ezt a legplasztikusabban az eleygtonna-kilométer (etkm) és az árutonna-kilométer (átkm) számok mutatják a legjobban.⁸²⁷ Az üzemgazdasági jelentések adatsoraiból az is szembeötlő, hogy a forgalom 40-60%-át a fegyverszüneti – azaz a Vörös Hadsereg részére végzett – szállítások tették ki.⁸²⁸

11. táblázat: Magyar Államvasutak összteljesítménye

Év	Etkm (1000)	Átkm (1000)
1938 ⁸²⁹	12 071 978	3 148 363
1945	3 740 300	1 141 812
1946	6 752 013	2 074 764
1947	10 220 033	3 237 282
1948	14 022 093	4 053 331

Az 1938 szeptemberi 1,2 milliárd etkm-hez képest 1945 szeptemberében felét érte el a MÁV, ráadásul ennek is 40%-át, 240 millió etkm-t a fegyverszüneti szállítások számlájára lehetett írni. Áruforgalom terén az 1938-as 335 millió átkm helyett 175 millió volt az 1945-ös szeptemberi teljesítmény, aminek 58%-át, 101 milliót fegyverszüneti szállítások címén könyvelt el a vasút. Az év utolsó hónapjára 320 millió etkm-re és 100 millió átkm-re estek a mutatók, előbbiből 39,5%-kal, utóbbiból 49,6%-kal részesedtek a fegyverszüneti szállítások.⁸³⁰ Ezzel szemben 1937 decemberében egy milliárd etkm-re 278 millió átkm jutott.

1946 januárjában újra emelkedésnek indultak a teljesítményi mutatók, még ha visszafogott mértékben is. „Az áruforgalom fejlődését hátráltatta a szénhiány mellett az a

⁸²⁵ MNL OL Z1610. f. 488. d. 8. t. Feljegyzés a MÁV és CSD között az RMSV képviselőinek jelenlétében megtartott pozsonyi 1945. júl. 17–18-i tárgyalásokról.

⁸²⁶ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1945. októberi üzemgazdasági jelentés. Általános helyzetjelentés fejezet.

⁸²⁷ Árutonna-kilométer: Árutömeg és a szállítási távolság szorzata. Vasúti lexikon 1984: 54.

⁸²⁸ Sajnos a jelentések nem konkretizálták, hogy pontosan mit értenek fegyverszüneti szállítások alatt. Az 1945. január 20-án Moszkvában aláírt fegyverszüneti egyezmény 3. pontja értelmében a megszálló erők csapatszállításait, a 11. pontjában foglaltak szerint a megszálló erők és a SZEB ellátását célzó szállításokat kellett a magyar államnak biztosítania minden rendelkezésre álló eszközzel, saját költségén. A hadifogoly és hadizsákmány transzportok fuvardíját meg kellett térítenie Moszkvának, amire a már említett 1948. február 3-i moszkvai egyezményben került sor.

⁸²⁹ A békeévi adatoknál a novemberi és decemberi adatok 1937. évből származnak, hogy ne torzítsa el az I. bécsi döntés következtében visszatért felvidéki hálózat adatai.

⁸³⁰ Fegyverszüneti szállítási adatokat 1947 decemberéig közölt a MÁV üzemgazdasági jelentéseiben.

*körülmény is, hogy a fedett kocsik nagy részét a fegyverszüneti szállítások kötötték le, továbbá az a sajnálatos helyzet, hogy a polgári elegy részére mozdonyt és szenet csak a katonavonatok biztosítása után lehetett kiállítani. Ebből az okból folyólag a polgári árukkal rakott kocsik a feladó és a rendelkező, esetleg a közbeeső állomásokon napokig vesztegeltek, míg továbbításuk lehetővé vált.*⁸³¹ Az első nagyobb teljesítmény emelkedés 1946 áprilisában történt, amit a nyári hónapok hullámváza követett, ennek ellenére augusztusban 798 millió etkm-t, és 229 millió átkm-et ért el a vasút, ami az 1938 augusztusi adatokhoz viszonyítva az etkm terén 80%-os, az átkm terén 90%-os kapacitást jelentett!

A segélyszállítványok minimális forgalmat generáltak, az UNRRA szállítványokkal 4 millió dollár értékben érkeztek élelmiszer-, gyógyszer- és ruházati szállítványok a trieszti kikötőből, Murakeresztúrnál léptek be a vonatok az országba.⁸³² A JOINT nevű zsidó segélyszervezet 657 vagonnyi élelmiszert, gyógyszert és ruhát küldött a koncentrációs táborokból, gettókból hazatérő zsidóság részére.⁸³³ További segélyek nagyjából szintén ekkora értékben érkezhettek az országba – ezek még feltehetőleg hegyeshalmi, esetleg szobi határátlépéssel – 1946–1947 során.⁸³⁴

Az újabb nagy áruszállítási ugrás 1947 tavaszára datálható, a gazdasági élet fellendülését a május 4-i menetrenddel bevezetett új vonatok is mutatják. Ennek persze előfeltétele volt a vasúti járműpark helyzetének javulása is, hiszen hiába a szállítási igény, ha nincs mivel fuvarozni. Augusztustól már folyamatosan 1 milliárd fölött alakult a havi elegytonna-kilométer mutató. Ezzel párhuzamosan emelkedtek az árutonna-kilométer számok, 1946 végén 200 milliónál stabilizálódott, majd 1947 márciustól folyamatos emelkedéssel novemberre elérte az az évi 350 milliós csúcst, 1948 októberében pedig korszakunk csúcst elérve, 420 millióra emelkedett a megtett árutonna-kilométer, ami majdnem harmadával haladta meg az 1938-as szeptemberi 335 milliós békeidős csúcsteljesítményt! A fegyverszüneti szállítások részesedése az elegytonna mutatónál 1946 végére 10%-ra csökkent, 1947 decemberére pedig 3% alá esett vissza, és nagyjából hasonló adatokat találunk az árutonna-kilométer adatoknál is.

⁸³¹ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 januári üzemgazdasági jelentés. Általános helyzetjelentés fejezet. 1.

⁸³² Balogh 2021: 57.; Az első segélyszállítványok még a romániai Constanzába futottak be, ott rakták át vasútra. „Constanzába futnak be Magyarországnak segélyt hozó UNRRA-hajók.” Népszava. 1946. jan. 29. 2.

⁸³³ Kaposi 2002: 329. American Joint Distribution Committee-t 1914-ben alapították az Amerikai Egyesült Államokban, az I. világháború során menekülni kényszerülő kelet-európai zsidóság segélyezésére. A II. világháború után elsősorban a koncentrációs táborok túlélőinek hazaszállítását, ellátását, árvaházak és egyéb szociális intézmények működtetését végezte.

⁸³⁴ Honvári 2006: 94. és MNL OL XIX-H-1-q. 1. d. 301964/1949.

1947 végére Magyar Államvasutak elérte az utolsó békeévi teljesítményszintet, a vizsgált periódus végére pedig 10-30% közötti mértékben meg is haladta azt. Azt azonban érdemes szem előtt tartani, hogy a növekedés elsősorban az áruforgalom számlájára írható. Amíg a háború előtt az elegytonna-kilométer adatokból – a szezonális forgalmi ingadozások beleszámítva – nagyjából egyenlő arányban részesedett a teher- és a személyforgalom, a háború után nagyjából másfélszer, egy-egy forgalmasabb őszi hónap során pedig akár kétszer akkora volt a teherforgalom aránya, mint a személyforgalomé. Árutonna-kilométer adatoknál a békeidőben a személyszállítás tizedét tette ki a teherszállításban mozgatott tömeg és távolság szorzatának. A háború után nagyjából 1947 tavaszáig szintén 1:9 volt az arány, a menetrendváltástól viszont szétnyílt az olló, és fél év alatt a teherszállítás részesedése hússzorosa lett a személyszállításénak.

Ahogy emelkedtek az áruforgalmi teljesítmények, fokozatosan egyre több és több tehervonat állt forgalomba, illetve 1946 ősztől megindult a tehervonatok típusonkénti szétválasztása ott, ahol a forgalom nagysága ezt indokolta. A kisebb forgalmú fővonalakon még a gyorstehervonatokkal végezték az állomási tolatómozgásokat, az egyes kocsik fel- vagy leakasztását – így nevükkel ellentétben ezek a tehervonatokinkább lassúak voltak, mintsem gyorsak.⁸³⁵ Csak a nagyobb forgalmú vonalakon, mint a miskolci vagy a debreceni, kezdték el bevezetni külön tolatószolgálatot, illetve az egyes kocscsoportokat összegyűjtő és szétosztó úgynevezett könnyű kezelővonatokat.⁸³⁶ Ezek egy-egy csomópont körül gyűjtötték be a megrakott teherkocsikat, illetve onnan osztották ki a körzethez tartozó állomásokra. A kezelő vonatok mellett, hogy gyorsították az áruforgalmat, csökkentették az átlagos tehervonati terhelést is, így a mozdonyoknak már kisebb tömegű tehervonatokot kellett vontatniuk, ami jótékony hatással volt a járműpark üzemeltetésére és az üzemanyagfogyasztásra egyaránt. Ahogy lehetett, igyekeztek a mellékvonalakon is bevezetni a rendszert a forgalom nagysága, illetve megfelelő mozdonypark függvényében, azonban sokáig még a vegyesvonatokkal, vagyis személy- és teherkocsikat egyaránt továbbító vonatokkal végezték a vicinálisok áruforgalmát. Itt már az is előre lépésnek bizonyult, ha sikerült külön tehervonatot indítani, így nem kellett az utasoknak minden állomáson várakozniuk, amíg a mozdony elvégezte a teherkocsik felvételét és/vagy lekapcsolását. A következő lépést a gyorsdarabárus vonatok bevezetése jelentette 1948 tavaszán – összefüggésben a háztól-házig áruszállítás újraindításával. Ennek segítségével a darabáru-szállítást el lehetett választani a személyforgalomtól, addig ugyanis a távolsági személyvonatokba sorozták a darabárut szállító kocsikat. A könnyű kezelővonatok 1948

⁸³⁵ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 szeptemberi üzemgazdasági jelentés. Általános helyzetjelentés fejezet.

⁸³⁶ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 októberi üzemgazdasági jelentés. Kereskedelmi szolgálat fejezet.

tavaszán a fővárost Bajával, Békéscsabával, Miskolccal, Nyíregyházával, Péccsel, Szegeddel és Szombathellyel összekötő vonalakon futottak, míg gyorsdarabárus vonatok az előbb említetteken kívül a nagykanizsai vonalon is közlekedtek.⁸³⁷ A darabárus forgalom fejlesztésének nélkülözhetetlen része volt a MÁVAUT bevonása, 1947. november 28-án teherautós darabárus járatot indítottak Budapest és Debrecen között, amit december 1-én miskolci, december 3-án bajai járat követett.⁸³⁸

Az Angol-Magyar Bank által alapított Hungária Container Részvénytársaság szervezésében 1937 elején indult a vasúti konténeres áruszállítás Magyarországon. A háború elsöpörte ezt az úttörő jellegű, háztól-házig fuvarozó szolgáltatást.⁸³⁹ A MÁV nem feledkezett meg a fuvaroztatói igények magasabb színvonalú kiszolgálásáról, de eltartott egy ideig, mire a szükséges műszaki előfeltételeket teljesíteni tudták. Ugyan a szállítótartályos fuvarozást még nem tudták újraindítani, de a háztól-házig darabáru fuvarozási szolgáltatás 1948. március 1-ével újra elérhetővé vált Budapest Nyugati pu., Cegléd, Győr, Hatvan, Salgótarján külső pu., Székesfehérvár és Szolnok állomások vonzaskörzetében.⁸⁴⁰ A közúti szállításhoz elégtelen lett volna a MÁVAUT teherautóparkja, ezért külső felek bevonásával létrehozták a Magyar Vasutak Háztól-Házig Szállítványozók Országos Alkalmi Egyesülését (MAHÁZ) ami a háztól a vasútig, illetve a vasúttól házig szállítványozást végezte.⁸⁴¹

A MÁV vezetése igyekezett az adott körülményekből a lehető legtöbbet kihozni. A fuvaroztatók érdekében a Duna- és Tisza-hidak hiányában jelentős kerülőútból fakadó fuvardíjtöbblet felét például átvállalta a vasúttársaság. A gazdasági konszolidáció előre haladtával, 1947-ben új kezdeményezéssel állt elő Varga László MÁV elnök. Már 1947 januárjában felvetette a Közlekedési Minisztériumban, hogy a havi igazgatósági üléseket tartsák vidéki üzletvezetőségeken, így mód nyílik arra, hogy megismerjék a helyi szinten elért újjáépítési teljesítményeket, problémákat, illetve a térség gazdasági szereplőinek elképzeléseit és javaslatait. Az első vidékre kihelyezett ülésre 1947. május 13-án Miskolcon került sor, amit június 10-én Debrecen, augusztus 11-én Pécs, szeptember 16-án Szeged követett. Szombathelyi üzletvezetőségre júliusban került volna sor, Kőszegen tartották volna meg az ülést, de ez ismeretlen okból elmaradt.⁸⁴²

⁸³⁷ MNL OL Z1523. f. 63. cs. 1948. ápr. 13-i igazgatósági ülés. Oláh Imre jelentése.

⁸³⁸ MNL OL Z1523. f. 62. cs. 1947. dec. 16-i igazgatósági ülés. Fazekas József jelentése.

⁸³⁹ Magyarország közlekedésügye 1937: 50.

⁸⁴⁰ MÁV Arch. AB. 11677. d. 10909/1948.; MÁV Arch. PG. 10003. d. 1948 márciusi üzemgazdasági jelentés. Általános helyzetjelentés fejezet.

⁸⁴¹ „Díjszabás teherdarabárukhoz háztól-házig fuvarozására» – című díjszabás életbeléptetése.” Közlekedési Közlöny. 1948. 8. sz. 139.;

⁸⁴² MNL OL Z1523. f. 62. cs. A havi igazgatósági ülések jegyzőkönyvei.

Az első évben 650 tonna körül alakult egy-egy tehervonat átlagos terhelése a fővonalon, a mellékvonalakon 300 és 500 tonna között ingadozott, de a nyári hónapokban felugrott 800, illetve 600 tonna fölé is az átlagos terhelés. A mellékvonali magas terhelés oka valószínűleg a még hiányos pályahálózatban keresendő, a nehezebb szovjet katonavonatok, zsákmány- és hadifogoly-szállító vonatok gyakran a gyenge felépítményű vicinálisokon közlekedtek – tovább rongálva a már amúgy is elhasznált állapotú pályákat. 1946-ban a fővonali terhelések nem változtak számottevően, viszont a mellékvonalakon 300-320 tonna körülire csökkentek a tehervonatok, ami a következő évben sem változott. A vizsgált korszak utolsó teljes évében csökkenést mutatnak az adatok, nyáron már 550 tonna körül alakult a tehervonatok átlagos terhelése a fővonalakon, a mellékvonalakon pedig 300 tonna alá csökkent. Az őszi csúcsforgalom miatt azt hihetnénk, hogy a vonatterhelések ekkor jelentősen megemelkedtek, de az üzemgazdasági jelentések adatai nem ezt bizonyítják, feltehetőleg a kocsiforduló-idő csökkentésének és az egyre több járműnek köszönhetően. Szeptember-október hónapokban még csökkent is a vonatok terhelése.

A magyar vasúthálózaton – Magyarország elhelyezkedéséből adódóan – az európai gazdasági élet újraindulásával fokozatosan újra megjelent a tranzitforgalom. 1945 decemberéből áll rendelkezésre az első adat, ekkor 20 000 tonna áru haladt keresztül az országon. Ez megfeleltethető például 10 t szénrel rakott kocsi esetében 40 darab 50 kocsis szénszerelvénynek. átlagosan 95 km-t tett meg egy tonna áru, tehát jórészt a környék országai között volt némi kereskedelem, illetve a pályarombolások miatt a szomszédos államok – elsősorban Csehszlovákia – belföldi forgalmukhoz kényszerűen igénybe kellett venniük a magyar hálózatot is. A stabilizációval kezdték szerepeltetni a tranzitforgalmi adatokat az üzemgazdasági jelentések. 1946 augusztusától az év végéig 164 ezer tonna gördült át az országon, átlagosan 240 km-t tett meg egy tonna áru, mindez pedig 6,8 millió forint bevételt hozott a MÁV-nak. 1947-ben már 547 ezer tonna áru haladt át Magyarországon, átlagosan 312 km-t tett meg egy tonna áru a magyar vágányokon, ami 60 millió forint bevételhez juttatta az Államvasutakat. Az utolsó évben 810 ezer tonna tranzitforgalmat regisztrált a MÁV, ami már csak 10%-kal maradt el az 1937-es szinttől. Az áruk átlagosan 319 km-t tettek meg az országban a be- és kilépés között, 106 milliós bevételhez juttatva a vasutat.

Magyarország központi elhelyezkedéséből fakadóan nem csak áruk, hanem személyek, hadifogoly és kitelepítő szállítmányok is áthaladtak az országon, ezekről viszont nagyon kevés irat maradt fenn.⁸⁴³ Jugoszlávia már 1945/46 telén is több német kitelepítő vonatot átadott, nem

⁸⁴³ MÁV Arch. AG. 12421. d. 2546/1946. A jugoszlávok által egy erőszakkal áttett kitelepítő vonaton, mivel az amerikai hatóságok visszautasították átvételét, 1946. január 25-től február 10-ig várakozott Murakeresztúr

egyszer viszont a magyar hatóságok jóváhagyása nélkül erőszakkal átrakott a határon, hogy a magyar vasút továbbítsa őket Nyugatra. 1948 végén viszont már a jugoszláv fogságban lévő német hadifoglyok továbbítására kért – és kapott – engedélyt a JDZ, így 1948. november 2 és 1949. január 19. között 24 német hadifogoly vonat egyenként 58 kocsis szerelvénye haladt át Kelebia–Ferencváros–Szob útvonalon a németországi Pirnába, illetve 5-10 kocsi Bécsújhelyre.⁸⁴⁴

A belföldi áruszállítási bevételek adatait sajnálatos módon csak elég későn kezdtek közölni az üzemgazdasági jelentések. A stabilizáció előtt a hiperinfláció miatt nem volt sok értelme áru- és személyszállítással kapcsolatos pénzügyi adatokat közölni, így sem a belföldi, sem a nemzetközi forgalomról nem rendelkezünk bevételi adatokkal. Egyedül a jóvátételi szállítások kapcsán készült egy bevételi becslés a Magyar Nemzeti Bankban, ami szerint már a háború alatt is jelentősen elmaradt a MÁV teherszállítási tarifája a tényleges inflációtól, a háború után pedig teljesen lehetetlenné vált az „értékkövetés”. A jóvátételi szállításokért a MÁV 1945 júliusától 1946 januárjáig nagyjából 85 ezer dollárt számított fel fuvardíjnak, ugyanakkor 1938-as fuvardíjak szerint a valós szállítási költség 1,22 millió dollár lett volna.⁸⁴⁵ A forint bevezetését követően az üzemgazdasági jelentésekben először csak 1947 decemberéről van adat áruforgalmi bevételre, ekkor 73 millió forint folyt be a MÁV kasszájába. Ez az összeg 1948 augusztusára 85 millióra nőtt, majd az őszi csúcsforgalomban meghaladta a százmilliót is, majd októberben 128 millió forint rekordbevétel származott a belföldi áruszállításból.

A kormány a közvetlen szubvenciókon túl a közvetett eszközökkel is támogatta a gazdaságot. Az egyik ilyen közvetett eszköz volt a vasúti tarifapolitika, amit három csoportra lehetett bontani.⁸⁴⁶ Az első csoportba azok az áruszállítási kedvezmények tartoztak, amelyek az ország újjáépítésének sürgős feladatait támogatták, mint például az épületek helyreállításához, újjáépítéséhez szükséges építőanyagok fuvarozása,⁸⁴⁷ vagy az egyes térségekben súlyos károkat szenvedett tenyészállat állomány pótlására szánt élőállat-szállítás. A főváros és a nagyvárosok lakosságának, főképpen a munkásoknak élelmiszerekkel és alapvető ruházati cikkekkel történő ellátása is ebbe a kategóriába tartozott.

állomáson, hogy a rajta lévő 1378 német személlyel együtt a jugoszláv vasutak visszavegyék a bácskai németeket. A várakozás közben a legyengült szervezet miatt 78 fő hunyt el bélhurut következtében.

⁸⁴⁴ MNL OL XXIX-H-50. 1690. d. 87511/1948.

⁸⁴⁵ MNL OL M-KS 274. 12.csoport. 211. ő. e. Magyarország jóvátételi terheinek alakulása c. MNB-jelentés „A jóvátételi szállítások fuvar költsége” c. fejezete. 1946. június.

⁸⁴⁶ Nánássy 1947.

⁸⁴⁷ 16. sz. díjszabási körrendelet. 1948. április 25. A csonka Szatmár-Bereg vármegyei árvízkarosultak részére szállítandó fehérgyarmati rendeltetésű építőanyagokra díjkedvezményt adott a MÁV.

A második csoportba az újrászervezett gazdaság termelését támogató díjszabási kedvezmények sorolhatók. Ilyen volt például az újonnan földhöz jutott kisgazdáknak nyújtott kedvezményes személy- és árudíjszabás,⁸⁴⁸ vagy az újonnan államosított nagyüzemeknek és bányáknak biztosított áruszállítási kedvezmények – ezzel igyekezve csökkenteni a NIK és a MÁSZ deficitjét. Ezekkel részben a termelési költségek csökkentését, részben a gyárak exportját igyekeztek elősegíteni. Ezeket a kedvezményeket csak addig kívánta megadni a kormányzat, amíg a gazdaságok, bányák és gyárak termelése nem indult be annyira, hogy már ne legyen szükség a közvetett dotációra. A harmadik csoportba a jövő kihívásaira adandó kereskedelempolitikai válaszok kerültek. Ezek általában az itthon nem kitermelhető/előállítható nyersanyagok és félkésztermékek (különböző érc, cellulóz, gömbfa, stb.) kedvezményes fuvardíjszabását jelentették, hogy a hazai termelés versenyképes legyen a külföldivel. Ugyanezt a célt szolgálta a magyar termékek külföldre jutását elősegítése is. Itt kell megemlíteni az tranzitforgalom idecsábítását is, a valutaszerzés már ekkor is kulcsfontosságú pénzügyi kérdés volt az állam számára. A kedvezményes áruszállítási tarifák nyújtása mellett ugyanakkor a minisztérium elvárta, hogy a veszteséges szállítás ellenére önfenntartóvá váljon a Magyar Államvasutak.⁸⁴⁹

A szállított árukban történt sérülés, illetve lopás miatt kifizetett kártérítésről már 1946 augusztusától közöltek információkat. 1947 decemberében kiugróan magas összeget fizetett ki a MÁV, 582 000 forintot térített meg a fuvarozatóknak. Az év korábbi hónapjaiban – igaz némi kilengéssel – 250 000 és 450 000 forint között változott a megítélt kártérítések összege, 1946 egyik hónapjában sem érte el a megtérítendő kár összege a 300 000 forintot. 1948 januárjában tovább emelkedett az okozott károk összege, 711 000 forintot fizetett ki a Magyar Államvasutak, utána 1948 nyaráig visszaesett 600 000 forint környékére, majd az év végére már félmilliónál is kevesebb összeget kellett kifizetni a fuvarozatók részére. 1949 elején jelentős csökkenés figyelhető meg, 1949 márciusában kevesebb, mint 130 000 forint kártérítési összeget jegyeztek fel. A kártérítések elsősorban dézsmálásokból, illetve kéméletlen árumozgatásból fakadtak. Télen a szén és tűzifa szállítmányok voltak kedvelt célpontok, különösen 1945/46 telén, de később is szép számmal fordult elő széntolvajlás.⁸⁵⁰ Az elkövetők között jelentős számban akadtak vasutasok is, de általában a környék lakosai, illetve orosz

⁸⁴⁸ „Menetdíjkedvezmények engedélyezése.” Közlekedési Közlöny. 1947. 29. sz. 261.

⁸⁴⁹ Gerő Ernő előadása az I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszuson. Közlekedési Közlöny 1946. augusztus 11-i különszáma. 2.

⁸⁵⁰ MÁV Arch. AB. 11420. d. 13578/1946.; AB.11279. d. 17796/1946., AB. 10534. d. 35968/1946.; AB. 11752. d. 48279/1946.; AB. 11225. d. 51741/1946.; AB. 12151. d. 52213/1946.; AF. 11852. d. 11545/1946., 15122/1946. és 16205/1946.

katonák, vagy orosz katonának beöltözött bűnözők közül kerültek ki a dézsmálók. A gyenge közbiztonság és az áruhiány mérséklődéséig nem nagyon tudott sem a MÁV, sem a rendőrség mit tenni, nem volt elég fegyveres a vonatok őrzésére. Nem csak a szén és tűzifa, hanem mindenféle árucikknek és építőanyagnak hasznát lehetett venni az általános szegénység és áruhiány közepette, és persze az „alkalom szüli a tolvajt” tényezőt sem lehet figyelmen kívül hagyni. Három, a debreceni műhelyben dolgozó vasutas sem tudott ellenállni a csábításnak, amikor budapesti anyagbeszerző útjuk során Ferencváros pályaudvaron egy ismeretlen által már feltört sószállító vagonból 75 kg sót vittek át a saját kocsijukba.⁸⁵¹ Szintén a kínálkozó alkalmat használta ki az az öt pátrohai vasutas is 1947 januárjában, akik az állomáson álló jóvátételi szállítmányból vittek el 40-45 vég textíliát, miután a Németországból hazatelepítendő ukránokat szállító vonatból a három órás várakozás alatt szovjet örök és a rájuk bízott ukránok korábban már feltörték a tehervonat kocsijait, és magukhoz vették, amit csak tudtak.⁸⁵²

4. 3. 2. Személyszállítás

4. 3. 2. A. Tarifa és menetrend

Az első hónapokban a front mögötti 50–100 km-es zónán túl – a hadihelyzet függvényében – engedélyezték a Vörös Hadsereg egyes frontjainak parancsnokai a civil forgalom újraindítását. Ekkor még személyesen kellett érdeklődni az állomásokon és megállóhelyeken a vonatok felől. A háború befejezése után, a normalizálódás megindulásával már falragaszok jelentek meg, amiket az aktuális forgalmi helyzetnek megfelelően frissítettek. A gyakori változásokat, új viszonylatok megjelenését, egyes vonatok beszüntetését vagy terelőúton való közlekedtetését egy idő után már a helyi sajtóban is közzétették. Néha csak néhány sorban írtak a fontosabb vonatok érkezési és indulási idejéről, máskor rendes menetrendtáblázatokat közöltek.⁸⁵³ 1945 őszén rövid időre bevezették a moszkvai időszámítást a vasúton, tehát a vasutasoknak és az utasoknak is két órát hozzá kellett adniuk a tényleges indulási és érkezési időkhöz.⁸⁵⁴ Amíg a Szövetséges Ellenőrző Bizottság vissza nem adta 1945. október 22-én a MÁV feletti irányítást, addig ráadásul mind a menetrendszeri, mind az eseti új vonatokhoz előbb engedélyt kellett kérni a MÁV székházban található katonai parancsnokságtól.

⁸⁵¹ MÁV Arch. EF. 10025. d. 14/1947 efb.

⁸⁵² MÁV Arch. FE. 10105 d. 32/1947 efb.

⁸⁵³ „A megindult vasúti forgalom részletes menetrendje.” Új Dunántúl. 1944. dec. 22. 2.

⁸⁵⁴ „Szerdától kezdve kelet-európai időszámítás lesz a magyar vasutakon.” Új Dunántúl. 1945. aug. 12. 5.

Utóbbira lásd: „Itt a kibővített nyári menetrend.” Új Dunántúl. 1947. máj. 1. 2.; „A Dunántúli Napló nyári menetrendje.” Dunántúli Napló. 1948. máj. 8. 6.

Díjszabás terén egészen a forint bevezetéséig rendkívül képlékenyen alakultak a tarifák, ami az első hónapokban még nem feltétlenül az infláció számlájára volt írható. A front átvonulását követően az első hónapokban általában az üzletvezetőség területén illetékes szovjet Frontparancsnokság szabta meg a személyszállítási tarifát, de előfordultak időszakok, amikor ettől eltérő díjszabást léptettek életbe az üzletvezetőségek. A Budapest Déli Üzletvezetőség területén például 1945. március 1-én duplájára emelték a jegyárakat, amit június 1-én újabb 250%-kal emeltek fel. Budapest Északi Üzletvezetőségen is kétszeresére emelték március 1-én a tarifát szovjet utasításra, viszont április 1. és május 23. között ismét a régi díjszabás szerint lehetett jegyet váltani.⁸⁵⁵ A Miskolci Üzletvezetőségen háromszoros jegyáremelkedést akart bevezetni az üzletvezetőség, amit viszont kevesellt a II. Ukrán Front parancsnoksága, ezért utasítást adtak az eredeti ár négyszeresére emelésére. Ezt viszont a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium utasította el, így végül maradt a régi tarifa.⁸⁵⁶ A Debreceni Üzletvezetőség területén 1945 májusában a háború előtti díjszabás 150%-át számolták.⁸⁵⁷ A Pécsi és Szombathelyi üzletvezetőségek is az 1944-es tarifát háromszorosára emelték a III. Ukrán Front parancsnokságának utasítására.⁸⁵⁸ Végül 1945 júniusában újra egységesítették az összes üzletvezetőség területén díjszabást, az 1936. augusztusi díjtételeket emelték fel két és félszeresükre.⁸⁵⁹

A történelemben példanélküli pénzromlás miatt a MÁV elvesztette bevételei túlnyomó részét. A reménytelen küzdelmet a pénz elértéktelenedésével azzal próbálta 1946 májusában a minisztérium kezelni, hogy a pénzromlás mértékétől függő szorzószámokat bevezetését engedélyezte a MÁV számára a teher-, poggyász- és személyszállításban egyaránt. Az 1938. október 1-től érvényes díjszabást a pengő-adópengő viszony alapján rendelték el alkalmazni az alábbiak szerint. Amennyiben az adópengő értéke elérte a 4 millió pengőt, akkor ezerszeres szorzószámot kellett alkalmazni. Ha az adópengő értéke már meghaladta az 50 millió pengőt, akkor tizenötezerszeres, amennyiben már 200 millió pengőnél is többbe került volna egy adópengő, akkor hatvanezerszeres szorzószámmal kellett számolni!⁸⁶⁰ A tarifák azonban így sem tudtak lépést tartani a napról napra gyorsuló inflációval, ezért július 10-től a billpengő

⁸⁵⁵ MÁV Arch. BG. 10001. d. Budapesti üzletvezetőség helyzetjelentése 1945 nyara. Forgalmi és kereskedelmi osztály jelentése.

⁸⁵⁶ MÁV Arch. BG. 10001. d. Miskolci üzletvezetőség helyzetjelentése 1945. július 22. Forgalmi és kereskedelmi osztály jelentése.

⁸⁵⁷ MÁV Arch. BG. 10001. d. Debreceni üzletvezetőség helyzetjelentése 1945. július 20. Forgalmi és kereskedelmi osztály jelentése.

⁸⁵⁸ MÁV Arch. BG. 10001. d. Pécsi üzletvezetőség helyzetjelentése 1945 nyara. Forgalmi és kereskedelmi osztály jelentése.

⁸⁵⁹ Az iratokban nincs magyarázat, hogy miért az 1936-os tarifarendszert állították vissza az 1938-as helyett.

⁸⁶⁰ „A Magyar Államvasutak Személydíjszabásában (II. rész) foglalt menet- és egyéb díjak emelése.” Közlekedési Közlöny. 1946. 22. sz. 213.

helyett adópengőben állapították meg a vasúti tarifákat, a jegyárakat mindig a legközelebb eső tízezer adópengőre kellett felkerekíteni. A kormányzati futárkocsi igénybevételére jogosító igazolvány kiállítási díja, illetve a gyorsmotorvonati helyjegy ára 500 000 adópengőbe került.⁸⁶¹

A fennmaradt forrásokból egészen elképesztő helyzetek rajzolódnak ki. Dér Zoltán soproni gimnáziumi tanár visszaemlékezésében épp a stabilizáció előtti hetekben akart Sopronból Apostagra utazni lányával együtt. Két kilogramm sóért vett jegyet Budapestre. Amikor felértek két nap utazás után a fővárosba, a nála lévő pénz már nem volt elég a továbbutazásra, ezért csak lányának tudott jegyet váltani 20 millió pengőért, ő maga gyalog ment tovább. *„Ezen a nyáron [1946] sokan jártak úgy, mint én, hogy nem volt pénzük a hazautazásra. Benkő László Berzsenyi gimnáziumi tanár kartársam azt a módot választotta, hogy hordárkodott az állomásokon, amíg elég pénzt nem szedett össze. Voltak olyanok is, akik egyszerűen jegy nélkül, vagy csak részleges jeggyel ültek fel a vonatra azzal a kijelentéssel, hogy pénzünk nincs, és mégis minden áron haza kell jutnunk. A jószívű vasút elvitte hát őket akár ingyen is a lakóhelyükre.”*⁸⁶² Egy budapesti középiskolai tanár is potyázott végül, miután a MÁV-elnök – a minisztérium szigorú takarékosági utasítására hivatkozva – elutasította a hozzáírt szívszorító kérelmet. Novák András középiskolai tanár, mivel a kedvezményes félárú jegyet sem tudta megfizetni, retúr szabadjegyet kért maga, felesége és öt éves fia részére, hogy egy hónapra beállhasson mezőgazdasági munkásnak egy kerecsenyi gazdához.⁸⁶³ Tömegével érkeztek 1946 nyarán a hasonló levelek Varga elnökhöz. Mások inkább élelmiszerral „váltották” meg jegyüket, vagy inkább a jegyvizsgáló jóindulatát.⁸⁶⁴

A forint bevezetésével 1946. augusztus 1-től új díjszabás lépett életbe a vasúton is,⁸⁶⁵ illetve az értékálló pénz bevezetésével újra lehetett menettérti jegyet váltani.⁸⁶⁶ A Gazdasági Főtanácsban 1946. július 3-án megvitatott Közlekedésügyi Miniszter 53786/I/1.-1946 sz. előterjesztését elfogadták azzal a változtatással, hogy az új tarifa az 1939-es díjak legfeljebb kétszerese lehet, de a végleges díjszabást a minisztériumnak az Anyag- és Árhivatallal közösen kell megállapítani.⁸⁶⁷ Az új tarifa kidolgozásakor szem előtt kellett tartani azt a miniszteri

⁸⁶¹ „Magyar Államvasutak Személydíjszabása (II. rész). (Menet- és egyéb díjak adópengőben való megállapítása).” Közlekedési Közlöny. 1946. 32. sz. 434.

⁸⁶² Dér Zoltán visszaemlékezése apostagi utazásáról <https://sopronanno.hu/irodalom/der-zoltan-egy-kulonos-atlagember-elete-utazas-apostagra> (Letöltés ideje: 2022.12.30.)

⁸⁶³ MNL OL Z1610. f. 554. d. Novák András kérelme, 1946. júl. 22.

⁸⁶⁴ MNL OL Z1521. 61. cs. 1946 szept. 10-i igazgatósági ülés. Bebrits hozzászólása Kassay Jenő jelentéséhez.

⁸⁶⁵ „A Magyar Vasúti Személy- és Poggyászdíjszabás I. Részben foglalt vitel-, fuvarozási- és egyéb díjak forintértékben való megállapítása.” Közlekedési Közlöny. 1946. 37. sz. 470–487.

⁸⁶⁶ „Személydíjszabási korlátozások módosítása.” Közlekedési Közlöny. 1946. 42. sz. 539.

⁸⁶⁷ MNL OL M-KS. 274. f. 12. csoport. 55. ö. e. Gazdasági Főtanács 1946. júl. 3-i ülésének jegyzőkönyve.

utasítást, hogy a MÁV-nak önfenntartóvá kell válnia, tehát saját bevételeiből kell fedeznie kiadásait. Újra visszatért az osztályonkénti személydíjzabás, 1., 2. és 3. osztályú jegyeket lehetett váltani, de a kedvezményes utazásoknál – általában a hétvégi üdülővonatoknál – 4. osztályú jegyárat alkalmaztak, ami a másodosztályú jegyár felét jelentette.

Első osztályú kocsik belföldi forgalomban ekkor még nem jártak, ezekkel a gyorsmotorvonatokat lehetett igénybe venni, egy külön igénybevételre jogosító igazolvánnyal együtt!⁸⁶⁸ Visszatértek a sebes- és gyorsvonati pótdíjzabás is, előbbiek 3 és 22 forint között változtak távolságtól függően, utóbbiak a duplájába kerültek. Az új jegyárak azonban a rendkívül alacsony bérek és fizetések miatt számos embert riasztott el az utazástól. „Az 1946 augusztus 1-én életbe léptetett forint értékű személydíjzabás, bár felállítása körültekintő vasútgazdasági szempontok figyelembe vételével történt, a stabil fizetőeszköz életbe léptetése után jelentkező pénzhiány és főleg az általános kereseti viszonyok miatt magasnak bizonyult.” – állapította meg az 1946. októberi üzemgazdasági jelentés⁸⁶⁹ Végül október 14-én 20%-os általános tarifacsökkentést engedélyezett a Közlekedésügyi Minisztérium, a szociális kedvezményeknél pedig 12%-kal csökkentették a díjtételeket. A következő nyáron, 1947. augusztus 1-én további 10%-kal csökkentették a személyszállítási tarifákat.⁸⁷⁰ Gazdaság- és szociálpolitikai megfontolásokból egy-egy társadalmi réteg számára további kedvezményeket adott az állam, elsősorban az újonnan földhöz juttatott, illetve kisbirtokos gazdáknak a betakarítási időszakokban.⁸⁷¹

Az újságcikkek olykor a menetrenden felül a díjzabásról is írtak, jellemző módon inkább a gyorsvonatok, gyorsmotorvonatok és különvonatok igénybevételéhez szükséges pótdíjzabásról. Az első menetrendek valójában csak viszonyítási pontnak voltak jók, hiszen a hadiforgalom, illetve a megszálló hadsereg igényei, valamint a járműpark katasztrofális állapota miatt mindennapos volt a személyszállító vonatok akár több órás késése vagy elmaradása.

Az első nyomtatott menetrendi füzet 1946. november 1-i téli menetrendváltással jelent meg. Az 50 oldalas kiadványban az egyes vasútvonalaknál csak a főbb állomások érkezési és indulási adatai szerepeltek, viszont a MÁVAUT és az MFTR (Magyar Folyam- és

⁸⁶⁸ MMKM Arch. KM 5804.

⁸⁶⁹ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946 október havi üzemgazdasági jelentés. Kereskedelmi szolgálat fejezet.

⁸⁷⁰ „Magyar Vasúti Személydíjzabás II. rész.” Közlekedési Közlöny. 1947. 30. sz. 273–288.

⁸⁷¹ „Menetdíjkedvezmények engedélyezése.” Közlekedési Közlöny. 1947. 29. sz. 261.

A 15 holdnál kisebb birtokkal rendelkező gazda lakóhelyétől távolabb fekvő földjeinek megműveléséhez szükséges utazásokhoz 66% menetkedvezményt vehetett igénybe a községi előjáróság pecsétes igazolásával, 1947. augusztus 1 és november 1 között. Az aratási munkákra utazók és onnan hazatérők szintén 66%-os menetkedvezménnyel utazhattak 1947. július 15 és szeptember 15 között.

Tengerhajózási Részvénytársaság) járatok menetrendje is megtalálható volt benne. Ebben már szerepeltek a kocsis osztályok is. Az 1947. május 4-i menetrenddel érkezett meg az első klasszikus, nyomtatott menetrendkönyv, amelyben már minden vonal minden állomása és megállóhelye szerepelt, csatlakozási lehetőségekkel együtt. A vasúti közlekedés fokozatos helyreállításával együtt javult a menetrendszerűség, de az őszi csúcsforgalom, valamint télvíz idején még mindig gyakoriak maradtak a jelentősebb vonatkésések, vonatelakadások.

Takarékossági okokból a kormány 4200/1947 M. E. sz. rendeletével bevezette a nyári/téli időszámítást, így április 6-án, Húsvét vasárnap hajnali 2 órakor előre tekerni az órákat 3 órára.⁸⁷² A nyári időszámítás október 5-én ért véget, ekkor állították vissza az órákat.⁸⁷³ 1948-ban újra sor került az óráátállításokra, április 4-én előre, október 3-án pedig egy órával vissza kellett állítani az órákat.⁸⁷⁴ Az óráátállításnak nem befolyásolta lényegesen a vasúti közlekedést – ahogy napjainkban sem.

Mivel alig, vagy egyáltalán nem maradt ép személykocsi, azt használták fel egy-egy személyvonat összeállításánál, ami éppen kéznél volt. Emiatt a MÁV egységes harmadosztályú díjszabást vezetett be. A kevés és kiszámíthatatlan személyforgalom miatt tehervonatokra is felkapaszkodtak az utasok. Hogy a vasút ne essen el a tehervonatokon utazók jelentette bevételektől, a tehervonatokhoz is vezényeltek jegyvizsgálókat. Egy zsúfolt személy- vagy tehervonaton persze kérdéses volt, hogyan tudták ellenőrizni az utasokat.⁸⁷⁵ A túlszűfolttség csökkentésére a MÁV kérésére utazási igazolványhoz kötötték a jegyváltást egyes vonatokra, 1945. május 15-től csak a rendőrhatalóság vagy a községi hatóság által kiállított utazási igazolvánnyal lehetett jegyet vásárolni. Az igazolványt a rendőrség, vagy az illetékes községi előljáróság, városi tanács állította ki. Július 25-én már a munkásvonatokhoz is vonathasználati jegyeket vezettek be, augusztus 15-én pedig további vonatokra terjesztették ki a korlátozásokat.⁸⁷⁶ A GYSEV december 15-től összes személyszállító vonatára az utazási igazolvány mellett vonathasználati jegyet is bevezetett.⁸⁷⁷ A korlátozások gyakran változtak, egyes vonatokat bevontak a korlátozással igénybe vehető járatok körébe, másokat kivettek onnan, ezek egészen 1946 végéig maradtak érvényben.⁸⁷⁸ A mai Borsod-Abaúj-Zemplén

⁸⁷² „Nyári időszámítás bevezetése.” MÁV Hivatalos Lap. 1947. 15. sz. 152.

⁸⁷³ „A nyári időszámítás megszüntetése.” MÁV Hivatalos Lap. 1947. 43. sz. 552.

⁸⁷⁴ “ A nyári időszámítás bevezetése.” MÁV Hivatalos Lap. 1948. 16. sz. 131.; „A nyári időszámítás megszüntetése.” MÁV Hivatalos Lap. 1948. 44. sz. 540.

⁸⁷⁵ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945. nov. 13-i igazgatósági ülés. Szöllősy Ferenc jelentése.

⁸⁷⁶ „Utazási korlátozások a személyszállító vonatokon.” Közlekedési Közlöny. 1945. 1. sz. 1.; „Utazási korlátozások a személyszállító vonatokon. Vonathasználati jegyek rendszeresítése.” Közlekedési Közlöny. 1945. 9. sz. 371–373.; „Utazási korlátozások a személyszállító vonatokon és Vonathasználati jegyek rendszeresítésére vonatkozó hirdetmény módosítása.” Közlekedési Közlöny. 1945. 12. sz. 385.

⁸⁷⁷ Vonathasználati jegy bevezetése a személyszállító vonatokon. Közlekedési Közlöny. 1945. 30. sz. 709.

⁸⁷⁸ Pálmány 1981: 57–61.

megye területén viszont másfajta korlátozással is számolni kellett 1946 első felében. A térségben kiütött tífuszjárvány miatt a bánrévei, rudabányai, boldvai, hidasnémeti és sátoraljaújhelyi vonalakon csak friss orvosi igazolással lehetett jegyet váltani. A népjóléti miniszter kérésére február elején életbeléptetett intézkedést május 8-án vonta vissza a közlekedésügyi miniszter.⁸⁷⁹

A gazdaság erősödésével és a forgalom emelkedésével párhuzamosan egyre több különvonatra jelentkezett igény, üdülési, vásárlátogatási vagy pártgyűlési célokból. Ezekre a különvonatokra – függően az utasszámtól, a szervezők ügyességétől és a pártok érdekérvényesítő képességétől – 20, 33 és 50%-os kedvezménnyel lehetett menettérti jegyet váltani. Az 1946 szeptember 7–9-i budapesti Országos Parasztnapokra például féláru menettérti jeggyel utazhattak az érdeklődők,⁸⁸⁰ de például az 1947. június 8-i makói MKP-gyűlésre is 50%-os menettérti jegyet válthattak a Medgyesegyházáról indított – személyszállításra átalakított marhavagonokból összeállított – különvonat utasai. A kedvezmény igénybevételét ugyanakkor pártszervezeti igazoláshoz, vagy tagkönyv bemutatásához kötötték. A kedvezmény úgy működött, hogy odaútra teljesáru jegyet váltottak az utasok, az igazolás bemutatásával a visszaútra már nem kellett új jegyet váltaniuk.⁸⁸¹ A kedvezmények mértékét mindig a minisztérium szabta meg, ezek állami dotációk voltak, nem a MÁV saját kockázatra nyújtott akciói.

Speciális menettérti kedvezmények általában az üdülővonatokra vonatkoztak, például egy Szombathely–Keszthely hétfégi üdülővonatra csak 13 forintba került a menettérti jegy, míg ugyanezen a viszonylaton egy teljes áru harmadosztályú menetjegyért 36 forintot kellett volna fizetni.⁸⁸² A hétfégi üdülővonatok indítását ugyanakkor a MÁV egy minimum létszámhoz – legalább 500 utashoz – kötötte. Ezért az indulási nap előtti hét szombatig kellett a szervezőknek (üzem, szakszervezet, intézmény) bemutatni az utaslistát az Idegenforgalmi Beszerzési Utazási és Szállítási Részvénytársaságnál (IBUSZ). Ezekre a dunakanyari, balatoni és velencei üdülővonatokra csak a Szakszervezeti Tanács igazolásával lehetett megváltani a különleges menettérti jegyeket, amelyek egy adott napra, vonatra és kocsira vonatkoztak. Kizárólag a különvonatra érvényes kedvezményes „különleges menettérti jeggyel” lehet igénybe venni

⁸⁷⁹ „A vasúti forgalom korlátozása kiütéses tífusz miatt.” Közlekedési Közlöny. 1946. 8. sz. 36.; „Kiütéses tífusz miatt elrendelt vasúti forgalmi korlátozás megszüntetése.” Közlekedési Közlöny. 1946. 24. sz. 356.

⁸⁸⁰ Rákosi 1997: I. kötet. 310. és 495.; „1500 ember utazik Kecskemérről a Pesti Parasztnapokra.” Kecskemét. 1946. szept. 1. 3.

⁸⁸¹ MNL OL M-KS. (SZKL.) 283. f. 17. á. 204. ő. e. 72. l. PG. 519. VI/6. 1215 sz.

⁸⁸² „Dolgozók hétfégi balatoni különvonata.” Közlekedési Közlöny. 1947. 34. sz. 335.

A csepeli Weiss Manfréd gyár egyik balatoni különvonata érkezik Siófokra a 23. UEFI Filmhíradó képkockáin, 1948 augusztusában. <http://filmhíradokonline.hu/watch.php?id=6846> (Letöltés ideje: 2022.05.05.)

ezeket a különvonatokat. Budapestről Szobra és Agárdra, illetve vissza mindössze 5 forintért lehetett utazni, Siófokig, vagy Balatonkeneséig 10 forintos, Balatonboglárig és Balatonfüredig 13 forintos, Tapolcáig 15 forintos menettérti jegyet lehetett váltani.⁸⁸³

4. 3. 2. B. Utazási idő és sebesség

Az utazási komfort egyik fontos mutatója a menetidő és ezzel kapcsolatban az utazási sebesség alakulása. Ahogy az első fejezetben erre már utaltam, a pályaállapotok (sebességkorlátozások) és a járművek műszaki állapota jelentősen befolyásolták egy-egy viszonylaton az utazási időt. A legtöbb fővonalon a személy- és munkásvonatok sebességét 40 km/h-ban maximálták, mellékvonalakon ennél alacsonyabb pályasebesség is előfordulhatott, de 30 km/h alatti maximális engedélyezett sebességet csak kivételesen alkalmaztak.⁸⁸⁴

A háború előtti 80–100 km/h-s maximum sebességhez képest kénytelen volt a MÁV Igazgatóság 27215/1945 sz. rendeletében a fővonalon közlekedő motorkocsik és motorvonatok részére 70, a gőzvontatású vonatok részére 60 km/h-ban limitálni a legnagyobb sebességet, csak a hegyeshalmi vonalon engedélyeztek a 75 km/h-t a Kandó rendszerű villamos mozdonyok áttételezése miatt.⁸⁸⁵ Persze csak ott, ahol a pályaviszonyok megengedték. 1946. március 30–31-én közlekedő, hat kocsiból álló kormányfői különvonat – Nagy Ferenc kiscgazdapárti miniszterelnök látogatott el Pécsre az FKGP nagygyűlésére – Budapest és Dombóvár között legfeljebb 60 km/h, Dombóvár és Pécs között maximum csak 50 km/h sebességgel közlekedhetett. A 245 km-es utat így 5 óra 20 perc alatt tette meg a különvonat, ami némileg elmaradt a fél évvel később érvénybe lépő téli menetrend szerinti Budapest–Pécs gyorsvonat 4 óra 50 perces menetidejétől.⁸⁸⁶ A munkásvonatok legnagyobb megengedett sebességét az 1946. november 1-i menetrenddel 50 km/h-ra emelték.⁸⁸⁷ A pályák és hidak helyreállításával, illetve síncseréssel ahol lehetett felemelték az engedélyezett sebességet, így a hegyeshalmi fővonalon a felsővezeték helyreállításával újra 100 km/h-val közlekedhettek a vonatok.⁸⁸⁸

A menetidő és utazási sebesség alakulását a fontosabb fővonalakon (Budapest–Miskolc, Miskolc–Sátoraljaújhely, Hatvan–Salgótarján, Budapest–Győr, Budapest–Győr/Veszprém–

⁸⁸³ „Dolgozók hétvégi üdültető különvonatai” Közlekedési Közlöny. 1948. 16. sz. 219–220.

⁸⁸⁴ MNL OL Z 1523. 71. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. október havi jelentése, 1948. nov. 5.

⁸⁸⁵ Bory 1992: 409.

A V40 sorozatú mozdonyok 25, 50, 75 és 100 km/h, a V60 sorozatú tehervonati mozdonyok 16,6, 34,3, 51,5 és 68,3 km/h sebességgel közlekedhettek. Villányi 2022: 122.

A háború előtt a miskolci fővonalon közlekedő, áramvonalas 242. sorozatú mozdonnal továbbított 3-4 kocsis könnyű gyorsvonatok 120 km/h-s sebességgel is közlekedhettek.

⁸⁸⁶ MNL OL XXIX-H-50. 359. d. 21045/1946.

⁸⁸⁷ MNL OL Z1610. f. 572. d. 358/1946 sz. jelentés Karczag Imre miniszteri osztályfőnök úrnak, 1946. november 11.

⁸⁸⁸ Bory 1992: 409.

Szombathely, Budapest–Szeged, Budapest–Szolnok–Békéscsaba, Budapest–Pécs, Budapest–Debrecen–Nyíregyháza és a Budapest–Nagykanizsa) az 1939-es nyári, 1946-os téli és 1948-as nyári menetrendek összehasonlításával mutatom be. Terjedelmi korlátok miatt el kell tekintenem más sugárirányú és transzverzális fővonal, illetve jelentősebb mellékvonalak vizsgálatától, ennek ellenére úgy vélem, hogy a fenti 11 fővonal adatai alapján is érzékletesen be lehet mutatni a menetidők változását. Vizsgálatomban különválasztottam a gyors- és a személyvonatok leggyorsabb és lelassabb menetidőit, illetve a menetidőkből számolt (elméleti) utazási sebességeket. Azt azonban nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a menetrendekben szereplő időket nem mindig sikerült átültetni a gyakorlatba, különösen az őszi áruszállítási szezon idején.

12. táblázat: Menetidők és utazási sebesség alakulása 1939–1948⁸⁸⁹

⁸⁸⁹ A hivatalos menetrendek adatai alapján.

vasútvonal	hossza (km)	vonatnem	utazási idő	utazási sebesség (km/h)	utazási idő	utazási sebesség (km/h)	utazási idő	utazási sebesség (km/h)
			1939 nyár		1946 tél		1948 ősz	
Budapest-Hatvan-Miskolc	182	gyors	2ó28p - 2ó35p	73	3ó40p	50	3ó5p - 3ó45p	48-60
		személy	4ó10p - 6ó	30-43	6ó25p - 6ó40p	27-28	5ó55p - 7ó10p	25-30
Miskolc-Sátoralja-újhely	83	gyors	1ó10p	71	1ó40p - 1ó50p	46-50	1ó19p - 2ó17p	35-62
		személy	1ó50p - 1ó57p	41-45	2ó45p - 3ó20p	25-30	2ó40 - 3ó15p	25-31
Hatvan-Salgótarján	60	gyors	1ó - 1ó6p	55-60	-	-	-	-
		személy	1ó38p - 1ó45p	35	2ó58p - 3ó10p	18-20	2ó45p - 4ó13p	15-24
Budapest-Cegléd-Szeged	190	gyors	2ó55p - 3ó1p	63	4ó40p	41	3ó10p - 3ó30p	54-60
		személy	4ó1p - 5ó25p	34-47	6ó30p - 7ó30p	25-29	6ó5p - 7ó25p	25-31
Budapest-Szolnok-Békéscsaba	196	gyors	3ó11p - 3ó30p	56-61	5ó - 5ó15p	37-39	3ó45 - 4ó15p	46-52
		személy	4ó35p - 5ó40p	35-43	8ó36p	23	6ó30p - 8ó	24-30
Budapest-Pécs	245	gyors	4ó - 4ó13p	58-61	4ó50p	51	4ó45p - 5ó20p	46-51
		személy	6ó27p - 6ó43p	37-38	7ó48p - 9ó50p	25-31	8ó10p - 9ó25p	26-30
Budapest-Győr	150	gyors	1ó47p - 2ó5p	86-72	2ó33p - 3ó21p	45-60	2ó20p - 2ó30p	60-64
		személy	3ó8p - 3ó34p	43-48	4ó25p - 5ó5p	30-33	3ó30p - 4ó57p	30-43
Budapest-Debrecen-Nyíregyháza	271	gyors	3ó13p - 5ó1p	54-85	5ó15p - 6ó	45-51	5ó30p - 5ó50p	46-49
		személy	7ó9p - 7ó37p	36-38	7ó23p - 8ó40p ^a	25-30 ^a	8ó32p - 10ó49p	25-32
Budapest-Nagykanizsa	221	gyors	3ó15p - 3ó55p	55-68		-	5ó15p - 5ó55p	37-42
		személy	4ó55p - 6ó38p	33-42	8ó57p - 9ó20p	23-24	7ó30p - 8ó25p	26-29
Budapest Keleti-Győr-Pápa-Szombathely	267	gyors	4ó20p - 4ó26p	62	-	-	5ó15p - 5ó17p	51
		személy	4ó52p - 6ó48p	39-54	10ó30p - 11ó	24-25	8ó45p - 8ó53p	30-31
Budapest Déli-Székesfehérvár-Szombathely	236	gyors	4ó1p - 4ó8p	57-59	5ó ^b	50	5ó40p - 5ó50p ^b	43-44
		személy	5ó29p - 6ó6p	203 38-43	9ó15p - 10ó33p	22-26	8ó26p - 8ó30p	28

a: csak Budapest-Debrecen között járt közvetlen személyvonat

b: Budapest-Keleti - Székesfehérvár - Szombathely (252 km)

Amíg 1939-ben a fővonalakon – nemzetközi forgalomtól is függően – 4–6 gyorsvonatpár és általában ugyanannyi személyvonatpár közlekedett végig a vonalakon, addig 1946 végén 2–4 gyors- és személyvonatpár. Másfél évvel később már 3–4 gyorsvonatpár is közlekedett a fontosabb fővonalakon, ugyanannyi személyvonat mellett. A mellékvonalakon viszont továbbra is jellemző maradt a két vonatpár (reggel egy és délután egy), a forgalmasabb vicinálisokon, elsősorban amelyek valamelyik megyeszékhelyhez, vagy fontosabb ipari, kereskedelmi központhoz kapcsolódtak, 3–4 személy- és vegyesvonatpár is közlekedhetett. Amíg például a két fővonalat összekötő Kecskemét–Fülöpszállás vonalon csak napi 2 vonatpár járt, addig a Szolnok–Szentcsanak–Hódmezővásárhely vonalon 4, a Kisterenye–Kál–Kápolna vicinálison 3, a Füzesabony–Eger vonalon 7 vonatpár zakatolt naponta. Az említett vonalak közül kakuktktojásként említhető a salgótarjáni vonal, ugyanis itt a háború előttihez képest megszűnt a gyorsvonati közlekedés, a nógrádi iparmedencét csak személyvonattal lehetett elérni. Ebben valószínűleg a térség gazdasági szerepének ideiglenes csökkenése mellett az is szerepet játszott, hogy a kétvágányos fővonal súlyos károkat szenvedett és a második vágányt nem állították helyre. A pálya és forgalmi viszonyok ugyanakkor nem tették lehetővé a gyorsvonatok közlekedtetését, a tehervonati forgalmon volt a hangsúly a bányák és az nehézipari gyárak miatt.

A gyorsvonati menetidőket tekintve nagyjából egy órával emelkedett a menetidő, függően a pályaállapotoktól, használható vágányok számától és a forgalomtól – hol és mennyit kellett várni a keresztező vonatokra. Kiugró viszont a békéscsabai és a nyíregyházi vonal, ahol több mint két órával lassabban tette meg a gyorsvonat a főváros és a megyeszékhelyek közötti távolságot. Ezzel szemben a Budapest–Győr vonalon csak fél órával tartott tovább az utazás, mint 1939-ben. Ennek megfelelően az utazási sebességek is a háború előttiéknél nagyjából kétharmadára csökkentek mind a gyors-, mind a személyvonatoknál. Igazán nagy különbség a távolsági személyvonatok menetidejénél történt, a békéscsabai, nyíregyházi, pécsi és mindkét szombathelyi vonalon akár három órával is hosszabb menetidővel kellett számolnia az utasnak.

1948 tavaszára a gyorsvonati menetidők már-már megközelítették a háború előtti szintet, nagyjából fél–egy órával maradtak el a menetidők, kivéve a békéscsabai, nagykanizsai, nyíregyházi és pécsi fővonalakat, ahol még mindig előfordulhatott két óránál is nagyobb különbség. Hasonló tendencia mutatható ki a minden állomáson és megállóhelyen megálló távolsági személyvonatoknál, bár itt a szegedi személyvonatok menetideje is nagyobb mértékben elmaradt a háború előttiétől. Utazási sebességek tekintetében továbbra is elérhetetlennek tűntek a helyenként 70–80 km/h-s utazási sebességek, 1948-ban is csak 60 km/h

körül alakultak a legjobb gyorsvonati átlagsebességek. A távolsági személyvonatoknál helyenként meglepően alacsony utazási sebességgel közlekedtek a vonatok, a salgótarjáni vonalon egy-egy vonat átlagosan csak 15 km/h-val haladt, szemben a háború előtti 35 km/h-val. Összességében elmondható tehát, hogy a rossz pályák, sebességkorlátozások, biztosítóberendezések hiánya és a bizonytalan műszaki állapotú járművek miatt az utazási sebesség 1946 végén helyenként még a háború előttinek a felét sem érte el, és 1948-ra is csak szerény előrelépés történt.

4. 3. 2. C. Belföldi forgalom - az utazás körülményei

Rengetegen akartak utazni: a front elől menekülők a háború véget értével haza, mások szeretteiket keresték, sokan fogolytáborokból tartottak haza, megint mások a városokból utaztak vidékre élelmiszerért és vissza, illetve a falusiak utaztak a városokba piacozni, batyuzni. Nem csoda tehát, hogy nem kizárólag a személyszállító vonatok közlekedtek zsúfolásig tömve, feljáró lépcsőkön, tetőn, kocsik oldaljáró deszkáin szorongó emberekkel, hanem a tehervonatok üres kocsijaiban, de még az ütközőkön is fürtökben lógtak az emberek – életük kockáztatása árán is. Emiatt gyakran fordultak elő utas balesetek, nem egyszer halálos kimenetellel. 1945. szeptember 15-én Torbágy⁸⁹⁰ közelében például tízen meghaltak és nyolcan megsérültek, amikor a Hegyeshalomból Budapestre tartó vonat egyik francia eredetű, oldaljárós kocsiján szorongó embereket lesodorta a Győr felé tartó vonat egyik kocsijának kinyíló ajtaja. Érzékeltetésül: a Budapestről érkező vonat 744 ülőhelyére 1422 utas jutott, míg a Hegyeshalomból érkező vonat 488 ülőhelyén 866 fő szorongott.⁸⁹¹ Az oldaljárós, vagy vasutas szlengben oldalgombolós kocsik még több évig rótták kényszerből a magyar sínparókat és ez alatt több hasonló baleset is történt velük.⁸⁹² Ez végül odavezetett, hogy egy 1947. március 4-i baleset után augusztus 10-ig az oldalgombolós kocsikat kitiltották a kétvágányú pályákról, ezzel elejét véve további lesodrásos baleseteknek.⁸⁹³

Az sem volt ritka esemény, hogy vonatra felugrás közben történt a baleset,⁸⁹⁴ vagy a lépcsőn, ütközőn órákon át kapaszkodó fáradt utas pont a legrosszabb pillanatban engedte el a kapaszkodót és fékezéskor a kerekek alá esett.⁸⁹⁵ Egy másik klasszikus eset volt, amikor a kocsik tetejéről egy-egy híd, úrszelvénybe lógó ág vagy egyéb tárgy sodort le figyelmetlen utast

⁸⁹⁰ 1966-ban egyesült Bia és Torbágy, ekkor jött létre Biatorbágy.

⁸⁹¹ MÁV Arch. AB. 11547. d. 26644/1945.

⁸⁹² Oldalgombolós kocsi: Az utasfülkéket nem kötötte össze egy folyosó a kocsiszekrényen belül, hanem közvetlenül a külvilágra nyíltak ajtajaik.

⁸⁹³ MNL OL XXIX-H-50. 745. d. 19692/1947.

⁸⁹⁴ MÁV Arch. AF. 11767. d. 13982/1945.

⁸⁹⁵ MÁV Arch. AF. 11582. d. 15622/1945.

a tetőről, ami jobb esetben kórházi kezeléssel végződött.⁸⁹⁶ 1945. április 12-ének éjszakáján viszont Ceglédbercelen a Kámoni felüljáró tíz embert lesodort a fővárosból Ceglédre tartó vonat tetejéről, négyen megsérültek, hatan viszont életüket veszítették, mert a sötétben nem látták, nem láthatták a felüljárót.⁸⁹⁷ Érdeemes egy másik balesetet is megemlíteni, ami a vasút és a vasutasok szerepének másik aspektusára világít rá. 1947. november 8-án 17.30-kor indult Kál-Kápolnáról a 8965 sz. tehervonat, amelynek egyik, rönkkel rakott kocsijára kapaszkodott fel Fejes Tamás bodonyi lakos, egy másik kocsin pedig unokatestvére rejtőzött el, hogy Parádig utazzanak. Sirok megállóhely előtt Fejes kényelmesebben akart elhelyezkedni a farakáson, de közben megcsúszott és a két kocsi közé esett, a kerekek pedig levágták jobb alkarját és jobb lábfejét. A siroki pályáőr hallotta meg segélykérő kiáltását és kiment sebesülthöz, majd jelentette az esetet Parád állomásnak. A mozdonyt visszaküldték Parádról a sérültért, és miután a siroki körorvos elsősegélyben részesítette a szerencsétlenül járt potyautast, a mozdony beszállította Kisterenyére a férfit, ahonnan egy másik vonattal tovább vitték a salgótarjáni kórházba.⁸⁹⁸

Ahogy azt korábban is bemutattam, a MÁV különösen rosszul állt személykocsik terén. Főként 1945-ben fordult elő, hogy személyszállító vonatot csak részben tudtak személykocsikból kiállítani, a többi kocsi fedett és nyitott tehervagonból állt. A kevés vonat és a hatalmas utazási igény megviselte a személykocsikat, a zsúfoltság, illetve a rongálások miatt számos személykocsi hamar tönkrement, javításra szorult. Kopasz Károly, a Gépészeti Főosztály vezetője, egyúttal a MÁV elnökhelyettese 1946. augusztus 11-i előadásában így fogalmazott: *„Az Államvasutak addig a személykocsik karbantartására igen sokat költöttek. Sajnos azonban az utazóközönség a kocsikat nem kíméli, sőt igen sokszor szándékosan rongálja. Az ablakokat kivágja, vagy kiszerelem, sőt néha a padokat is elviszi. Mindannyiunk feladata a vasút vagyona felett örködni, ezért az állomási és utazószemélyzet minden eszközzel, sőt, ha kell, karhatalom igénybevételével is igyekezzék a kocsik rongálását megakadályozni.”*⁸⁹⁹ Élelmes személyek ugyanis akár menetközben is képesek voltak kiszerelem egy-egy ablaküveget. A Budapest és Szeged közlekedő vonatokban nem egyszer már üveg nélkül érkeztek meg a végállomásra a kocsik.⁹⁰⁰ A zsúfoltság csak lassan enyhült – ahogy az az ülőhelyek számának alakulásakor már ismertetésre került – gyakran panaszkodtak vasúti vezetők az állandó ablakozási problémákra. Az utasok, a nagy zsúfoltságban akár akaratlanul

⁸⁹⁶ MÁV Arch. AF. 10770. d. 9616/1946.

⁸⁹⁷ MÁV Arch. AB 10366. d. 11735/1945

⁸⁹⁸ MÁV Arch. AF. 11600. d. 14815/1948.

⁸⁹⁹ Kopasz 1946b.

⁹⁰⁰ „Lopják a vasúti kocsik ablakait.” Kecskemét. 1946. nov. 15. 2.

is, gyakran betörték az akkor még síküvegből készített ablakokat. Sokszor azonban szándékos rongálás is előfordult, ami odáig fajult, hogy 1948. január 10-én Bebrits Lajos államtitkár levélben kereste meg a Szakszervezeti Tanácsot a járműrongálások visszaszorításáért: *„Értesítem a Tanácsot, hogy a termelés zavartalan biztosítása érdekében, a Budapestre és a vidéki ipari központokba vonatokkal bejáró dolgozók kényelmét és pihenő idejét biztosítandó, az államvasutak igazgatóságát a helyi- és távolsági munkásvonatok pontos közlekedésének biztosítására utasítottam. Egyben elrendeltem, hogy a még fennálló személykocsi hiány pótlására az e vonatokba besorozott fedett teherkocsikat fűtőberendezéssel, világítással, valamint csapóajtókkal⁹⁰¹ lássa el és padokkal szerelje fel. [...] Megállapítást nyert azonban az, hogy az e vonatokkal utazó dolgozók egy kis hányada nem méltányolva az államvasutak által a mai nehéz gazdasági viszonyok között az ország és az ő érdekében tett erőfeszítéseket, a kocsik berendezéseit rongálják, sőt gyakori esetben azokból egyes felszerelési tárgyakat eltulajdonítanak. A forgalom lebonyolításánál közreműködő államvasúti személyzetet, – annak intézkedéseit hozzá nem értéssel bírálva és őket életveszélyesen fenyegetve – gyakran felelősségre vonják, sőt sok esetben tettelesen bántalmazzák. Gyakori esetben a vonatokat a nyílt vonalon légfékkal, vagy az állomásokból kihaladásnál lemaradt társaik érdekében saját lámpáikkal integetve a vonatszemélyzet megtevesztésével megállítják és a tetteseket igazoltató vonatszemélyzetet bántalmazzák.”⁹⁰²*

Néhány héttel korábban a diósgyőri vasgyári munkásság és a helyi vasutasok között tört ki egy a levélben taglaltakhoz hasonló konfliktus. A gyenge fűtőértékű szén miatti nehézségek következtében több miskolci munkásvonat is jelentős késéssel tudott csak befutni Miskolc személypályaudvarra, így sok munkás lekéste a vasgyári külön munkásvonatot, vagy csak egy későbbi vonattal vitték fel őket a Vasgyárba. December 17-én egy Mezőnyárádról bejáró vasgyári munkás megunt az utóbbi napok folyamatos késéseit – és erőt merítve a vonaton zugárus asszonyoktól vett másfél liter(!) borból – szóváltásba került a vasgyári állomás vasutasaival, majd az egyiket meg is verte.⁹⁰³ Még ennél is súlyosabb esetek történtek 1947 nyarán, ekkor rövid idő alatt négy kalauzt dobtak ki az utasok a mozgó vonatból.⁹⁰⁴ Persze a vasutasok magatartása is sok panaszra adott okot, részben az utazóközönséggel szembeni nyers, modortalan viselkedésüket tették szóvá, másrészt a tájékozatlanságukat rótták fel. Végül már a

⁹⁰¹ Egyes boci-pullmannokon egy vagy kétszárnyú ajtókat, másokon tolóajtókat építettek be, de előfordult olyan kocsi is, ahol oldalt tolóajtók, a két végoldalon viszont egyszárnyú ajtót szereltek be. Nem tudni mire gondolt Bebrits csapóajtó kifejezés alatt.

⁹⁰² MNL OL M-KS SZKL. 1. f. 6. á. 141. ő. e. Bebrits Lajos államtitkár 1219/I/2/1948 sz. átírat a Szakszervezeti Tanácsnak, 1948. jan. 10.

⁹⁰³ MÁV Arch. AF. 11647. d. 26976/1947.

⁹⁰⁴ „Merényletet követtek el két jegyvizsgáló ellen.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1948. 8. sz. 8.

minisztériumba is felhallatszódtak a vasutasok viselkedésével kapcsolatos kritikák, ezért Bebrits államtitkár 1947 januárjában utasította a MÁV Igazgatóságot, hogy továbbképzéseken, akár rajzos brosúrák segítségével is, de szüntessék meg a modortalan viselkedést, javítsanak a vasutasok megítélésén.⁹⁰⁵ A problémát azonban nem sikerült megoldani, erről árulkodik a vasutas szakszervezet újságcikke is, amiben a kalauzok hanyag, nem ritkán szolgálati szabályzat ellenes magatartását kritizálta. Elsősorban a szolgálat közbeni alkoholfogyasztást ostromozta a cikkíró, ami – szerinte – különösen a balatoni vonalakon fordult elő. Gyakran panaszkodtak az utasok arra is, hogy a kalauzok összegyűltek az indulás előtt és beszélgettek, cigarettáztak, ahelyett hogy segítették volna a felszállásban az utasokat, vagy tájékoztatást adtak volna.⁹⁰⁶

A megélhetési gondokból, a nehéz gazdasági helyzetből és súlyos áruhiányból fakadó tragikus közbiztonsági helyzet az élet minden területén megjelent, a vasútállomásokon és utazás közben is előfordultak rablótámadások, tolvajlások vagy más bűncselekmények. Egészen 1946 végéig mindennaposnak számított – nem csak a vasút területén – a lopás, garázdaság, rablás, olykor gyilkosság is.⁹⁰⁷ Olykor egészen egyedi, nehezen magyarázható bűncselekmények is történtek. Ismeretlen személyek például rálőttek a szegedi gyorsvonal utolsó kocsijára a monori erdőnél.⁹⁰⁸ A stabilizációval és az áruellátás lassú, de fokozatos javulásával, valamint a rendvédelmi szervek megerősödésével visszaszorultak a bűncselekmények. A garázdaságok, rablások számottevő részét a megszálló Vörös Hadsereg katonái követték el, de nemritkán az is előfordult, hogy szovjet egyenruhába bújt civilek voltak a tettesek. A vasutasok elleni atrocitásokat – nem említve a hadifogságba vetést – viszont kizárólag szovjet katonák követték el.

A fosztogatók olykor vadnyugati módszerekkel rabolták ki az utasokat és vasutasokat egyaránt. Egy ilyen western-hangulatú vonatrablás történt például 1945. október 6-án este Hort-Csány és Vámosgyörk közötti őrháznál. Este hat orosz katona érkezett egy lovas kocsival az őrházhoz, és miután átkutatták a baktert (mivel nem találtak nála semmit, ezért mérgükben még meg is pofozták) várták a 428. sz. személyvonatot. Az érkező vonatról lövés hallatszott, mire a katonák kiszaladtak az őrhelyről és lövéssel válaszoltak, erre a vonat az őrhely előtt megállt. A katonák felugráltak a vonatra és elkezdték a fosztogatást, miközben egy másik orosz fosztogató csapat szállt le a vonat másik végén az addig összegyűjtött zsákmánnyal. A „műszakváltás”

⁹⁰⁵ MNL OL XXIX-H-50. 660. d. 8181/1947.

⁹⁰⁶ „Harc a közöny ellen az önköltségcsökkentés érdekében.” Közlekedés. 1949. 4. sz. 6.

⁹⁰⁷ „A vonat tetején meggyilkoltak és kiraboltak egy fiatal lányt.” Magyar Nép. 1945. nov. 22. 1.

⁹⁰⁸ „Rálőttek a kecskeméti gyorsvonatra.” Kecskemét. 1946. nov. 10. 1.

után a vonat tovább indult, a leszálló katonák pedig elhajtottak az őrháznál hagyott lovaskocsival.⁹⁰⁹

Mivel sokáig bizonytalanul alakult a forgalom, ezért sokan éjszakáztak a várótermekben vonatra várva, így kiváló lehetőség nyílt a fosztogatóknak, hogy gyorsan nagy zsákmányra tegyenek szert. Füzesabonyban is gyakran történt fosztogatás, olykor erőszakoskodás is.⁹¹⁰ Rosszabb esetben nem csak kifosztották az utasokat, hanem ellenállás esetén meg is verték, de gyilkosság is előfordult. A miskolci fővonalon a Vámosgyörk–Füzesabony szakasz mellett a Mezőkövesd–Emőd és a Bodrogkeresztúr–Sárospatak szakaszokon is rendszeresen fosztogattak orosz katonák. Csak a Budapesti Üzletvezetőség területén 1945. június 1 és augusztus 23 között 65, az utasok és vasutasok élet-, illetve vagyonbiztonságot veszélyeztető cselekményt, fosztogatási és dézsmálási esetet jelentettek az állomások és szolgálati helyek. A debreceni fővonalon a Püspökladány–Törökszentmiklós, valamint a Pestszentlőrinc–Monor szakaszon fordultak elő rendszeresen erőszakoskodások, fosztogatások.⁹¹¹ A vasútbiztosító őrség sem jelentett minden esetben megoldást a bűncselekményekkel szemben, egy-egy alkalommal maguk a szolgálatot teljesítő honvédek követtek el visszaéléseket.⁹¹²

Az orosz katonák önkényeskedései olykor a vasúti forgalmat is akadályozták, jelentős késéseket okoztak. 1945 telén, a menetrendszerűen Budapestről Nagykanizsára közlekedő vonat mozdonyát Siófok állomás katonai parancsnoka visszafordította Székesfehérvárra, hogy egy fedett teherkocsiban öt orosz katonát hozasson el Siófokra. Emiatt 270 percet kellett az utasoknak várakozniuk a fűtetlen kocsikban mire visszatért a mozdony és folytathatta útját az egész szerelvény.⁹¹³

Pedig a fűtés és világítás nélküli vonatokon, az előbb bemutatott borzalmas közbiztonság mellett még a fagyhaláltól is tartania lehetett az embernek, különösen, ha egyedül indult útnak, társak nélkül, akik vigyáztak volna egymásra. A nagy hidegben könnyen elaludhatott az óvatlan személy, amiből már nem volt ébredés.⁹¹⁴ Márpedig 1945 végén még nyitott teherkocsikat is kénytelen volt a MÁV személyszállításra felhasználni a katasztrófális járműhiány miatt. Például a Németországból hazatért fiatalok, miután átestek a politikai szűrésen a kaposvári szűrőtáborban, 1945 novemberében négy napig döcögtek nyitott

⁹⁰⁹ MNL OL XXIX-H-50. 210. d. 49701/1945.

⁹¹⁰ Halas 1991: 220.

⁹¹¹ MNL OL XXIX-H-50. 131. d. 27038/1945.

⁹¹² MNL OL XXIX-H-50. 480. d. 55096/1946.

⁹¹³ MNL OL Z1610. f. 554. d. Nagykanizsa állomás jelentése, 1945. dec. 13.

⁹¹⁴ Martinkó 1988.

teherkocsikban, összezsúfolódva a közbenső állomásokon felszállókkal, mire Budapestre érkeztek.⁹¹⁵

Az 1945 őszi-téli vonatközlekedtetési szüneteltetés során elsősorban a személyvonatokat vették ki a forgalomból. Október 25/26 éjszaka 0 órától a fővároskörnyéki munkásvonatok és a szénmedencék munkásvonatai, a heti kétszer közlekedő Budapest–Miskolc és Budapest–Debrecen távolsági személyvonatpárok, valamint a kétnaponta járó Budapest–Bécs gyorsvonat kivételével a többi vasútvonalon megszűnt a személyforgalom.⁹¹⁶ Hogy ne bénuljon meg teljesen a személyforgalom, ezért a fővonalai gyorstehervonatokba egy-egy személyszállító kocsit is besoroztak, de ezeket is csak a hatóságok által igazolt fontosabb hivatalos kiküldetésben lévő egyének használhatták.⁹¹⁷ A fontosabb fővonalakon kormányzati futárvonatok is közlekedtek, egy kisebb teljesítményű gőzmozdony 2-4 személy- és poggyászkocsit húzott. A kevés helyen megálló vonatokkal szállították a fontos kormányzati iratokat, hivatalos közlönyöket, formanyomtatványokat és postautalványokat, a személykocsikban pedig a hivatalos kiküldetésben lévők utaztak. A fennmaradó szabad helyeket polgári személyek is igénybe vehették külön utazásra jogosító igazolvány és a teljes útra szóló 1. osztályú gyorsvonati jegy megváltásával.⁹¹⁸ A vasúti forgalom fejlődésével, illetve a futárkocsik feltételezhető kihasználatlansága miatt fokozatosan enyhítettek a kormányzati futárvonatok igénybevételi feltételein. 1946. május 28-tól elég volt már csak a ténylegesen megtett útvonalra – de legalább 100 km-re – szóló 1. osztályú jegyet váltani.⁹¹⁹ Nem egészen egy hónap múlva már 2. osztályú jeggyel is igénybe lehetett venni a futárvonatokat.⁹²⁰ A nyár végétől pedig a használatba vételre jogosító igazolvány mellett már elég volt személyvonati 2. osztályú jegyet váltani a még közlekedő futárvonatokra.⁹²¹

Az utazás komfortját erősen rontotta a személykocsik világítási és fűtési hiányosságai. A fűtés kérdése végig neuralgikus pont maradt, és nem csak a szénhiány miatt. Az akkor érvényes előírás szerint legfeljebb 50 tengelyből állhattak a személyszállító vonatok. Ez 25 darab kéttengelyes kocsit, vagy 12 darab négytengelyes kocsit jelentett, illetve a kétfő megfelelő számú kombinációját. Egy mozdonyról legfeljebb 12–16 személykocsit lehetett fűteni – ami távolról sem jelentette azt, hogy ne kabátban kellett volna utazni – ennél hosszabb szerelvények

⁹¹⁵ Madaras 1993: 171–173.

⁹¹⁶ „Nagyarányú vonatkorlátozás.” Népszava. 1945 okt. 25. 2.; „A MÁV. összes vonalain megszűnt a személyforgalom.” Magyar Nép. 1945 okt. 27. 2.

⁹¹⁷ MNL OL XXIX-H-50. 194. d. 44360/1945.

⁹¹⁸ „Kormányzati futárkocsik használatának kiterjesztése” Közlekedési Közlöny. 1946. 22. sz. 356.

⁹¹⁹ „Kormányzati futárkocsik használatának újabb szabályozása” Közlekedési Közlöny. 1946. 25. sz. 374.

⁹²⁰ „Kormányzati futárkocsik menetdíjának újabb szabályozása” Közlekedési Közlöny. 1946. 30. sz. 413.

⁹²¹ „Személydíjszabási korlátozások módosítása” Közlekedési Közlöny. 1946. 42. sz. 539.

fűtéséhez kazánkocsikra lett volna szükség.⁹²² 1946 késő őszen mindössze 22 kazánkocsija volt a MÁV-nak, ebből 18 üzemképes. Ezeket is azonban a távolsági vonatokban közlekedtették, a hosszabb helyi- és munkásvonatok kifűtését így már nem tudták biztosítani.⁹²³ Szén- és kazánkocsi-hiány mellett a megfelelő alkatrészek sem álltak rendelkezésre, ezért számos személykocsit nem lehetett téli forgalomra kiadni még 1948 végén sem. Ebben szerepet játszott az is, hogy a külföldi eredetű személykocsik a MÁV-tól eltérő fűtési rendszert, más gőznyomást használtak, ezek átalakítása pedig gazdaságtalan lett volna.

A személykocsik világítási és ablakozási problémája is végigkísérte az Államvasutakat a háborút követő négy évben, amiben nem csak a háborús sérülések nagy száma, a figyelmetlen és/vagy garázda utasok, hanem a jóvátételre termelő gyárak kapacitáshiánya is közrejátszott. A MÁV a villamos izzókat a Tungsramtól szerezte be, viszont a gyárat előbb a szovjetek szerelték le és vitték el zsákmányként a Szovjetunióba, majd a helyreállított gépsorokon a jóvátételi termelés élvezett elsőbbséget. A hazai igények kielégítése így háttérbe szorult, ráadásul az 1948 őszen leszállított 64 ezer izzóból csak 40 ezret tudott átvenni a MÁV minőségi problémák miatt.⁹²⁴ Üveg hiányában a kocsikat bedeszkázták, a fatábla közepére úgynevezett ablakszemet (egy kb. 20-30 cm széles üveglapot) tettek, hogy látni lehessen, hol jár éppen a vonat, illetve némi természetes fény is legyen. 1948 legvégén 645 személykocsi futott bedeszkázott ablakokkal, összesen 11 856 ablakszemmel ellátva.⁹²⁵

Az alultáplált, alulöltözött embereket könnyen leteríthette egy fertőzés is. A MÁV igyekezett kresolos oldattal fertőtleníteni a külföldről, vagy fertőzésveszélyes térségből érkező kocsikat. Azonban részben fertőtlenítőszer hiányában, részben üzemviteli problémák miatt – a súlyos járműhiány miatt nem lehetett egyszerre több járművet kivonni a forgalomból – a járművek rendes takarítását és fertőtlenítését sokáig nem sikerült megoldani.⁹²⁶ A hagyományos

⁹²² A fűtést a gőzmozdony kazánjából elvezetett gőzzel oldották meg a korban – kivéve a villamos mozdony vontatta szerelvényeknél, ott már villamos fűtőberendezéssel felszerelt személykocsikat alkalmaztak. A kazánból elvezetett gőzt külön erre a célra kialakított fémtömlők segítségével vezették át a kocsik között. Bizonyos mennyiségen túl nem lehetett gőzt elvonni a mozdonykazánból, mert az a vontatási teljesítmény kárára ment volna, ezért a hosszabb személyszállító vonatok fűtését csak egy kazánkocsi alkalmazásával lehetett megoldani.

⁹²³ MNL OL XXIX-H-50. 554. d. 78722/1946.

⁹²⁴ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 119. dosszié: 1948. nov. 24-i gépészeti értekezlet jegyzőkönyve.

⁹²⁵ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 119. dosszié: 1948. dec. 28-i gépészeti értekezlet jegyzőkönyve.

19. sz. MAFIRT Krónika 1946 január. <https://filmhiraadokonline.hu/watch.php?id=6093> (Letöltés ideje: 2023.01.10.) A gyermekvonat indulását rögzítő képsorokon jól látszik, hogy néztek ki az ablakszemmel ellátott, bedeszkázott ablakú személykocsik. Tulajdonképpen

⁹²⁶ MNL OL XXIX-H-50. 33. d. 6443/1945. és 264. d. 3463/1946.

takarítás hiányára is gyakran panaszkodtak az utasok, különösen az ablakok piszkosságára, átláthatatlanságára.⁹²⁷

A menetrendre, pontosabban a vonatsűrűsége is gyakran panaszkodtak egy-egy vidék lakói. Ha a Magyar Államvasutakhoz, vagy a Közlekedésügyi Minisztériumhoz írt kérelem nem vezetett eredményre, akkor a pártkapcsolatok felhasználásával igyekeztek mégis kicsikarni a kedvező változtatást. Ahogy Ternay István és Gyulai József interpellációi is mutatják, olykor az országházban is szóba került egy-egy térség közlekedési nehézségei.⁹²⁸ A fehérgyarmati Barátság Sport Egyesület 1946 őszén azzal a kérelemmel fordult a Szociáldemokrata Párt közvetítésével a MÁV Igazgatóságához, hogy a Záhony–Mátészalka vasútvonalon vasárnap és ünnepnap állítson be egy plusz vonatpárt a futballbajnokság őszi idényének végéig. Jelenleg három nap szükséges egy futballmeccsre, mert Mátészalkáról Záhonyba csak 15 órákor indul vonat, ami csak másnap hajnalban fordul vissza. Ismerve a vasút járműhelyzetét, egy marhavagonos vonatnak is örülnének. A MÁV kénytelen volt elutasítani a kérést járműhelyzete miatt.⁹²⁹ A rákoscsabai MKP és SZDP szervezetek közösen fordultak a MÁV Budapesti Üzletvezetőséghez, hogy a reggeli vonat három tanulókoszija kevés a mintegy 150 tanuló részére, egy részük kénytelen a lépcsőn utazni a nagy hidegben is, másrészt a kalauzok ellenőrizték a diákkocsikat, hogy a nem odavaló utasokat áttereljék a többi kocsiba.⁹³⁰ Mintegy 150-200 szülői panasz miatt a Hegyeshalomból Győrbe utazó diákok érdekében kedvezőbb menetrendet, vagy új vonat beállítását kérte a Szociáldemokrata Párt MÁV Üzemszervezete Bebrits Lajos államtitkárhoz 1946 telén írt levelében. A Győrbe közlekedő 829 sz. személyvonathoz ugyanis hajnali 4 órákor kellett felkelni, a vonat pedig 5.40-re ért be Győrbe, így az iskolák 7.30-as nyitásáig mintegy két órát kellett fagyoskodniuk a diákoknak. A MÁV a későbbi időpontban közlekedő 827 sz. személyvonat közlekedését kénytelen volt felfüggeszteni, ugyanakkor a győri munkásszervezetekkel történt egyeztetéseken a szakszervezetek elutasították a 829 sz. személyvonat reggel 7 órai munkakezdéshez való igazítását, így a jármű- és szénhelyzet javulásáig a MÁV nem teljesíthette a kérést.⁹³¹

⁹²⁷ MNL OL. XXIX-H-50. 880. d. 45075/1947. A gőzmozdony kéményéből kiáramló kénes füst, illetve a szerkocsiról származó szénpor rövid idő alatt összepiszkolta az üveget, a probléma tehát kisebb-nagyobb mértékben végig kísérte a gőzvonatás időszakát.

⁹²⁸ Lásd a 390. és 391. lábjegyzeteket.

⁹²⁹ MNL OL M-KS. (SZKL.) 283. f. 17. csoport. 204. ő. e. 16. Fehérgyarmati „Barátság” Sport Egyesület kérelme a MÁV, 1946. szept. 23.

⁹³⁰ MNL OL M-KS. (SZKL.) 283. f. 17. csoport. 204. ő. e. 19. SZDP és MKP rákoscsabai szervezeteinek kérelme a MÁV Budapesti Üzletvezetőség III. ügyosztályhoz, 1946. nov. 12.

⁹³¹ MNL OL M-KS. (SZKL.) 283. f. 17. csoport. 204. ő. e. 20. Bü. 38/1946 sz. SZDP MÁV Üzemszervezet levele Bebrits államtitkárnak, 1946. nov. 19.

Új megállóhelyek létesítését is több község kérelmezte, általában eredménytelenül. Az SZDP Váci járási titkársága az Aszód–Balassagyarmat vonalon fekvő Püspökhatvan község Galambos-pusztai külterületén kért egy megállóhely létesítését. Mivel a helyszíni tárgyaláson a község vezetősége érdektelenséget mutatott, Galambos-pusztai lakossága pedig nem tudta volna előteremteni a szükséges pénzügyi fedezetet, a MÁV pedig vasútüzemi szempontból indokolatlannak tartotta az új megállóhelyet, ezért a vasút elutasította a kérést.⁹³²

A gazdasági és üzemviteli lehetőségek függvényében igyekezett fejleszteni szolgáltatásait a MÁV, néhány fővonalon például gyorsmotorvonatokat indítottak. Először a Budapest–Szolnok–Debrecen útvonalon indultak a korabeli körülményekhez képest kényelmes és viszonylag gyors – értsd kevés helyen álltak meg, de az alapsebességük 50–70 km/h között változott – gyorsmotorvonatok. 1946. június 1-től már Nyíregyházáig közlekedett a gyorsmotorvonat, bő öt óra alatt téve meg a 270 km-es távolságot.⁹³³ Néhány nappal később már Pécsre is járt gyorsmotorvonat, valamivel kevesebb, mint öt órás menetidővel.⁹³⁴ A GYSEV már 1945. november 30-án elindította Sopron és Budapest Déli pályaudvar között közlekedő gyorsmotorvonatát. A kétnaponta közlekedő motorkocsin külön díjszabással lehetett utazni, a menetközben felszálló utasoknak is a teljes távolság után kellett megfizetniük menetjegyüket.⁹³⁵

A pénzügyi stabilizáció után sikerült a belföldi hálókocsis közlekedést is elindítani, először a Budapest–Debrecen–Nyíregyháza között indította újra a Nemzetközi Vasúti Hálókocsi Társaság (Compagnie Internationale des Wagons-Lits, CIWL) a büfészolgálattal is ellátott hálókocsis közlekedést 1946. szeptember 27-én, ezt követte a Budapest–Pécs közötti hálókocsi-járat indítása.⁹³⁶ Az 1947. május 4-én életbe lépő menetrendben már Sátoraljaújhelyre is közlekedett egy hálókocsis vonat, illetve a jegyzékben megjelent a Budapest Keleti pályaudvar–Győr–Szentgotthárd távolsági személyvonat is „egyelőre nem közlekedik” megjelöléssel.⁹³⁷ A nyugati országrészbe végül 1947. július 26-án indult hálókocsis járat.⁹³⁸ Az 1947/48-as menetrendben a sátoraljaújhelyi, a békéscsabai, kelebiai és

⁹³² MNL OL M-KS. (SZKL.) 283. f. 17. csoport. 204. ö. e. 22. SZDP Váci járási titkárság levele, 1946. nov. 25.

⁹³³ MNL OL Z1610. f. 561. d. 31/1945 sz. feljegyzés Bebrits főosztályvezető részére, 1945. máj. 22. és 572. d. 116/1946 sz. jelentés a miniszter részére, 1946. ápr. 27.

⁹³⁴ „A holnap induló Budapest-pécsi gyorsvonat menetrendje.” Új Dunántúl. 1946. jún. 5. 2.

⁹³⁵ Közvetlen különleges motorvonat közlekedtetése Sopron Gy.S.E.V. – Budapest déli p. u. viszonylatban. Közlekedési Közlöny. 1945. 29. sz. 706.

⁹³⁶ MNL OL XXIX-H-50. 512. d. 63965/1946. A háló- és étkezőkocsik a belga CIWL tulajdonában és üzemeltetésében álltak, a belföldi és nemzetközi vonatokon egyaránt ez a cég nyújtotta a mozgó háló- és étkezési szolgáltatásokat 1948 őszéig. Az állomási vendéglátóhelyeket ugyanakkor a MÁV megpályáztatta, azokat egy-egy vállalkozó vette bérbe.

⁹³⁷ 1947/48. évi hivatalos menetrend. 34.

⁹³⁸ „Hálókocsi a budapesti személyvonaton.” Szabad Vasmegye. 1947. júl. 26. 2.

nagykanizsai vonalon napi egy vonatpár továbbított étkezőkocsit, Debrecent viszont két étkezőkocsis járat is kiszolgált, egyik csak Debrecenig közlekedett, a másik továbbment Nyíregyházáig. Büfékocsival a Budapest–Sátoraljaújhely viszonylatban két vonatpár is közlekedett, ahogy Budapest–Pécs között is két-két vonatban vehették igénybe a büfészolgáltatást. Szegedre, Pécsre és Nyíregyházára is közlekedett napi egy vonatpár büfékocsival, Szentgotthárdra viszont Veszprémen, illetve Győrön át is közlekedtek az étkezőkocsinál valamivel kisebb színvonalú szolgáltatást nyújtó kocsik.⁹³⁹

1948-ban 23 étkezőkocsit és 27 hálókocsi közlekedett a magyar hálózaton, az év elején még a CIWL tulajdonában.⁹⁴⁰ Összhangban Magyarország ekkor már javában zajló gazdasági és politikai átalakulásával, a szovjet típusú gazdaságpolitikát követő magyar kormány – hasonlóan a többi „népi demokráciához” – igyekezett a nyugati cégek – köztük a CIWL – magyarországi érdekeltségeit is megszerezni. 1948 augusztusában a MÁV megvette a CIWL magyarországi járműparkját, üzemeltetését a MÁV Konzumra, majd utódjára, az Utasellátó Nemzeti Vállalatra bízta. (A társaság államosítására 1949. szeptember 17-én került sor.)⁹⁴¹ A MÁV betörése az utas-étkeztetési piacra bő fél évvel korábban indult, amikor fülkés személykocsik átalakításával, 1948. január 24-én először közlekedtek MÁV Étszolgálatos kocsik a hegyeshalmi, záhonyi és sátoraljaújhelyi távolsági személyvonatokban. Két fülke átalakításával konyhát és raktárt alakítottak ki, ahonnan az alkalmazottak kosárral végigjárták a kocsikat sült kolbászt, virslit, szendvicset, kávé, sört, bort, rövidítalt, illetve üdítőket kínálva az utasoknak.⁹⁴² Megalakulása után egy évvel – köszönhetően a CIWL járműpark átvételének is – 13 étkezőkocsi és 1 büfékocsi, az étszolgálat ellátásához pedig 61 átalakított B sorozatú kocsi alkotta az immár Utasellátóra átkeresztelt cég vasúti járműparkját.⁹⁴³

Az 1948. október 3-án életbe lépő téli menetrendben újabb vidéki városok kapcsolódtak be a hálókocsis forgalomba, a békéscsabai és a nagykanizsai vonalon is indult napi egy vonatpár.⁹⁴⁴ Étkezőkocsival is több vonatban találkozhattak az utasok: Nyíregyházára, Sátoraljaújhelyre és Szombathelyre⁹⁴⁵ napi két vonatpár, a békéscsabai, nagykanizsai, pécsi és szegedi fővonalon napi egy-egy vonatpár továbbított étkezőkocsit. Részben az étkezőkocsis járatok gyarapodása, de főleg az étszolgálat megjelenése miatt a büfékocsival közlekedő

⁹³⁹ 1947/48. évi hivatalos menetrend. 35.

⁹⁴⁰ Harmati 2009: 29.

⁹⁴¹ „Az Utasellátó Nemzeti Vállalat átvette a MÁV tulajdonában álló étkezőkocsik és a MÁV étszolgálat üzemvitelét.” Közlekedési Közlöny. 1949. 5. sz. 50.

⁹⁴² „Így kezdődött...” Utasellátás. 1970. 10. sz. 4.

⁹⁴³ „Az Utasellátó Nemzeti Vállalat átvette a MÁV tulajdonában álló étkezőkocsik és a MÁV étszolgálat üzemvitelét.” Közlekedési Közlöny. 1949. 5. sz. 50.

⁹⁴⁴ 1948. évi téli hivatalos menetrend. 53.

⁹⁴⁵ Az egyik Győrön, a másik Veszprémen át közlekedett a vasi székhelyre.

vonatok száma alig emelkedett az előző évihez képest. A békéscsabai, kelebiai, nyíregyházi, sátoraljaújhelyi, szegedi és szentgotthárdi vonalakon csak egy-egy vonatpárba, a nagykanizsai, valamint a pécsi/kaposvári⁹⁴⁶ vonatokba napi két vonatpárba soroztak büfőkocsit. Ezzel szemben étsszolgáltatós kocsival jóval több vonat indult útnak nap mint nap, és itt már a vasútüzemi szempontból kevésbé fontos, ám turisztikailag jelentősebb települések is megjelentek, mint például Eger, Nagymaros vagy Tapolca. Érdemes azonban megemlíteni, hogy Paksra, illetve Makó mellett Apátfalvára is közlekedett a fővárosból étsszolgálati kocsit. Lényeges változást hozott a menetrend abból a szempontból is, hogy már nem csak a főváros és egy-egy vidéki nagyváros között vált elérhetővé valamilyen étkezési lehetőség, hanem Szeged–Békéscsaba viszonylatban is. Összességében elmondható, hogy szinte valamennyi távolsági személyszállítón vonaton megtalálható volt valamilyen vendéglálati szolgáltatás. Összesen 32 vonatpárban közlekedtek étsszolgáltatós kocsik. Győrt napi öt vonatpár érintette, Kiskunhalasra, Nagykanizsára, Tapolcára és Záhonyba napi két vonatpár továbbított étsszolgáltatós kocsikat, de a salgótarjáni és lajosmizsei vonalon is megjelentek a MÁV Étsszolgálat kocsijai.⁹⁴⁷

Az utazás közbeni étkezési lehetőségek biztosítása, valamint a hálókocsis közlekedés újraindítása mellett a MÁV egy érdekes szolgáltatással kívánta javítani a hosszú menetidejű távolsági vonatok utasainak komfortérzetét. A 1948. március 25-én próbálták ki először a „szelefon” névre keresztelt szolgáltatást, a több mint 8 órás menetidejű Budapest–Sátoraljaújhely személyvonatok közül két vonatpár 6 kocsiját szerelték fel egy stúdióval és hangszórókkal, hogy az utazás alatt zene, reklámok, beszédek és ismeretterjesztő műsorok adásával szórakoztassák az utasokat. Nem sokkal később a Budapest–Záhony távolsági személyvonatokon is megjelentek a szelefonos kocsik. A szakszervezet ugyan Bebrits államtitkárnak tulajdonította a korszakalkotó újítást,⁹⁴⁸ valójában Budai Károly magánakciójáról volt szó, aki egy régebbi kísérletet próbált meg újraéleszteni. Az 1920-as években nyugaton, de még a Szovjetunióban is kísérleteztek rádióadások sugárzásával a vonatokon. A MÁV is érdeklődött a forradalmi újdonság iránt, 1928-ban létrehozta az Államvasúti Rádió Társaságot, a Dunakeszi Főműhelyben pedig száz személykocsit alakítottak át megfelelő kábelezés beépítésével és fülhallgatók felszerelésével. A rádiószolgáltatás néhány éven belül megszűnt. Ma már pontosan nem tudni, hogy miért, de 1948-ban újra előkerült a

⁹⁴⁶ A pécsi és kaposvári vonatok egy része egyesítve közlekedett, Dombóvár állomáson választották szét, illetve egyesítették a két vonatrészt.

⁹⁴⁷ 1948. évi téli hivatalos menetrend. 54–55.

⁹⁴⁸ „Szelefon» – hanglemezt és hírszolgálat a vonatokon.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1948. 6. sz. 2.

rádiószolgáltatás gondolata, és 1949-ig közlekedtek is a már említett vonatok.⁹⁴⁹ A kísérlet azonban gyorsan megbukott, részben a rossz adásminőség miatt, részben mert maga Bebrits is elavultnak vélte a szolgáltatást. „*A botrány dagadása megindult azzal, hogy azt a szerencsétlen „szelefon” nevet adták a vonatrádióknak. Mindenki rajtunk röhög. Tovább nőtt a kelevény azzal, hogy amint hallom egész illetékteleneket, papokat engedtek a vonaton lévő mikrofonhoz és azok vallásos prédikációkat mondtak be a mikrofonba. Jó, hogy Mindszenthyt nem invitálták meg egy kis beszéd elmondására az amerikai imperializmus mellett. ... Már mondtam azt, hogy a szelefonos hirdetést azonnal ki kell venni a lapokból és vonatrádióknak nevezni ezt a szerkezetet.*”⁹⁵⁰

4. 3. 2. D. Nemzetközi forgalom

A nemzetközi forgalom is lassan indult újra, amiben jelentős szerepet játszott az egyes vasúthálózatok állapota mellett a szomszédos országok külpolitikai viszonya. Budapest első menetrend szerint közlekedő nemzetközi személyszállító vasúti kapcsolata Pozsonnyal⁹⁵¹ és Béccsel létesült, részben a hagyományos külpolitikai érdekek, részben a nyugatról egyéni úton hazatérő menekültek, részben pedig a nyugatra küldött kormány megbízotti, hivatalos kiküldötti utazások miatt. Budapest és Bécs közötti rendszeres nemzetközi gyorsvonat 1945 szeptemberében indult útnak.⁹⁵² Prágába csak pozsonyi átszállással lehetett eljutni, még közvetlen kocsik sem jártak a magyar és a csehszlovák fővárosok között.⁹⁵³ A következő főváros, amivel rendszeres vasúti kapcsolat létesült, az Bukarest volt. Heti három alkalommal indult vonat Budapest Keleti pályaudvarról Bukarestbe 1946. március 1-től.⁹⁵⁴ Fél évvel később bővült a közlekedő vonatok száma sőt, közvetlen kocsikkal bővült az elérhető városok száma. A Budapest–Bukarest hálókocsijárata már heti négy alkalommal közlekedett, ráadásul csatlakozott a Budapest–Bécs–Párizs, valamint a Prága–Budapest–Belgrád vonatokhoz.⁹⁵⁵ Budapest és Prága között majd 24 órát, Budapest és Belgrád között 12 órát vett igénybe az utazás.⁹⁵⁶ Ez egyúttal azt is jelenti, hogy 1946 őszén kezdett újraszerveződni az európai nemzetközi vasúti közlekedés, kezdtek beformálni a kontinens vasúthálózatán ütött háborús sebeket, és ennek következtében újra fontos nemzetközi gócpont lett Budapest. Az elszigetelt,

⁹⁴⁹ Rimóczi 1989.

⁹⁵⁰ MNL OL. XIX-H-1-a. f. 74. d. Bebrits Lajos államtitkári figyelőlapja Budai Károlynak, 1948. márc. 31.

⁹⁵¹ „Pozsonyi jelentés.” Magyar Nemzet. 1945. júl. 21. 1.

⁹⁵² „Utazási korlátozások a Budapest déli p.u. – Hegyeshalom – Wien között közlekedő gyorsvonatpáron.” Közlekedési Közlöny. 1945. 17. sz. 405.

⁹⁵³ „Prágai képeslap.” Magyar Nemzet. 1945. okt. 28. 4.

⁹⁵⁴ „Új gyorsvonatpár Bukarestig.” Népszava. 1946. márc. 1. 4.

⁹⁵⁵ „Hálókocsi Párisig, Belgrádig, Bukarestig.” Szegedi Népszava. 1946. szept. 3. 5.

⁹⁵⁶ „Változások a MÁV menetrendjében.” Magyar Nemzet. 1946. júl. 30. 5.

szomszédos országok közötti kapcsolatokat sikerült egyel magasabb szintre emelni, megindult a háború előtti közlekedési kapcsolatok helyreállítása. Jugoszláviával 1946. augusztus 1-től létesültek vasúti kapcsolatok, rögtön három is. Napi egy-egy vonatpár közlekedett Kelebia–Szabadka, Murakeresztúr–Kotoriba, valamint Rösztke–Horgos között.⁹⁵⁷

Az 1947. május 4-én életbe lépő új menetrenddel tovább bővült Budapest kapcsolata az európai fővárosokkal. Szintén pozitív változást jelentett, hogy a menetidők is javultak, részben a vasúti pályák újjáépítésének, részben a csatlakozási, illetve a határátlépési adminisztrációs idők csökkenése következtében. A Prágába vezető 628 km-es út megtételéhez immár csak 15 és fél óra kellett. Zürichen át Párizsba kétnaponta indult vonat, az 1759 km-es út megtételéhez 40 óra kellett, Genfben 35 óra alatt lehetett eljutni. Varsó is elérhetővé vált Budapestről, a 981 km-es út megtétele 26,5 óráig tartott. Varsó azért is fontos, mert csak a lengyel fővároson keresztül lehetett elérni Skandináviát, illetve a szovjet birodalom szívéét. Stockholmba az átszállások és a tengeri komp miatt négy teljes napig tartott a 2506 km-es út megtétele. A valamivel közelebb lévő, vasúton 2263 km-re fekvő Moszkvába viszont öt napig tartott az út, több átszállás és 112 óra utazással lehetett eljutni Budapestről a szovjet birodalom szívéébe. Közvetlen vonatokkal, illetve kocsikkal lehetett eljutni a magyar fővárosból Belgrádba, Bukarestbe, Kolozsvárra, Prágába, Triesztbe, Velencébe és Zürichbe. Velencei átszállással Rómába alig két napig tartott vonattal az út, Szófiába pedig belgrádi átszállással 27 óra alatt érkeztethet meg az utas. A román fővárosba Biharpuspökin és Kolozsváron át valamivel több, mint egy napot, Aradon és Brassón keresztül csak 22 órát kellett utazni.⁹⁵⁸ A következő menetrendi évben érdemben nem bővült a közvetlen járatokkal elérhető európai nagyvárosok száma, egyedüli bővülésként a Budapest – Szófia közvetlen járat említhető.⁹⁵⁹ Ugyanakkor a menetidők tovább csökkentek, Párizs felé mindössze egy órával lett rövidebb az utazási idő, Genfben, Prágában, Bukarestben, Belgrádba, illetve Szófiába már két órával rövidebb ideig tartott az út. A Szovjetunió fővárosába immár nem csak varsói átszállással lehetett eljutni 83 óra alatt, hanem Záhonyon keresztül, két átszállással és 79 óra utazással.⁹⁶⁰

Ami a kishatárforgalmat illeti, arról sajnos nagyon kevés, sokszor csak közvetett információ áll rendelkezésre. Debrecen és Nagyvárad között már 1944. december 18-án indult egy vonatpár,⁹⁶¹ amely kétnaponta közlekedett. Nem sokkal később Debrecen és Érmihályfalva között is megindult a közlekedés nyírábrányi határatmenettel, viszont 1945 őszén megszűntek

⁹⁵⁷ „A Magyarország és Jugoszlávia közötti vasúti forgalom menetrendje.” Népszava. 1946. aug. 5. 5.

⁹⁵⁸ 1947/48. évi hivatalos menetrend. 28–33. és 36.

⁹⁵⁹ 1948. évi téli hivatalos menetrend. 56–57.

⁹⁶⁰ 1948. évi téli hivatalos menetrend. 40–52.

⁹⁶¹ „Megindult a személyforgalom Debrecen és Nagyvárad között.” Néplap. 1944. dec. 20. 4.

a Hajdúság kishatárforgalmú vonatai.⁹⁶² Ekkor még nem szedték fel nagykerekű országhatárnál a románok a sínpart, ugyanis 1946 őszén Nagykeréken át érkeztek Nagyváradról Debrecenbe hadifogolyszállító vonatok.⁹⁶³ Debrecen és Csap között is volt közvetlen kapcsolat néhány hónapig, 1945 augusztus végén legalábbis arról adott hírt a cívisvárosban kiadott napilap, hogy a korábbi kétnaponta közlekedő vonatpár helyett egy másik vonatpár fog közlekedni az immár Szovjetunióhoz tartozó Tiszamenti határállomásig.⁹⁶⁴

A jugoszláv vasutakkal ugyan már 1946. január 6-án eredményes tárgyalásokat folytatott a MÁV a határforgalom újraindításáról, ám a már említett 1946 augusztusi 1-i három személyszállító vonatpár indításáig Csikéria, Kelebia, Murakeresztúr, Magyarbóly és Szőreg állomásokon át elsősorban teherforgalom zajlott.⁹⁶⁵

Az osztrák határon 1947-ben indultak újra a MÁV és az ÖBB közötti tárgyalások a határállomások megnyitásáról, ennek köszönhetően Sopron és Kőszeg között napi egy-egy teher- és személyvonatpár közlekedett – igaz, ezek passage forgalomban, azaz osztrák vasúthálózaton keresztül közlekedtek.⁹⁶⁶ Szombathely és Graz között is megindult a vasúti forgalom június 9-én, napi egy pár vegyesvonat közlekedett szentgotthárdi határátlépéssel.⁹⁶⁷ Ugyanakkor Szombathely és Rechnitz (Rohonc) között már 1945-ben megindult a forgalom,⁹⁶⁸ ami az 1945 október 25-i vasúti forgalom leállása után jó ideig szünetelt, de 1947 tavaszán már újra közlekedtek személyszállító vonatok a vasi székhely és az osztrák kisváros között,⁹⁶⁹ 1949-ben már napi három vonatpár is közlekedett a vonalon, ráadásul mindegyikhez csatlakozással a vasútvonal eredeti végpontjáig, Oberwartig (Felsőőr).⁹⁷⁰ A feltűnően élénk magyar–osztrák forgalomban Majdán János szerint jelentős szerepet játszott Ausztria keleti felének szovjet megszállása, a kelet-ausztriai szovjet csapatokkal való kapcsolattartás.⁹⁷¹ Ezzel szemben Csehszlovákiával a feszült külpolitikai viszony miatt nem indult újra a kishatárforgalom egészen addig, amíg nem rendezte kapcsolatát Budapest és Prága. Egyedül a Budapest–Pozsony–Prága vonalon zajlott nemzetközi személyforgalom.

⁹⁶² „Új menetrend.” Néplap. 1945. okt. 16. 2.

⁹⁶³ „Kik jöttek haza, kik üzennek a Szovjetunióból.” Néplap. 1946. aug. 31. 3.; „2000 hadifogoly érkezett Debrecenbe” Néplap. 1946. szept. 13. 2.

⁹⁶⁴ „Menetrend változás.” Néplap. 1945. aug. 14. 2.

⁹⁶⁵ „Magyarország és a Balkán vasúti vonatkozású kapcsolatai.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 11. sz. 4.

⁹⁶⁶ Majdán 2001: 193.

Közös használatú vonal szócikk. Vasúti lexikon 1984: 445.

⁹⁶⁷ „Megindult a magyar–osztrák vasúti forgalom Szentgotthárdon át.” Szabad Vasmegeye. 1947. jún. 11. 4.

⁹⁶⁸ „Forgalmi korlátozás az Államvasutaknál.” Szabad Vasmegeye. 1945. okt. 14. 3.

⁹⁶⁹ „A nyári menetrend lényegesen megjavítja a vasúti személyforgalmat.” Szabad Vasmegeye. 1947. ápr. 4. 3.

⁹⁷⁰ MÁV Arch. AE. 10954. d. 19200/1949. és MÁV 1949. évi hivatalos menetrend. 132.

⁹⁷¹ Majdán 2001: 191–193.

4. 3. 2. E. Különvonatok

A menetrendben meghirdetett személyszállító vonatokon kívül számos különvonat is közlekedett. A vizsgált időszak első felében, különösen 1945/46 telén a Népjóléti Minisztérium és a Nemzeti Segély által szervezett gyermeküdültető vonatok közlekedtek. Egy-egy ilyen vonat gyermekek százait vitte a fővárosból vidékre, hogy városokban, községekben vészeljék át a gyerekek az ínséges telet.⁹⁷² Fél évvel később, 1946 júniusában Budapest Keleti pályaudvarról újabb gyermeküdültető vonat indult útnak, ezúttal azonban romániai üdültetést sikerült megszerveznie a Nemzeti Segélynek.⁹⁷³ A román szívességet a következő évben a magyar kormány azzal viszonzta, hogy 700 romániai gyermeket látott vendégül.⁹⁷⁴ Egy hónappal később a vasutas szakszervezet újságja viszont már 1300, főleg a Székelyföldről, illetve Moldvából érkezett gyermek üdültetéséről írt, illetve további 450 gyermekről, akiket a szakszervezet látott vendégül Egerben.⁹⁷⁵

Az üdültető vonatok is olykor áldozatul estek a vasúthálózatot sújtó nehézségeknek. A Nemzeti Segély által 1946. április 15-i indulással szervezett 20 kocsiból álló gyermekvonat Hajdú, Szabolcs és Békés vármegyékbe vitt gyerekeket. A Debrecenbe érkező vonat részeit három irányba indították volna tovább, de csak a kisvárdai rész mehetett tovább. A nagylétei és a rakamazi irányba továbbítandó kocsik már lekésték a csatlakozásokat, ezért csak másnap tudtak a MÁV Igazgatóság által engedélyezett különmenettel eljutni rendeltetési helyükre. Koppány István, az FKGP Üdültetési Akciójának (a különvonatból 9 kocsit az FKGP „kapott”) vezetőjének a MÁV Igazgatósághoz írt panaszlevelében követelte a debreceni főmenetirányító és forgalmista elbocsátását, mert már több alkalommal is előfordult ilyen eset Debrecen állomáson. A MÁV részben a szervezést okolta a késedelmes szállításért, mondván, hogy a gyerekvonat túl későn érkezett be, ezért a kétnaponta közlekedő személyvonatok indítását másfél óránál tovább nem lehetett eltolni. A vizsgálat a szénhiányt is felelősként jelölte meg a helyzet kialakulásában, mint a vasúti közlekedést általánosan sújtó problémát, részben pedig a gyermekvonat vezetőinek rugalmatlanságára hivatkozta. A rakamazi 3 kocsit továbbítását ugyanis felajánlották Nyíregyháza felé, és akkor másnap 6 órára már meg is érkeztek volna a

⁹⁷² 19. sz. MAFIRT Krónika 1946 január. <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6093> (Letöltés ideje: 2023.01.10.) A képsorokon jól megfigyelhető, hogy néztek ki az ablakszemmel ellátott, bedeszkázott ablakú személykocsik.

⁹⁷³ 29. sz. MAFIRT Krónika 1946 június. <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6164> (Letöltés ideje: 2023.01.10.)

⁹⁷⁴ 75. sz. MAFIRT Krónika 1947 július. <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6450> (Letöltés ideje: 2023.01.10.)

⁹⁷⁵ „450 román vasutas gyermeket üdültetünk Egerben.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 8. sz. 4.

gyerekek, de a vezetők ragaszkodtak a tiszalöki irányhoz. A jelentés kifogásolta, hogy az Üdültetési Akció közegei eltértek a Népjóléti Minisztérium által kért programtól és a megbeszélthez képest eltérő kívánságokkal zaklatták a szolgálatteljesítő vasutasokat.⁹⁷⁶

A turizmus támogatására egyéni és kiscsoportos utazási kedvezményt is nyújtott a MÁV. Például a rendkívül népszerű aggteleki cseppkőbarlanghoz látogatók 50%-os, a tanulmányi kirándulás keretében odalátogató tanulók és tanárok 66%-os kedvezménnyel válthattak menettérti jegyet.⁹⁷⁷ Az 1948. augusztusi filmhíradó bevezető képsoraival ellentétben nem minden munkás üdülővonathoz tudott a MÁV megfelelő számú személyszállító kocsit kiállítani, előfordult olykor, hogy „E” sorozatú szükségszemélykocsikból állt a szerelvény, vagy néhány kocsit már csak boci-pullmannokból tudtak kiállítani.⁹⁷⁸ A hétfői üdülővonatok szerelvényeinek összegyűjtése általában pénteken, néha már csütörtökön elkezdődött, a kocsik eredeti honállomáshelyükre való visszaküldését viszont még vasárnap éjszaka, hétfő hajnalra el kellett végezni, hogy a hétköznapi vonatokat időben elindíthassák. Az elvont személykocsikat ugyanakkor máshonnan – általában E sorozatú szükségszemélykocsikkal – kellett helyettesíteni, tehát egy hétvégén kétszer is meg kellett bolygatni az ország személykocsiparkját. Ez a belföldi kocsicsere rendkívül megterhelte a MÁV-ot, különösen a forgalmi és a gépészeti szakszolgálatokat vette igénybe a feladat.⁹⁷⁹ A vásár- és ünnepnapokon közlekedő közforgalmú üdülővonatok először valószínűleg 1946 nyarán gurultak végig a Balaton felé vezető sínpárokra az ország több pontjáról, a már említett fővárosi és vasi megyeszékhelyen kívül Pécsről is indultak vonatok a magyar tengerhez.⁹⁸⁰ A rendkívül kedvezményes utazási árak rengeteg ember számára biztosították, hogy legalább egy napra kikapcsolódhasson a magyar tenger partján. Beszédes adat, hogy 1947 és 1949 között összesen 120 üdülővonattal 143 ezren utaztak a magyar tengerhez vagy a Dunakanyarba.⁹⁸¹

Korábban már több helyen is szó esett a munkásvonatokról, ezért érdemes megemlíteni egy külön típusát, a hétfői távolsági munkásvonatokat. Ezek az ország egy-egy szegényebb vidékéről vitték az embereket a fővárosba. Az 1960–70-es években nem kevés pejoratív kicsengéssel „fekete vonatként” emlegetett távolsági munkásvonatok azonban nem számítottak újdonságnak. A MÁV 1938-ban 8 hétfői távolsági munkásvonatot közlekedtetett, akkor elég

⁹⁷⁶ MNL OL XXIX-H-50. 408. d. 33751/1946.

⁹⁷⁷ „Menetkedvezmény az aggteleki cseppkőbarlang látogatói részére.” Közlekedési Közlöny. 1949. 10. sz. 93.

⁹⁷⁸ 23. sz. UMFI Filmhíradó 1948 augusztus. <http://filmhíradokonline.hu/watch.php?id=6846> (Letöltés ideje: 2022.05.05.)

⁹⁷⁹ MNL OL XXIX-H-50. 1453. d. 35772/1948.

⁹⁸⁰ „Füüdővovat Pécs és Fonyód között.” Kis Újság. 1946. júl. 8. 3.

⁹⁸¹ Strohmayer 1955.

volt 64 kocsi besorozni ezekbe a vonatokba. Tíz évvel később viszont 11 szerelvény⁹⁸² kiállításához 275 kocsi volt szükség. 1946 decemberében mintegy 7000 fő utazott a hétvégi munkásvonatokkal, 1947 októberében viszont ennek a duplája, majd még az év utolsó hónapjában csak 6200-an, 1948 februárjában viszont ismét 14 500-an utaztak hétvége a távolsági munkásvonatokkal.⁹⁸³ Annyiban azonban eltértek a később híres-hírhedté vált fekete vonatoktól, hogy azokkal ellentétben ezek még nem közforgalmú vonatként közlekedtek. A hétvégi munkásvonatok – MÁV Igazgatóság 1948. novemberében a minisztériumnak írt jelentése szerint – személykocsiból kellett volna kiállítani, ugyanakkor az 1948. május 8-án életbe lépő menetrendhez készített gyors és távolsági személyvonatok összeállítási rendjében még kizárólag átalakított fedett teherkocsik szerepelnek. A hétvégi távolsági munkásvonatok hossza ugyanakkor függött az előzetesen bejelentett várható utasszámtól. Például a Budapest Józsefvárosi pályaudvarról induló, illetve odaérkező 554m/559m sz. jászapáti, illetve 444m/449m és 454m/459m sz. mezőkövesdi vonatok legfeljebb 100 tengelyesek lehettek, azaz maximum 50 db E sorozatú kocsi állhatott.⁹⁸⁴ Sajnos egyelőre nem került elő forrás arról, hogy a gyárak, vagy a szakszervezetek adták meg a vasúttársaság részére az irányonként várható utasszámot, de nagy valószínűséggel így történt, ugyanis a MÁV csak egy maximum tengelyszámot határozott meg, tehát előzetes tájékoztatástól függött a vonatok hossza. Ezért is volt célszerű ezeket a vonatokat boci-pullmann-okból kiállítani, hiszen így nem kellett a kevésszámú személykocsikat bizonytalan utasterheltségű vonatokra elpazarolni, főleg annak fényében hogy ezek a „nem közforgalmú munkásvonatként” jelölt vonatok nem szerepelnek a nyilvános menetrendben. Mindössze az 1947. május 4-i menetrend budapesti fejpályaudvarok induló és érkező vonatainak listáin szerepelnek,⁹⁸⁵ az 1948 őszi menetrendben már nincs ilyen összeállítás. Az 1947/48-as menetrendben még Budapest Keleti pályaudvarról indult a jászapáti, illetve a két mezőkövesdi munkásvonat, a Nyugati pályaudvarról pedig 1744m/1749m számon Szolnok érintésével Püspökladányba, 654m/659m számon Szolnokon és Békéscsabán keresztül Orosházára közlekedtek a vonatok és vissza.⁹⁸⁶

Ezek a távolsági munkásvonatok szombaton dél körül indultak a fővárosból, visszafelé pedig hétfő hajnalban közlekedtek. Szerencsére egy 1948. november 29-től érvényes budapesti pályaudvarokról induló és odaérkező plakát-menetrend tartalmazza a munkásvonatok, illetve

⁹⁸² Ahogy később ismertetésre kerül, a menetrendekből csak nyolc vonatpár szerepel nem közcélú munkásvonatként. Feltehetőleg a maradék három szerelvényből a vidéki nagyvárosok között – nagy valószínűséggel a borsodi iparvidéket kiszolgáló – közlekedő munkásvonatokot állították ki.

⁹⁸³ MNL OL XXIX-H-50. 1774. d. 111532/1948.

⁹⁸⁴ MNL OL XXIX-H-50. 1490. d. 42716/1948.

⁹⁸⁵ MÁV Arch. Digitális gyűjtemény. Vonatok indulása és érkezése a budapesti pályaudvarokon.

⁹⁸⁶ 1947/48. évi hivatalos menetrend. 38. és 40.

a fontosabb állomások időpontját is. Budapest Józsefváros pályaudvarról ekkor már csak a 454m/459m számú mezőkövesdi munkásvonat szerepel, ami 12:50-kor indult Budapestről és 18.35-re érkezett meg Mezőkövesdre. Visszafelé még vasárnap késő este indult a vonat a matyó fővárosból, 22:30-kor gurult ki a szerelvény az állomásról és 4:59-re futott be a józsefvárosi pályaudvarra. A Keleti pályaudvarról három munkásvonat is indult, a 444m/449m vonatpár Mezőkövesdre, az 554m/559m Nagykáta – Újszász – Jászberény útvonalon át Hatvanba,⁹⁸⁷ az 544m/549m pedig Újszászra közlekedett – utóbbi csak elegendő utasszám esetén közlekedett. A vonatok szombaton 12:35 és 13:16 között indultak, Mezőkövesdre hat órán át, Jászberénybe négy órán át tartott az utazás. Visszafelé hasonló időtartammal döcögtek a vonatok, hajnali 4:05 és 4:35 között futottak be a fővárosba. A Nyugati pályaudvarról Cegléd – Szolnok útvonalon át Püspökladányba, illetve Szolnok – Mezőtúr útvonalon Békéscsabára közlekedtek hétfégi munkásvonatok. Mind az 1744m/1749m püspökladányi, mind a 654m/659m békéscsabai munkásvonatpár rendelkezett mentesítő járattal, a 2754m/1759m és 644m/649m számú vonatok 10-15 perccel később indultak. A szombaton 12:45 és 13:30 között indultak a vonatok, hétfőn pedig 4:15 és 5:00 között érkeztek vissza. A püspökladányi viszonylatban öt és fél, hat órát, békéscsabai viszonylatban hat és fél, hét órát vett igénybe az utazás.

4. 3. 2. F. Utasszám és bevétel

A sokszor viszontagságos, veszélyes utazás a pénzügyi stabilizációval és az általános megélhetési gondok mérséklődésével, fokozatos javulással párhuzamosan a vasúti utazás is biztonságossá és – helyel-közzel – kiszámíthatóvá vált. A havi üzemgazdasági jelentések adataiból összeállított fizetős utasszám nem csak az utasok számának – és ezáltal a személyszállítási bevétel – stabil növekedéséről számol be, de az átlagos utazási távolság csökkenésével következtetni lehet az utazási célokra is. Fontos megjegyezni, hogy az adatok csak a fizetős utasokat mutatja, a különböző jogcímenek ingyen szállított (potya)utasok nem szerepelnek a táblázatban, tehát az össz-utasszám ennél magasabb volt. A távolság rövidüléséből elsősorban a hivatásforgalom és a diákok számának emelkedésére, illetve az 1945–1946-ban általános élelmiszer-beszerző nagy túrák megszűnésére lehet következtetni.

⁹⁸⁷ Amíg az 1948. nyári vonatösszeállításban még az Újszász–Vámosgyörk vonalon fekvő Jászapáti szerepel a munkásvonat végállomásaként, 1948 őszén már az Újszász–Hatvan vonalon található Jászberényt érintette a vonat.

13. táblázat: Személyszállítási mutatók⁹⁸⁸

Év	Fizető utasszám	Átlagos utazási távolság (km)	Bevétel (Ft)
1945 (júl.-dec.)	38 707 128	n.a.	n.a.
1946	80 811 421	45-50	105 823 596 ^a
1947	91 515 843	40-45	328 421 839
1948	113 701 501	38-39	388 299 856

a: 1946-os bevételi adat az augusztus-december hónapok összessége

4. 3. 3. Balesetek

A megélhetési és közbiztonsági problémák együttesen járultak hozzá, hogy meredeken zuhant a munkamorál. Rengeteg baleset történt a végrehajtó szolgálat figyelmetlenségéből, a szabályzatok nem pontos betartásából – ebben persze közrejátszott az is, hogy megsemmisültek a régi tankönyvek, előírások, szabályzatok, így nem tudtak megfelelő oktatást tartani a vasutasok számára.

Bebrits Lajos – még mint minisztériumi osztályfőnök – a balesetek megemelkedett száma miatt tartott MÁV főosztályvezetői értekezletén drákói szigor bevezetését követelte, egyes esetekben még a halálbüntetést is megengedhetőnek tartotta a „szabotázások” miatti balesetek visszaszorítására. A pártpolitikai csatározások behatolása a vasút világába sem segítette a szabályzatszerű szolgálat ellátását. Az egész magyar közéletre jellemző politikai harcok a vasutat sem kerülték el, vélt vagy valós sérelmek politikai eszközökkel való elintézésétől sem riadtak vissza egyesek. Az alkalmazottak gyakran – hamis – feljelentéssel igyekeztek ellehetetleníteni, meghurcolni egy-egy elöljárót, így az állomásfőnökök, forgalmi szolgálattevők, műhelyvezetők egyre kevésbé mertek beosztottjaik ellenére való intézkedést kiadni – ami értelemszerűen hátráltatta a vasút helyreállítását. Varga László az 1945. július 28-i főosztályvezetői értekezleten így világította meg a helyzetet: „Gyakran előfordul, hogy a szolgálati főnök ellen alaptalan vádaskodás következtében vizsgálat indul, felfüggesztik, letartóztatják, hónapokig tartó vizsgálat után büncselekmény hiányában felmentik. Ezek az emberek azonban e hónapok alatt testileg és lelkileg tönkremennek, szinte azt lehet mondani, jó szolgálat már tőlük nem várható”.⁹⁸⁹ Ehhez képest 1946–1948 között a szabálytalan

⁹⁸⁸ A táblázat a MÁV Elnöki Hivatal II. által kiadott havi üzemgazdasági jelentések alapján készült.

⁹⁸⁹ Pálmány 1981: 105–110.

szolgálattételből fakadóan 2334 baleset történt, főleg téves váltóállítás és aláváltás miatti kisiklás, illetve jelző meghaladás.⁹⁹⁰

Nem segített az sem, hogy az egyes üzletvezetőségek terén az első hónapokban egymástól eltérő rendelkezések voltak érvényben egységes intézkedés helyett. Így könnyen előfordulhattak jelzők, előjelzők szabálytalan kezelése, vagy a mozdonyszemélyzet általi meghaladása.⁹⁹¹ Az utasítások illetve az oktatás hiánya mellett azonban nagy szerepet játszott a balesetek számának megugrásában az, hogy a sérült infrastruktúrán nem lehetett minden esetben utasítás szerint dolgozni.

Egyáltalán nem meglepő tehát, hogy utasok sérülésével, vagy halálessel végződő balesetek szempontjából – egy 1948-as összegző értékelés szerint – az 1945-ös év volt a legrosszabb. Az összesen megtett 8 350 000 vonatkm mellett 149 forgalmi baleset történt, egymillió vonatkilométerre tehát 17,8 baleset jutott, miközben 571 személy sérült meg, 194-en pedig meghaltak. Az esetek 70%-át szabálytalan szolgálattétel, 11%-át felépítményi hiba, 10%-át járműhiba, 9%-át egyéb körülmény okozta. A következő évben 17 440 000 vonatkm mellett 115 baleset történt, vagyis 6,6 baleset jutott egymillió vonatkilométerre, tehát majdnem harmadára csökkent a gyakoriság. A balesetekben 55 személy megsérült, 20 pedig meghalt. Az okok 49%-át szabálytalan szolgálattételre, 18%-át felépítményi hibára, 22%-át járműhibára, 11%-át pedig egyéb kedvezőtlen körülményekre vezették vissza. A kedvező csökkenésben feltehetőleg közrejátszott az is, hogy szép lassan egyre több pályahibát állítottak helyre, biztosítóberendezést, illetve távközlési eszközt javítottak meg, miközben a forgalom az év első hónapjaiban még alig-alig indult meg, tehát az utasszám sem emelkedett drasztikusan. 1947-ben 29 460 000 vonatkm megtétele során 331 forgalmi baleset történt, vagyis 11,1 baleset minden egymillió vonatkilométer alatt. Ennek során 88-an sérültek meg és 15-en veszítették életüket. Az esetek 66%-ban a szabálytalan szolgálattétel, 15%-ban felépítményi hiba, 15%-ban járműhiba, 4%-ban egyéb körülmény szerepelt kiváltó okként. Viszonyításképpen: az 1937/38-as menetrendi évben 2 baleset történt egymillió vonatkilométerenként. Csanádi György miniszteri osztályvezető 1948-ban a vizsgált adatokból arra a következtetésre jutott, hogy még mindig jelentős részben a képzetlenség és/vagy hanyag munkavégzés okozza a baleseteket, ám a legnagyobb problémát a technikai berendezések hiányában vélte felfedezni.

⁹⁹⁰ MNL OL Z1610. f. 561. d. 57/1949. sz. jelentés Bebrits államtitkárnak, Karády és Rostásy osztályfőnököknek, 1949. jan. 21.

Aláváltás: Kitérőn áthaladó szerelvényen előbb váltanak, mint hogy a vonat teljes egészében áthaladt volna a váltón, így siklás következik be.

⁹⁹¹ MNL OL XXIX-H-50- 149. d. 30020/1945.

Emiatt is szorgalmazta az elektrodinamikus biztosító berendezések és automata térközbiztosítók kiépítését a vasúton.⁹⁹²

Bárdos Imre balesetkutató adatgyűjtése szerint 1945. április 10. és 1949. március 7. között 260 másik járművel való ütközéssel, siklással, vagy tűzesettel járó baleset következett be a magyar vaspályákon, ezek során 224-en veszítették életüket, 293 személy súlyos, 496 fő pedig könnyebb sérülést szerzett.⁹⁹³

Értékes forrás a balesetek alakulására a szovjet SZEB részére készített kimutatások között szereplő baleseti és rendkívüli események kimutatása. Ezek 1945 októberétől 1947. augusztus 31-ig készültek, a havi üzemgazdasági jelentésekkel együtt, sajnos a békeszerződés életbe lépése után megszűnt ez a fajta adatgyűjtés. A jelentésekben nem csak ütközések, siklások és aláváltások okozta balesetek szerepeltek, hanem személygázolások, de tűz miatti árukárok is megjelentek.⁹⁹⁴ Összesen 873 esetről tudósítanak a havi jelentések, ezek tételes, részletes feldolgozása azonban meghaladja disszertációm kereteit.⁹⁹⁵

⁹⁹² Csanádi 1948: 538.

⁹⁹³ A baleseteket részletesen feldolgozó táblázatában más vasúti járművel, vagy közúti járművel, siklással, úrszelvénybe lógó tárggyal történt balesetek szerepelnek, tehát öngyilkosság, gázolási esetek nem. Ezúton is köszönöm Bárdos Imre segítségét. A Csanádi-féle 1948-as és a Bárdos-féle adatok nem mondanak ellent egymásnak, a balesetekről, rendkívüli eseményekről szóló forrásokat sok esetben nem őrizték meg, illetve számos balesetről még újsághír sem maradt, lévén vasútüzemi baleset. Csanádi miniszteri osztályvezetőként viszont a korabeli vasúti adatokat dolgozta fel, a MÁV adatszolgáltatása révén számtalan belső balesetről is tudomása lehetett.

⁹⁹⁴ A tűzesetek általában a rossz minőségű szén, illetve a figyelmetlen tüzeléssel összefüggésben a mozdony kéményéből kipattanó szikrából keletkeztek. Megfelelő takaróponyva hiányában a le nem takart széna- és faszállítmányok válhattak így a tűz martalékává. Azonban nem csak a szállított áruban okozhatott kárt a kipattanó szikra, hanem – különösen az aszály sújtotta területeken – a vasúti pálya melletti erdőket és szántókat is szempillantás alatt lánggra kaphattak. Ehhez persze a nagy szárazság mellett az is kellett, hogy az adott terület tulajdonosa, kezelője elmulasztotta a tűzvédelmi sáv előírt karbantartási munkáit.

„Egy hét óta ég az ágasegyházi nádas.” Kecskemét. 1946. szept. 15. 2.

Ugyanakkor arra is volt példa, hogy a vasút segítségével sikerült legyőzni a tűzvészt. 1946. július 7-én Kapospula községben tűz ütött ki, és az erős szél miatt az egész falu veszélybe került. A dombóvári fűtőház főnöke, Orbán József 3 teli víztartályos mozdony és valamennyi elérhető vasutas helyszínre vezénylésével – 300 kereszt búza és egy cséplőgép vált a tűz martalékává – sikerült gyorsan eloltani a tüzet. „Vasutasbecsület.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 9. sz. 2.

⁹⁹⁵ MÁV Arch. PG. 10001. és 10002. d.

5. Vasutasok

Több mint fél évig dörögtek a fegyverek, mire véget ért a II. világháború Magyarországon területén. Az ország keleti felén viszonylag gyorsan áthaladt a front, viszont Budapest környékén, illetve a Dunántúlon hosszú hónapokra megmerevedett a harcfront, így eltérő módon élhették meg az egyes települések lakói a német és magyar csapatok után nyomuló szovjet hadsereg megérkezését. A harcok miatt az ország nagy részén az őszi, vagy a tavaszi mezőgazdasági munkákat nem, vagy csak részben – a földreform során létrejött rengeteg kisbirtok alacsony termelékenységét is figyelembe kell venni – tudták elvégezni, így a szűkös élelemszerzési lehetőségek miatt a lakosság szorongva várta 1945/46 telét.

Nem voltak ezzel másként a vasutasok sem, akiknek nehéz és felelősségteljes munkájuk mellett családjuk eltartásáról is gondoskodni kellett. 1946 februárjában 108 100 fő viselt vasutas egyenruhát az idénymunkások nélkül, amiből az élelmezési kategória szerinti csoportosítás szerint 42 000-en nehéz testi munkásnak, 38 000-en testi munkásnak és 28 100-an hivatalnoknak minősültek.⁹⁹⁶ Számos vasutasnak azonban nem csak élelmiszer miatt kellett aggódnia, a területi revíziók során az anyaországból odahelyezett, illetve helyi, de a MÁV-nál szolgálatba álló alkalmazottakat tömegesen utasítottak ki az utódállamokból. Az első hónapokban általában arra sem hagytak időt a csehszlovák, román és jugoszláv hatóságok, hogy a vasutasok megszervezzék értékeik elszállítását, 30-50 kilogrammos csomagot engedélyeztek csupán és erőszakkal áttették őket a határon. A Magyar Államvasutak Igazgatósága 1945. október 10-ig regisztrálta a határon túlról menekülő vasutasokat, ezután az időpont után már a Belügyminisztérium Népgondozó Hivatalánál kellett jelentkezni, illetve kárbejelentést tenni. A fenti időpontig Csehszlovákiából 221 alkalmazottat utasítottak ki, akik bevállásuk szerint 1938-as értéken számítva összesen 672 840 pengő értékben voltak kénytelenek hátra hagyni ingóságukat. Romániából 25 vasutast tettek át, ők összesen 125 400 pengőnyi bútort, ruhaneműt, ékszert, stb. hagytak a határ túloldalán. Jugoszláviából 216-an menekültek át, ők 1 114 600 pengőnyi értéket hagytak hátra.⁹⁹⁷

A vasutasok a front elvonulása után – általában a helyi lakossággal együtt, akiket a szovjet csapatok vezényeltek ki – rögtön nekiláttak a romeltakarításnak, a sérült pályák és

⁹⁹⁶ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 39. dosszié. MÁV órabéres alkalmazottainak kollektív szerződése 1946 I. félévre, 1946. febr. 11. III. melléklete. Eltartottakkal együtt 318 819 főről volt szó!

⁹⁹⁷ MNL Z1610. 486. d. Névjegyzékek a Csehszlovákiából, Jugoszláviából és Romániából ingóságuk visszatartásával kiutasított vasutasokról, 1945. október.

berendezések használhatóvá tételére, lehetőségeiken belül. A szerszámok előkeresése a romok alól, a szétbombázott rendező-pályaudvarokon lévő mozdonyroncsok közül a szén kilapátolása, a használható alkatrészek leszerelése a roncsokról, de a vasúti pályák környékén fekvő halott katonák eltemetése is a vasutasokra várt, ahogy a miskolci fűtőház mozdonyvezetője, Tölgyes Lajos, a Gépészeti Szakosztály későbbi vezetője visszaemlékezett.⁹⁹⁸ Tölgyes szerint olyan sok vasutas érkezett – egy részük a Csehszlovákiához visszacsatolt Felvidékről – Miskolcra, hogy már nem mindenkinek tudtak munkát adni, de az utazó személyzet nem is nagyon akart részt venni a pályaépítésekben.⁹⁹⁹ Ezzel szemben Kisterenyén az utazó személyzet is jelentős részt vállalt az állomási vágányok újjáépítésében, és ezért protestáltak az állomásfőnök azon intézkedése ellen, hogy kizárólag a vonatvezetőkkel és jegyvizsgálókkal végezteti az újjáépítési munkákat. Mint írták, a használható 5 vágány az adott forgalomhoz képest elegendő.¹⁰⁰⁰

Akiknek nem tudtak munkát adni, azoknak egy részéből vasútörséget szerveztek, mivel egyre több helyen ütötte fel a fejét ugyanis a lopás, rablás és garázdálkodás. A borsodi megyeszékhelyen például már 1945 áprilisában fosztogatni kezdtek lumpen elemek és cigányok.¹⁰⁰¹ A szénkészletek dézsmálása még 1947 elején is gyakran előfordult, Diósgyőr-Vasgyár állomás előtt, a forgalom miatt nyílt pályán várakozó szénszállító vonatokat rendszeresen fosztogatták a környék nélkülozöi.¹⁰⁰² A kevés számú rendör és vasútbiztosító honvéd 1946 végéig nem is tudott felülkerekedni a fosztogatásokon. Időlegesen vasútörökkel igyekeztek főleg a Danyi-völgy lakóinak dézsmálását megakadályozni, ám a nagy kiterjedésű vasgyári állomás szerelvényeit 2-3 fegyvertelen örrel és néhány szolgálatban lévő vasutassal aligha lehetett megvédeni. A miskolci vasútigazgatóság és a honvédség 1947. január 23-i megbeszélése után, február 10-én egy 40 fős honvéd alegység érkezett Miskolcra, hogy a vasgyári és a sajószentpéteri állomásokat megvédjék a – egyesek által üzletszerűen végzett – dézsmálásoktól.¹⁰⁰³ Utóbbi településen a lakosok mellett a helyi üvegyári munkások és bányászok is rendszeresen dézsmálták a szerelvényeket. Az állomási vasútörök tevékenységét a honvédek érkezésével felfüggesztették, amit sérelemként éltek meg a vasútörök. Április 28-i jelentésében a miskolci vasútörség parancsnoka azzal vádolta a honvédeket, hogy segítik a – főleg női – szentolvajokat, kívánatosnak tartotta a vasúti örség újbóli felállítását, a korábbinál

⁹⁹⁸ Mezei 2004: 45–46.

⁹⁹⁹ Mezei 2004: 55.

¹⁰⁰⁰ MNL OL M-KS (SZKL.) 48. f. 17. dosszié. Kisterenye állomás üzemi bizottságának levele az állomásfőnökségnek, 1945. máj. 12.

¹⁰⁰¹ Mezei 2004: 55.

¹⁰⁰² Erdmann–Pető 1975: 310–311.

¹⁰⁰³ MÁV Arch. AF. 11852. d. 1947/1947

nagyobb létszámban.¹⁰⁰⁴ Ezzel szemben a miskolci üzletvezetőség 1947. július 15-i üzletigazgatói értekezletre készített június havi beszámolója pont arról számol be, hogy mióta megszüntették a vasútőrséget, a vasútbiztosító honvéd alakulatoknak köszönhetően jelentősen csökkent a dézsmálások száma.¹⁰⁰⁵

Az újjáépítés előre haladásával párhuzamosan egyes munkahelyek feleslegessé váltak, kevesebb pályaőrre lett szükség, illetve a biztosítóberendezések, vontatási berendezések helyreállításával is csökkenteni lehetett a kiszolgál személyzet létszámát. Létszámleépítés helyett azonban új munkahelyeket hozott létre a vasút, elsősorban az 1948 januárjában létesült étszolgálatnál,¹⁰⁰⁶ illetve az árumozgatásnál rakodásnál tudta elhelyezni feleslegessé váló alkalmazottait a vasút. Az államvasutak 1948 késő tavaszán 2326 vasutasnak tudott így továbbra is munkát biztosítani.¹⁰⁰⁷

A zűrzavaros első hónapokban túl azon, hogy a lakosság által is ismert mindennapi nehézségekkel, veszélyekkel kellett szembenéznük, munkájukból fakadóan állandó kapcsolatban voltak a szovjet katonai szervekkel, amely gyakran okozott kisebb-nagyobb konfliktusokat. Az állomások vezetőinek – állomásfőnök, forgalmi szolgálattevő – olykor csak a karórai bánták a találkozást, ám az utazószemélyzet – mozdonyvezető, fűtő, vonatvezető, fékező – a hadiforgalom miatt nem ritkán hetekre elkerült otthonától, hogy ismeretlen helyekre, gyakran a harci övezetbe továbbítsanak utánpótlást.

A vasutasok – tekintettel a vasút pótolhatatlan fontosságára – mentességet élveztek a közmunkák alól, ezért magyar–oroszlány kétnyelvű igazolványt és karszalagot kaptak. Ennek ellenére nemegyszer előfordult, hogy vasutasokat is elvittek hadifogolytáborba, vagy egyszerűen berántották őket egy-egy létszámhiányos hadifogoly-szállítmányba.¹⁰⁰⁸ A gödöllői hadifogolytáborban több vasutast is őriztek, 1945 februárjában az itt, valamint a ceglédi és jászberényi fogolytáborokban őrzött személyekből toborozták a 3. Magyar Vasútépítő Dandárt,

¹⁰⁰⁴ MÁV Arch. AF. 11852. d. 8464/1947.

¹⁰⁰⁵ MNL OL Z1523. f. 69. cs. Miskolci üzletvezetőség 1947. júniusi helyzetjelentése, 1947. júl. 8. A dézsmálási esetek taglalásánál külön kitért a jelentés összeállítója, hogy a Vámosgyörk állomáson utasoktól hallottak alapján indult nyomozás, amelynek következtében 8 q lopott, vasúton feladott árucikket foglaltak le. A lopási cselekményeket taglaló jelentésbe az áthúzott „mióta a szemérmetlen vasútőrséget megszüntettük, lényegesen csökkent a visszaélések száma” helyett „vasútbiztosító honvédség lelkiismeretesen végzi kötelességét” megfogalmazás került

¹⁰⁰⁶ MNL OL Z1523. f. 63. cs. 1948. jan. 13-i igazgatósági értekezlet. Gémesi Frigyes jelentése.

¹⁰⁰⁷ MNL OL Z1523. f. 63. cs. 1948. máj. 11-i igazgatósági értekezlet. Szűcs Zoltán jelentése.

¹⁰⁰⁸ Horányi László és Nedeczky Iván visszaemlékezései. Újra gurulnak a vonatok 1996: 43–44. és 144–146.; MNL OL M-KS. (SZKL.) 1. f. 6. á. 101. ö. e. 3-5.: MÁV Igazgatóság jelentése 1945. március 1-7 közötti működéséről, 1945. márc. 8.

Az Általános Igazgatási Főosztály megemlíti, hogy a gödöllői táborba zárt 51 vasutas szabadon bocsátásához állítólag megérkezett az engedély Moszkvából. Ehhez képest a MÁV vezetőség 1945. február 14-i értekezletén Szigetváry-Juranics Albert, az Általános Igazgatási Főosztály igazgatóhelyettese csak a gödöllői tábor kapcsán mintegy 800 fogvatartott vasutasról számolt be.

amelynek századai a Tiszántúlon, Szob és Érsekújvár, Losonc és Lónyabánya, valamint Pozsony és Brno között állították helyre a rongált vasútvonalakat.¹⁰⁰⁹ A vasutas szakszervezeti csoportok egyik legfontosabb feladata volt ezekben az időkben az ellátás megszervezése mellett a fogvatartott vasutasok kiszabadítása. Az 1945 januárjában megalakult pécsi szakszervezeti csoport a nyárig mintegy száz pécsi és Pécs-környéki fogolytáborokba zárt vasutas kiszabadításáról számolt be a Baranya megyei alakuló gyűlésen.¹⁰¹⁰ A vasutasok kiszabadítására tett erőfeszítések azonban nem mindig jártak eredménnyel. Az Államvasutak a B-listázás kapcsán a közlekedési tárcának összeállított 1946. október 1-i jelentésében 1225 hadifogoly vasutast említett.¹⁰¹¹ Valójában még 1947-ben is több, mint 3000 vasutas volt hadifogságban. Közülük 63-an tiszti állományú katonaként, 2094-en pedig honvédként estek fogságba, 919 személyt viszont polgárként hurcoltak el az oroszok.¹⁰¹² Tömeges hazatérésükre csak az általános hadifogoly-szabadítások keretében, 1947 júliusától került sor. Gyöngyösi József üzletigazgató az 1947. augusztus 11-i üzletigazgatói értekezleten a Szegedi Üzletvezetőség helyzetéről tartott beszámolójában megemlítette, hogy igazgatósági rendeletre eddig 65 hadifogságból hazatért vasutast állítottak szolgálatba, akiket szeptemberben további 82 volt hadifogoly vasutas követett. Oláh Imre, a Szombathelyi Üzletvezetőség igazgatója a B-listázáskor még fogságban lévő és végelbánás alá vont vasutasok¹⁰¹³ ügyében kért segítséget.¹⁰¹⁴ Az Igazgatóság 71473/1947 sz. rendelettel intézkedett a fogságból szabadult vasutasok ellátásáról.¹⁰¹⁵ 1948 végén is érkeztek még vasutasok, akik egyszeri segélyként havi illetményük két és félszeresét kapták kézhez.¹⁰¹⁶

A háború kitörése előtt 29 873 személyzeti és 28 018 munkás besorolású alkalmazott dolgozott a Magyar Királyi Államvasutaknál, összesen 57 891 fő.¹⁰¹⁷ Az 1938 és 1941 közötti

¹⁰⁰⁹ HL MN KGy. II/D-10. Gellért Tibor: A 3. Magyar Vasútépítő Dandár a fasizmus ellen. Kézirat. 1986(?) 8–37.

¹⁰¹⁰ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 13. dosszié. 1. Vasutas szakszervezet pécsi területi vezetőségének megválasztási jegyzőkönyve, 1945 nyara.

¹⁰¹¹ Pálmány 1981: 217–218.

¹⁰¹² MNL OL XXIX-H-50. 1395. d. 27392/1948. sz. ügypirat 40607/1947 irata.

¹⁰¹³ Létszámleépítés miatt elbocsátandó vasutasok.

¹⁰¹⁴ MNL OL Z1523. f. 69. cs. 1947. aug. 11-i és okt. 14-i üzletigazgatósági értekezletek.

¹⁰¹⁵ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 48. dosszié. Budapesti területi titkári értekezlet, 1947. nov. 15.

¹⁰¹⁶ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 105. dosszié. Hatvan-salgótarjáni osztálymérnökség IV. sz. pályamesteri szakasz szakszervezeti bizalmi ülése, 1948. okt. 13., 13. dosszié. Újmiskolci Osztálymérnökség ÜB közgyűlési jegyzőkönyve, 1945. nov. 15. 15–16. (Az irat helyes dátuma: 1948. nov. 15).

¹⁰¹⁷ MÁV Arch. UM. 10004. d. A Magyar Királyi Államvasutak állapota és üzleti eredményei az 1937/38. számadási évben (1937. július 1. – 1938. június 30.) 68.

Munkás kategóriába tartoztak a különböző (járműjavító, pályafenntartási, biztosítóberendezési) műhelyekben és fűtőházi fiók műhelyekben dolgozó szakiparosok, mint például a lakatosok, festők, asztalosok, nyomdászok, stb. Idetartoztak a pályafenntartási szolgálathoz idénymunkára felvett kubikosok és földmunkások is.

A személyzet kategóriába azok tartoztak, akik a vasúti személy- és áruszállítás terén dolgoztak, ide az üzletvezetőségeken és az igazgatóságokon dolgozókat is idesorolták. Mind a személyzet, mind a munkás kategóriát két alapvető részre bontották: a kinevezettek (mai hasonlaltal élve a határozatlan idejű

területvisszacsatolások következtében rengeteg új vasutasra lett szükség az visszatért vasútvonalak és szolgálati helyek benépesítésére. Érzékletesen mutatja a létszámgyarapodást a vasúti tisztképző tanfolyam hallgatói létszámának változása is. A gazdasági világválság hatására 1929-től 1934-ig fokozatosan csökkent, évi 72-ről 52-re a tisztképzőt végzett vasutasok száma, az 1932/33-as tanév el is maradt. A gazdasági válság lassú leküzdésével 1935 és 1937 között évi 100-100 vasutas fejezte be eredményesen az egy éves tiszti iskolát. A folyamatosan emelkedő forgalom, illetve a háborús készülődés miatt 1938 nyarán 199 főt avattak tisztté, a háború első éveiben pedig jóval 200 fő felett bocsátott ki a tisztképző. Az 1942/43. évi tanfolyamot kimagaslóan sokan 835-en végezték el, a következő tanévet már „csak” 348-an fejezték be.¹⁰¹⁸ 1944 februárjában a MÁV Igazgatóságon és az üzletvezetőségeken a megszabott 57 013 helyett 60 334 főből állt a személyzet, ehhez jött még 17 874 műhelyi munkás, és ismeretlen számú, de tízezres nagyságrendű további munkások a pályafenntartás, vontatás, állomási szolgálat és más szolgálati ágak részéről.¹⁰¹⁹ A harcok befejeződésekor, 1945 májusában 31 701 kinevezett és 39 398 munkás szerepelt az üzemgazdasági kimutatásban, augusztusban már meghaladta az együttes létszám a százezret is, 43 946 kinevezett és 56 387 munkás besorolású vasutas jelent meg a statisztikában. A létszám 1946 nyaráig emelkedett, a kinevezettek májusi 48 152 fős csúcspontja után novemberre 38 738-ra csökkent a számuk, ezzel szemben a munkások közül augusztusban dolgoztak a legtöbben, 52 440 főt tartottak nyilván, novemberben már csak 41 683 főt.¹⁰²⁰

A nyugatra menekült alkalmazottak egy részének emigrációba vonulása, az igazoló bizottsági¹⁰²¹ elmarasztalások, illetve a B-listázás okozta létszámcsökkentő hatása hamar elmúlt, 1947 decemberében 50 187 kinevezett és 57 021 munkás szerepelt a MÁV fizetési nyilvántartásában. Egy évvel később 50 106 kinevezett és 58 701 munkást írtak össze. A legmagasabb létszámot 1948 augusztusában jegyezték fel, 50 145 kinevezett és 65 885 munkás dolgozott a vasútnál. Vizsgált korszakunk végén, 1949 márciusában az általános téli létszámcsökkenés után 49 949 alkalmazott és 47 158 munkás dolgozott a Magyar

munkavállalók), illetve akik órabéres, napidíjas vagy havidíjas elszámolásuként kerültek alkalmazásra (kvázi megbízási szerződéssel foglalkoztatottak). A kinevezetteknek esküt, a többieknek fogadalmat kellett tenniük felvételtkor. Általában a kinevezést hosszabb-rövidebb órabéres, napidíjas vagy havidíjas foglalkoztatás előzte meg.

¹⁰¹⁸ Horváth–Keszmann 2012: 129.

¹⁰¹⁹ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1944 február havi üzemgazdasági jelentés. Kimutatás a személyzeti létszámról.

¹⁰²⁰ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1945–1946. évi havi üzemgazdasági jelentések adatai.

¹⁰²¹ A 15/1945 M. E. rendelet hozta létre a közalkalmazottak magatartását vizsgáló bizottságokat. A hét fős bizottságból öt személyt a Magyar Nemzeti Függetlenségi Frontban résztvevő pártok (MKP, SZDP, FKGP, NPP, PDP) delegáltak, akiket kiegészített egy jogi végzettségű személy, és az adott állami vagy vármegyei, törvényhatósági hivatal, üzem, képviselője. Magyarországi Rendeleték Tára. 1945. I. füzet. 5–9.

Államvasutaknál.¹⁰²² A vasúti tisztképzés 1945. november 4-én indult újra,¹⁰²³ a tanfolyamot 272-en végezték el. A következő tanévekben 100 és 150 között változott a sikeres vizsgát tett hallgatók száma, a háború végétől 1949 nyaráig összesen 694-en végezték el a tisztképzőt.¹⁰²⁴ Ekkor még kizárólag férfiak, nőket először az 1949/50-es tanévben vettek fel a tanfolyamra – összefüggésben azzal az 1948. január 16-án kiadott 57578/I. 1. - 1947. sz. miniszteri rendelettel, amely lehetővé tette női alkalmazottak forgalmi szolgáltra történő beosztását.¹⁰²⁵ Nők ugyanis addig az időpontig csak irodai (titkárnői vagy gépírónői), pénztárkezelői és távirdakezelői feladatokat láthattak el.

A háborút követő reményekkel és csalódásokkal teli rövid időszakban ünnepelte meg a MÁV és a Közlekedésügyi Minisztérium a magyar vasút centenáriumát. A már korábban említett kisebb épülethelyreállítással igyekeztek a vasúttal érintett településeket is bevonni a szerény ünneplésbe. A jeles évforduló alkalmat adott a hétköznapi nyomorúságból való kiszakadásra, sok helyen valamilyen munkafelajánlással egybekötött ünneppel emlékeztek meg a Pest–Vác vasútvonal 1846. július 15-i átadásáról. Szegeden a vasút centenáriumát romeltakarítással és újjáépítéssel ünnepelték meg a szociáldemokrata vasutasok. Mosonmagyaróváron a lerombolt oldal- és homlokrakodók újjáépítésével akartak megemlékezni, de cement hiányában a pártközpont segítségét kérték a szociáldemokrata vasutasok. Zalalövő állomáson a július 14-i ünnepség keretében egy kis emlékmű leleplezését és esti mulatságot terveztek. Kelenföld állomás dolgozói egy személyzeti konyha és étkezdé építésével emlékeztek meg a száz éves múltól, amiket július 13-i vidám mulatság keretében adtak át a vasutasoknak. Szentgotthárd, Bük és Körmend állomásokon a személyzetek egész napos ünnepeket szerveztek, amelyeknek közös eleme volt a szentmisén való részvétel és az esti mulatság, amit helyszíntől függően labdarúgó mérkőzéssel és/vagy ismeretterjesztő előadásokkal egészítették ki.¹⁰²⁶ A központi ünnepségre július 13-a délutánján került sor, 14:40-kor indult a vasutasok felvonulása a Hősök teréről az Andrássy úton az Igazgatósági székházig, ahol Tildy Zoltán köztársasági elnök és Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter jelenlétében 15 órakor emléktáblát avatta a székház Rózsa utcai sarkán. Az emléktáblát követő beszédek a Himnusz és a Szózat eléneklése fogta keretbe. Este hét órától hangversenyt tartottak, amelyen

¹⁰²² MÁV Arch. PG. 10001-10003. d. Havi üzemgazdasági jelentések adatai.

¹⁰²³ Horváth–Keszmann 2012: 140. Az intézet neve Magyar Állami Közlekedési Tanintézet, Vasúti Tisztképző Intézetre változott.

¹⁰²⁴ Horváth–Keszmann 2012: 155.

¹⁰²⁵ Horváth–Keszmann 2012: 142.

¹⁰²⁶ MNL OL M-KS. (SZKL.) 283. f. 17. csoport. 201. ó. e., 1., 4., 6., 7., 8., 11., 12. és 13.; Lásd még a 601. lábjegyzetet.

a központi vasutas zenekar¹⁰²⁷ is fellépett. Másnap, július 14-én 11 órakor a Városi Színházban beszédekkel, előadásokkal folytatódott az ünnepség, amit délután kettőkor díszebéd követett a Gundel étteremben, délután pedig sportrendezvény várta az ünneplőket. A harmadik nap, július 15-én a szakszervezet rendezett előadásokat, délután pedig különvonat indult a Nyugati pályaudvarról a váci állomásra, ahol emléktáblát helyeztek el a felvételi épület falán.¹⁰²⁸ A szakszervezet – némi fáziskéséssel csak a szeptemberben – erősen sérelmezte, hogy az ünnepségek szervezésébe a MÁV Igazgatóság nem vonta be őket, illetve az ünnepi műsorok hallgatóságai közé nem hívtak meg munkásokat, a vezetőség beszédeit pedig az elmúlt rendszer dicsőítésének értékelték.¹⁰²⁹

5. 1. Élelmezés és ellátás

A legfontosabb problémát az élelmezés jelentette, a megmaradt raktárakat a Vörös Hadsereg zsákmányként kezelte. Az állam gyakorlatilag nem rendelkezett élelmiszertartalékkal, amelyből a közüzemi dolgozókat el tudták volna látni. A háborús élelmezési rendszer is összeomlott, ezért az Államvasutak vezetésének minden igyekezete ellenére akadozott a vasutasok központi ellátása. Ez részben a pénz hiányának, majd elértéktelenedésének, de még inkább a korábbi beszerző csatornák elzáródása miatt. A háború utáni első hónapokban a fővárosi és környéki vasutasok számára Vas Zoltán fővárosi közellátási kormánybiztos Somogy és Zala megyéket jelölte ki beszerzési területnek.¹⁰³⁰

Az 1945 nyarán készített üzletvezetőségi jelentések a műszaki állapotok mellett az üzletvezetőségen szolgáló vasutasok szociális helyzetére is kitértek. A Budapesti Üzletvezetőség¹⁰³¹ ellátási csoportja például 1945. január 18-án kezdte meg újból működését, 100 000 pengő tőkével. A Kerepesi úti üzletvezetőségi székház mellett a Nyugati pályaudvar, Rákosrendező, Kőbánya alsó, Északi fűtőház, Vizafogó és Magdolnaváros szolgálati helyeken üzemelt konyha, amelyek napi átlagos főzési létszáma 2000–2700 fő között alakult.¹⁰³² A Miskolci Üzletvezetőség területén viszont Miskolc, Szerencs, Bánréve, Putnok, Ózd, Kál-Kápolna, Eger állomásokon önállóan működtek ellátási csoportok, de az üzletvezetőség nem

¹⁰²⁷ A mai MÁV Szimfonikus Zenekar elődje.

¹⁰²⁸ „A magyar vasút 100 éves jubileumának programja” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 6. sz. 2.

¹⁰²⁹ „A reakció kísérteti hangja.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 9. sz. 3.

¹⁰³⁰ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945. jún. 12-i igazgatósági értekezlet. Fogarassy János jelentése.

¹⁰³¹ Ekkor még két budapesti üzletvezetőség működik hivatalosan, a déli és az északi.

¹⁰³² MÁV Arch. BG. 10001. d. Budapesti üzletvezetőség helyzetképe, 1945. július. 177–179.

rendelkezett kimutatással, hogy hol, mekkora létszámot látnak el.¹⁰³³ A Debreceni Üzletvezetőség székhelyén 1944. október 23-án kezdte meg működését az ellátási csoport, kezdetben a vasutasoktól összegyűjtött pénzből, amihez később az üzletvezetőség és az osztálymérnökségek is hozzájárultak, illetve ellátmányt adtak. A debreceni szolgálati helyek – műhely, fűtőház, nagyállomás, a Debrecen-füzesabonyi Osztálymérnökség és az üzletvezetőség – mellett a püspökladányi fűtőház személyzetét is ellátta, összesen 3620 családról gondoskodott. Amíg a fővárosban gondot okozott a megszerzett élelmiszerek, termények elszállítása teherautó és lovak hiányában, itt a csoport lovakkal és szekérrel tudta beszállítani az árukat.¹⁰³⁴ A Szegedi Üzletvezetőségen 1944. október 18-án alakult újra az ellátási csoport, ami az induló tőkét – 445 000 pengőt – az üzletvezetőség gyűjtőpénztárából vette fel. Emellett az egyes szolgálati főnökségek is szerveztek alkalmi jelleggel bevásárlásokat. A csoport a szegedi szolgálati helyek mellett a közeli állomások, szolgálati helyek vasutasait és családjaikat is ellátta, összesen 2860 vasutast és 10 040 fő hozzátartozót.¹⁰³⁵ Áttérve a Dunántúlra, a Pécsi Üzletvezetőség ellátási csoportjának pontos újraszerveződéséről nincs információ, de 1945. januárban már működött. Az ellátási csoportnak 37 tehénből álló tehenésze is volt, aminek köszönhetően minden 10 év alatti gyermeknek, várandós és szoptató anyának napi fél liter tejet tudtak biztosítani. Pécssett és Dombóváron jóléti konyhát is üzemeltettek, amelyek nem csak a vasutasoknak – januárban napi 1953, májusban már napi 4802 adagot – főztek, de még orosz katonáknak is adtak élelmiszert – igaz idővel fokozatosan csökkent a számuk.¹⁰³⁶ Szombathelyen csak az üzletvezetőségen működött ellátási csoport, amely mintegy 6000 családot látott el. A szombathelyi műhely és a fűtőház is rendelkezett beszerző csoporttal, utóbbi csak eseti jelleggel működött.¹⁰³⁷ 1946 áprilisában a budapesti és debreceni üzletvezetőségeken 7-7, a pécsin 5, a miskolcin 4 és a szombathelyin 10 vidéki üzemi konyha üzemelt. A Szegedi Üzletvezetőség területén lévő konyhák számát nem ismerjük, csak annyit lehet tudni, hogy 13 600 főre főztek.¹⁰³⁸ Az ellátási csoportok 1947. július 31-ig működtek, veszteséges működésük – amit a MÁV-nak kellett fedeznie, de az üzletigazgatók szerinti gyakori visszaélések, sikkasztások sem erősítették a bizalmat – miatt, valamint a fokozatosan javuló közellátási állapotok következtében az Igazgatóság augusztus elsejével megszüntette a csoportokat. A jóléti konyhák további működése elől azonban nem zárkózott el a MÁV elnöke,

¹⁰³³ MÁV Arch. BG. 10001. d. Miskolci üzletvezetőség átfogó helyzetjelentése, 1945. júl. 22. 53.

¹⁰³⁴ MÁV Arch. BG. 10001. d. Debreceni üzletvezetőség helyzetjelentése, 1945. júl. 20. 84.

¹⁰³⁵ MÁV Arch. BG. 10001. d. Szegedi üzletvezetőség helyzetjelentése, 1945. aug. 15. 62.

¹⁰³⁶ MÁV Arch. BG. 10001. d. Pécsi üzletvezetőség helyzetjelentése, 1945. június. 103–104.

¹⁰³⁷ MÁV Arch. BG. 10001. d. Szombathelyi üzletvezetőség helyzetjelentése, 1945. júl. 10. 99–100.

¹⁰³⁸ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1946. ápr. 16-i igazgatósági értekezlet. Budai Károly jelentése.

ahogy a vasutasok öntevékeny élelmiszer-beszerző társulását sem ellenezte, sőt díjmentes szállítási utalványokat is ígért.¹⁰³⁹

1945 júniusában a – MÁV Igazgatóság május 23-i javaslatára – Gerő Ernő kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter utasítására jött létre a MÁV Konzum Szövetkezet, hogy a szövetkezeti beszerzés előnyeit kihasználva hatósági, vagy a piaconál kedvezőbb áron tudjanak a vasutasok élelmet és ruházati cikkeket vásárolni. (27. kép)¹⁰⁴⁰ A szövetkezet megszervezésével Budai Károly igazgatóhelyettest bízták meg 1945 májusában.¹⁰⁴¹ A szövetkezet vezetője 1945 decemberétől egyszersmind a Közellátási Önálló Osztály vezetője is lett, így 1946 júniusáig Budai irányította, akitől Szeles Dezső főintéző vette át a stafétabotot a közellátási osztály 1948 augusztusi megszűnéséig. Az első üzletet személyesen a miniszter nyitotta meg június 7-én a Dunakeszi főműhelyben.¹⁰⁴² A szövetkezet tagja lehetett aktív és nyugállományú vasutas, illetve családtag is. A belépéskor úgynevezett részjegyet kellett jegyezni, aminek az értéke az alapításkor 200 pengő volt.¹⁰⁴³ Az első időszakban persze az általános áruhiány miatt a fokozatosan kiépülő országos hálózat árudái sem tudták a legalapvetőbb igényeket kielégíteni. Az emiatt felszínre kerülő elégedetlenséget csak szította a vasutas berkekben visszaélésekről terjengő pletyka, ami sok esetben igaznak is bizonyult.

A vasutas szakszervezet 1945. augusztus 28-i központi titkári értekezletén már többen kifogásolták a Konzum vasutasságot ellátni képtelen működését. Varjú Gyula, a Konzumhoz kirendelt szakszervezeti ellenőr az általános áruhiány, a kevés tőke és a szállítókapacitások hiánya mellett azzal magyarázta az áruhiányt, hogy az állomások személyzete sokszor csak némi részesedés fejében volt hajlandó kirakodni a szállítmányt.¹⁰⁴⁴ Az kétségtelen tény, hogy augusztus elején 4 teherautó és 4 vasúti teherkocsi állt a szövetkezet rendelkezésére, amivel az ország 25 értékesítési pontját kellett ellátnia, ami az adott közlekedési körülmények mellett nagyon nehéz feladatot jelentett.¹⁰⁴⁵ A szakszervezet szeptember 17-i összehívásos ülésén is hosszan foglalkoztak a Konzummal, ahol Kovách Jenő, a Konzumhoz kirendelt személyzeti

¹⁰³⁹ MNL OL Z1523. f. 69. cs. 1947. júl. 15-i üzletigazgatói értekezlet. Varga László hozzászólása Oláh Imre jelentéséhez.

¹⁰⁴⁰ Pálmány 1981: 89–90.

Az államvasúti alkalmazottak részére már az I. világháború alatt és az azt követő években is működött értékesítő szövetkezet.

¹⁰⁴¹ MNL OL M-KS. (SZKL.) 274. f. 25. csoport. 117. ő. e. 84–85. Feljegyzés Dr. Budai Károlyról.

¹⁰⁴² Baráth 2003.

¹⁰⁴³ „Felhívás.” MÁV Hivatalos Lap. 1945. 2. sz. 10.

¹⁰⁴⁴ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 4. dosszié, 18–20.

¹⁰⁴⁵ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 10. dosszié. Nyugati pályaudvar helyi csoport vezetőségi ülése, 1945. aug. 4. Meglepő módon nem minden üzletvezetőségi székhelyen volt Konzum áruda, 1946 őszén még csak ígéret volt, hogy az üzletvezetőségek székhelyein is nyitnak majd árudákat. SZKL. 48. f. 23. dosszié. Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezet országos vezetőségi ülése, 1946. okt. 18.

vezető óvakodott az általánosítástól, miszerint minden konzumos „gazember”, de háromtagú vizsgáló bizottság kiküldését javasolta. Varjú ismét az általános áruhiányt jelölte meg a problémák legfőbb forrásának. Végül egy hattagú ellenőrző bizottság kiküldéséről határoztak a felmerült visszaélések, illetve a vasutasok panaszainak kivizsgálására – ennek eredményéről azonban nem maradt fenn adat.¹⁰⁴⁶

A korábbi elégedetlenséget fokozta, hogy a nyugdíjas vasutasok is Konzumtól próbálták beszerezni az élelmiszert. A Nyugati pályaudvar vasutasai például sérelmezték, hogy a nyugdíjasok már reggeltől sorban állnak az áruda előtt és mindent felvásárolnak, mielőtt a szolgálatban lévő vasutasok egyáltalán tudomást szereznének arról, hogy éppen mi kapható az üzletben.¹⁰⁴⁷ Felvetődött, hogy a Konzum hozzon létre tehenészetet a főváros környékén a vasutasok ellátására, amit azzal utasítottak el, hogy senki sem merné vállalni a felelősséget, ha az oroszok elhajtánák az állatokat.¹⁰⁴⁸ A Déli pályaudvar vasutasai is hasonló panaszokat fogalmaztak meg november 6-i gyűlésükön, de itt konkrét vádak is elhangzottak, például a kifizetethez képest kiadott kevés krumpliról és hagymáról.¹⁰⁴⁹

A Konzummal szembeni vádakhöz hozzátartozott az is, hogy a háború hat éve alatt az egyre romló ellátás mellett a vasutasoknak ugyanolyan pontosan kellett ellátniuk felelősségteljes és sokszor fizikailag is jelentős erőfeszítést kívánó munkájukat. A háború után a társadalom felbolydult lelkiállapota, a felkavart indulatok és következményeik ugyanúgy megjelentek a szárnyas kerék katonái között, mint a lakosság más rétegeinél. Akkor is a Konzumot vagy az aktuális beszerzéssel megbízott személyt tették felelőssé elmaradt juttatásaik miatt, ha azoknak nem is volt közükhöz a problémához.

A szövetkezettel kapcsolatos panaszok nem csak a hiperinflációs időszakot kísérték végig. A hideg idő közeledtével a tüzelő beszerzése mellett a télire elegendő krumpli, hagyma, hüvelyesek, valamint a meleg ruha és lábbeli kérdése vált a vasutasok legfőbb gondjává. 1947

¹⁰⁴⁶ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 4. dosszié. 6–10.

¹⁰⁴⁷ A nyugállományú vasutasokat a szolgálati lakások miatt is támadták az aktívak. A Keleti pályaudvar 7500 vasutasa nevében a helyi szakszervezeti elnök 1948 nyarán a vasutasok lakáshiányának megoldását kérte a központtól, illetve, hogy járjon el a minisztériumban a Kerepesi út 8 sz. alatti MÁV lakásokban élő nyugdíjas vasutasok átköltöztetése érdekében a felújított romlakásokba. Így a megüresedett szolgálati lakásokba költözhetnének az alkalmazottak és nem kellene órákig utazniuk a munkába és haza, ami miatt fáradtan látják el szolgálatukat, „veszélyeztetve a hároméves terv sikerét”. MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 99. dosszié. Keleti pályaudvar szakszervezeti csoport ülése, 1948. jún. 16.

A lakásínségen a MÁV minden igyekezete ellenére sem tudott segíteni, csak egy átfogó állami lakásépítési és helyreállítási program segíthetett volna. Az üzletigazgatói értekezleteken folyamatosan szerepelt az alkalmazottak szociális helyzetének ismertetése keretében a lakáskérdés is. Lantos Pál üzletigazgató-helyettes a debreceni üzletvezetőség lakáshelyzetét az alábbi drámai szavakkal esetelte: „A lakáshelyzet terén semmi változás nincsen. Igen sok alkalmazottunk lakik még szükség-lakásnak is alig nevezhető odúban. A segítségre semmi lehetőség nem mutatkozik.” MNL OL Z1523. f. 69. cs. 1947. szept. 16-i üzletigazgatói értekező.

¹⁰⁴⁸ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 10. dosszié. Bp. Nyugati pályaudvar helyi csoport taggyűlése. 1945. nov. 8.

¹⁰⁴⁹ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 10. dosszié. Bp. Déli pályaudvar helyi csoportjának taggyűlése. 1945. nov. 6.

őszén a kisújszállási szakszervezeti titkár még mindig arra panaszkodott, hogy a Konzum nem fordít megfelelő figyelmet a vasutasok ellátására.¹⁰⁵⁰ Az október 15-i budapesti területi titkári értekezleten is azt sérelmezték a szakszervezeti titkárok, hogy drágán és rossz minőségben árult a szövetkezet.¹⁰⁵¹ Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének 1947. december 1–3 között rendezett II. kongresszusán kénytelen volt elismerni, hogy a Konzum csak most kezdi betölteni funkcióját.¹⁰⁵² A Konzum-ellenes hangulat kialakulását az 1947 nyarán felosztatott közellátási csoportok volt vezetői is szították, akik így akarták kiharcolni csoportjuk visszaállítását, amivel a keletkezett jelentős adósságok eltussolását is megoldhatták volna. Az 1947 augusztus havi helyzetképet tárgyaló üzletigazgatói értekezleten Budai Károly, az Anyag- és Leltárbeszerzési Főosztály vezetője válaszolt az üzletigazgatók élelmezési, ruházati és tüzelőanyag-ellátást illető kritikákra. Visszautasította a Konzumot ért vádakot, meglátása szerint ugyanis számos esetben a személyzet nem élt a Konzum által már nyáron felajánlott kedvezményes tüzelőanyag és élelmiszer-beszerzési lehetőségekkel. Az utólagos feliratkozásokat a közellátásügyi kormányservek pedig nem minden esetben fogadták el. Ennek ellenére ígéretet tett minden vasutas alapvető élelmiszerekkel és tüzelővel való ellátására.¹⁰⁵³

A MÁV Igazgatóságon belül a Közellátási Önálló Osztály feladata volt a vasutasok alapvető ellátásának megszervezése, részben a Konzum, részben a szolgálati főnökségeken keresztül. 1945 őszére óriási erőfeszítésébe került a családtagokkal együtt 60 000 fős budapesti vasutasság ellátása. Csak a Budapestről induló utazószemélyzet részére napi 8-10 mázsa kenyeret kellett süttetni, amihez 12 teherkocsi lisztre volt szükség. Az osztály vezetése többször tárgyalt a közellátásügyi minisztériummal – több esetben személyesen a miniszterrel is – de az első hónapokban vajmi kevés eredményt tudtak elérni a vasutasoknak kiutalandó élelmiszerek (elsősorban liszt és krumpli) tekintetében. Tovább nehezítette a helyzetet az egyes hivatalok, illetve kormányservek közötti csatározások. Hiába engedélyezte Rónai Sándor közellátásügyi miniszter a krumpli vásárlását a Konzum részére (egy hét múlva már le is szállított 577 tonna krumplit a szövetkezet), a Burgonyakereskedők Országos Szervezetébe (BURGOSZ) tömörült kereskedők gáncsokkodására végül szerződést kellett kötnie a szervezettel, amely ígéretet tett a

¹⁰⁵⁰ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 45. dosszié, 105. Vasutas Szakszervezet Központi Pályafenntartási szaktitkárának beszámolója Kisújszálláson, 1947. okt. 29.

¹⁰⁵¹ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48.f. 48. dosszié. 1947. szept. 15-i, okt. 15-i és nov. 15-i területi titkári értekezletek.

¹⁰⁵² MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 41. dosszié. Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének 1947. december 1-3 között a Vasutasok székházában tartott II. kongresszusának jegyzőkönyve. Gerő december 2-án tartotta meg beszédét.

¹⁰⁵³ MNL OL Z1523. f. 69. cs. 1947 szept. 16-i üzletigazgatói értekezlet. Budai Károly válasza Varga László észrevételeire.

vasutasok burgonyával való ellátására. A novemberi beszámoló szerint azonban jócskán elmaradt a burgonyaszövetkezet a vállalásától, csak a vasutasok 80%-a kapta meg a 100 kg-os téli adag első részletét jelentő 50 kg-os csomagot, a második részletre remény sem mutatkozott.¹⁰⁵⁴

A zsiradék terén úgy próbált segíteni beosztottjain az Igazgatóság, hogy öt vagon sót vásárolt, amelynek egy részét közvetlenül a szolgálati főnökségeknek osztották ki további cserekereskedelem alapjául, másik részét pedig központilag cseréltek el, hogy az utazószemélyzet szükségleteit biztosíthassák.

Jóllehet 1945 őszére javult a MÁV és a Közellátásügyi Minisztérium viszonya, amit ezt Fogarassy János osztályfőnök elsősorban a közellátásügyi tárcánál frissen megszervezett üzemi osztály működésével magyarázott, áru hiányában, és az egyre gyorsuló infláció miatt egyre nehezebbé vált a Közellátási Önálló Osztály munkája. *„Az utóbbi időben, mintha megértőbb volna a helyzet a közellátási minisztériumnál, mert láthatólag könnyebben kapunk kiutalást, azonban újabban az okozza a beszerzési nehézségeket, hogy a termelők bizalma megrendült a pénz értékálló és vásárló erejében, ugyanakkor maga is iparcikkek hiányával küzd, tehát a cseréhez folyamodott, pénzre nincs szüksége. Ezért minden igyekezettel azon leszünk, hogy minél több vásárlásra felhasználható cseretárgyat szerezhessünk be, mert ezen múlik a további ténykedésünk sikere.”*¹⁰⁵⁵

A MÁV azzal is segíteni próbált budapesti munkavállalóin, hogy 400 vasutas gyermeket vidéki családokhoz helyezett el a téli hónapokra. A befogadó családoknak természetben fizették ki a gyermekek eltartási költségeit.¹⁰⁵⁶ 1946 tavaszán sertések vásárlásával készült fel a későbbi zsiradék-igények kielégítésére a MÁV, emellett az aszály miatt mielőbbi gabonafelvásárlást javasoltak, tekintettel arra, hogy az egekbe szökő feketepiaci árak miatt a krumpli is elérhetetlenné vált. Ezzel szemben tojással és zöldséggel már napi rendszerességgel el tudták látni a vasutasokat, sőt húsvétkor a miniszter utasítására 38 ezer fővárosi, székesfehérvári és szolnoki vasutas részesült ajándécsomagban, amely lisztet, lekvárt, bort, tojást és cigarettát tartalmazott.¹⁰⁵⁷

A szovjetektől a vasutasok általában csak akkor kaptak bármilyen étellemezt, ha a hadsereg közvetlen katonai igényeit szolgáló feladatot hajtottak végre, mint vasúti pálya vagy

¹⁰⁵⁴ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945. nov. 13-i igazgatósági értekezlet. Fogarassy János jelentése.

¹⁰⁵⁵ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945. nov. 13-i igazgatósági értekezlet. Fogarassy János jelentése.

¹⁰⁵⁶ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1946. máj. 14-i igazgatósági értekezlet. Tompos István jelentése.

¹⁰⁵⁷ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1946. máj. 14-i igazgatósági értekezlet. Budai Károly jelentése.

távközlés helyreállítása, hadifogolyvonat vagy katonai szállítmány továbbítása. Ez azonban eseti jellegű volt, nem minden esetben kaptak élelmiszert.

A hónapok múlásával a települési közellátás (újra)kiépülő rendszere is belépett az élelmiszer-ellátásba. Rákospalota-Újpest vasútállomáson, hogy megtakarítsák a kenyérért való sorban állást, illetve, hogy biztosan jusson nekik kenyér, a helyi szakszervezeti csoport az ottani közellátási vezetővel tárgyalva elérte, hogy az állomáson szolgálók egy tételben kapják meg kenyérfejadagjukat – természetesen csakis jegy ellenében. (26. kép)¹⁰⁵⁸

A vasutasok maguk is igyekeztek újabb élelmiszerforrásokat felkutatni, gondoskodni magukról, annál is inkább, mert az egyre gyorsuló infláció idején a fizetésük mind kevesebbet ért a piacon. Ezen a 15/1946 számú Gazdasági Főtanács rendelet a kalóriabérezésről sem tudott érdemben változtatni, aminek értelmében február 1-től a bért pénzben és természetbeni juttatásban kellett kifizetni – vagy a heti bérfizetéskor az élelmiszer árát kellett téríteni.¹⁰⁵⁹ Az egyes élelmezési kategóriákat a 490/1946 M.E. sz. rendelettel felállított háromtagú országos bizottság állapította meg, amely a Szakszervezeti Tanács, a Gyáriparosok Országos Szövetsége és az Iparügyi Minisztérium küldötteiből állt. A szén- vagy ércbányában, illetve bármely üzemnél nehéz testi munkát végző dolgozó, ahol huzamosabb ideig 400 C⁰ feletti sugárzó hőmérsékletnek volt kitéve, vagy aki legalább 45 C⁰ hőmérséklet mellett dolgozott, ott heti 19 900 kalóriaértékű élelmiszert kellett biztosítani a munkavállalónak. A testi munkás, illetve szellemi munkavállaló besorolású személyeknek heti 17 320 kalóriát, a családtagoknak pedig heti 8560 kalóriát állapított meg a bizottság.¹⁰⁶⁰ A vasutasok túlnyomó többsége a testi munkás kategóriába tartozott, csak a mozdonyszemélyzet és a fűtőházak, műhelyek kovácsműhelyeiben dolgozók kaptak nehéz testi munkás besorolást. A február 15-én életbe lépett módosítással a Gazdasági Főtanács a nehéz testi munkások kalóriaszükségletét heti 16 000-re, a testi munkát vagy szellemi munkát végzőkét heti 14 000-re csökkentette.¹⁰⁶¹

¹⁰⁵⁸ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 11. dosszié. 18. Rákospalota-Újpest állomás helyi szakszervezeti csoport ülése. 1945. okt. 3.

¹⁰⁵⁹ „A Gazdasági Főtanács 15/1946. G. F: számú rendelete a kollektív (tarifális) szerződések hatálya alá tartozó munkavállalók élelmiszerellátásáról.” Magyar Közlöny. 1946. 27. sz. 2–3.; Rác 1971: 78. Rác szerint a Gazdasági Főtanács ezzel a rendeletével az üzemi bizottságok válláról a munkáltatók vállára helyezte át az élelmiszerzés terhet, hogy az üzemi bizottságok eredeti feladatuknak megfelelően a gyárak, üzemek vezetésének ellenőrzésére fordítsák minden figyelmüket.

A rendelet szerinti kalóriabérezés bele is került az órabérezésekkel kötött 1946. I. félévi kollektív szerződésbe. MNL-OL M-KS. (SZKL). 1. f. 6. á. 308. ö. e. MÁV órabérezés alkalmazottainak kollektív szerződése 1946 I. félévre, 1946. febr. 11.

¹⁰⁶⁰ Átszámítva napi adagokra a nehéz fizikai munkát végzőknek 2843, a fizikai munkát és szellemi munkát végzőknek 2474, a családtagoknak pedig 1222 kalória jutott – elméletben.

¹⁰⁶¹ „A Gazdasági Főtanács 17/1946. G. F: számú rendelete a kollektív (tarifális) szerződések hatálya alá tartozó munkavállalók élelmiszerellátásának újabb szabályozása tárgyában.” Magyar Közlöny. 1946. 44. sz. 2–3. Ez 2285, illetve 2000 kalóriás napi adagot jelentett.

14. táblázat: Élelmiszer fejadagok, 1946 február 15.

Heti élelmiszeradag						
Megnevezés	Nehéz testi munkás		Testi munkás		Családtag	
	mennyiség (kg)	kalória-érték	mennyiség (kg)	kalória-érték	mennyiség (kg)	kalória-érték
kenyér	2,35	5 405	2,10	4 830	1,05	2 415
főzőliszt	0,55	1 980	0,50	1 800	0,25	800
bab	0,80	2 560	0,70	2 240	0,35	1 120
borsó	0,24	792	0,20	660	0,10	330
tojás	0,10	147	0,10	147	0,05	74
túró	0,24	264	0,20	220	0,10	110
burgonya	4,00	2 620	3,50	2 292	1,75	1 145
káposzta	1,60	480	1,40	420	0,70	210
hagyma	0,16	82	0,14	70	0,07	35
gyümölcsíz	0,16	160	0,14	140	0,07	70
olaj	0,60	5 400	0,50	4 500	0,25	2 250
paprika	0,06	0	0,06	0	0,03	0
összesen		19 890		17 319		8 559

A vasútnál ez azonban írott malaszt maradt. A MÁV képtelen volt az összes vasutas természetbeni ellátását biztosítani, 1946 májusáig mindössze kétszer nyújtottak természetbeni megváltást, akkor is csak a családfőt megillető mennyiségben. A napról napra gyorsuló infláció miatt a Gazdasági Főtanács fizetésemelési határozatai sem értek semmit, ahogy a MÁV-nál hetente szorzószámmal megállapított bérek sem. Amíg 1946 februárjában egy öttagú család kalóriamegváltási összegéből 1 kg zsírt és 8 kg lisztet lehetett vásárolni, május elején már mindössze 3 dl étolajat. Emiatt a vasutasok a szabad kereskedelemre voltak utalva, a reménytelennek tűnő helyzetben pedig sztrájkjal és a helyi szakszervezeti csoportok leváltásával fenyegetőztek – panasolta a vasutas szakszervezet a Szakszervezeti Tanácshoz írt levelében, egyúttal sürgős intézkedést kérve, hogy a vasutasokat is a magániparban alkalmazottakhoz hasonló ellátásban részesüljenek.¹⁰⁶² A szakszervezet – érezve az érdekképviselőbe vetett bizalom megrendülését – 1946 januárjában küldöttséget indított Gyócsi Jenő főtitkár vezetésével a pénzügyminiszterhez a minisztertanács által engedélyezett

¹⁰⁶² MNL OL M-KS. (SZKL.) 1. f. 6. á. 101. ó. e. Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete Központi titkárának levele a Szakszervezeti Tanácshoz, 1946. máj. 8. A vasutasok és a magánvállalatok alkalmazottainak fizetési és juttatási különbségeiben rejlő jelentős eltérésre, és az ebből fakadó problémákra már 1945 nyarán felhívta a figyelmet Bánhidi Zoltán, a MÁV ideiglenes vezetője. MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945. jún. 12-i igazgatósági értekezlet. Bánhidi Zoltán értekezletet berekesztő zárszava.

120 000 pengő beszerzési segély novemberig visszamenőleges megadása érdekében, illetve egy másikat az iparügyi miniszterhez a vasutasok ruházati és lábbeli ellátásának ügyében.¹⁰⁶³

A kritikus helyzetértékelés nem volt alaptalan, 1946. február 6-án az Istvántelki Főműhelyben a kovácműhelyből kiindulva vadsztrájk robbant ki a jegyre kapható margarin drágasága miatt. A spontán munkabeszüntetés áterjedt az Északi és a Dunakeszi főműhelyekre is, és csak másnap délután ért véget a munkabeszüntetés, miután egy küldöttség tárgyalt a miniszterrel. Február 12-i igazgatósági értekezleten Kopasz Károly elnökhelyettes, a gépészeti főosztály vezetője szigorú vizsgálatot ígért, aminek eredményeképpen a „bűnösök” közül a kinevezett státusban lévők fegyelmi bíróság elé állítását, az ideiglenes alkalmazottak esetében pedig az elbocsátást tartotta kívánatosnak. Király Géza, a szakszervezet elnöke is mélyen elítélte az akciót: „... mi a legdrasztikusabb módon fogunk eljárni mindenki ellen, akik a sztrájkot kezdeményezték, illetőleg megindították”. Egyúttal reményét fejezte ki, hogy a szigorú büntetés elejét fogja venni minden további munkabeszüntetésnek.¹⁰⁶⁴ Két nappal később jelentette a miniszternek Gyócsi Jenő, a vasutas szakszervezet kommunista párti főtitkára, hogy a sztrájk kirobbantásában játszott szerepük miatt az Istvántelki főműhelyből 17, az Északiból 9, a Dunakesziből pedig 6 munkást kell elbocsátani, illetve a pártokból és a szakszervezetekből kizárni. A 32 munkásból 16 szociáldemokrata, 10 kommunista, 1 kiscgazda, 3 pedig pártonkívüli volt, kettőről nem sikerült kideríteni pártállását.¹⁰⁶⁵ A vasutas szakszervezet vezetése egyértelművé tette, hogy elítéli a vadsztrájkot, az abban résztvevők „elárulták a szakszervezeti mozgalmat”.¹⁰⁶⁶ Az Istvántelki Főműhelyben március 5-én folytatták le a vizsgálatot, aminek eredményeképpen Molnár László rézművest, Végh Emil betűíró, Koleszál Lajos és Major József lakatosokat, valamint Mezei István bádogost állásvesztésre ítélték, 4 alkalmazott feddésben részesült, 5 személyt pedig áthelyezéssel büntettek.¹⁰⁶⁷

1947 végén a mintegy 15 000 fős utazószemélyzetet a IV. ellátási csoportba, alacsonyabb melegüzemi fejadaggal ellátandók csoportjába sorolták, ami heti 10,9 kg kenyérlisztet jelentett. A testi munkásoknak 6,5, az irodai és szellemi alkalmazottaknak mindössze 4,3 kg kenyérliszt járt egy hétre.¹⁰⁶⁸

¹⁰⁶³ „Vasutasok küldöttsége a pénzügyminiszternél.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 1. sz. 3.

¹⁰⁶⁴ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1946. febr. 12-i igazgatósági értekezlet. Király Géza hozzászólása Kopasz Károly jelentéséhez. 19.

¹⁰⁶⁵ Gadanez 1997: 133.

¹⁰⁶⁶ Pászty Károly: Sztrájkjog, szakszervezeti fegyelem és bojkott. Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 2-3. sz. 1.

¹⁰⁶⁷ „A vadsztrájk esetének vizsgálati eredménye.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 4. sz. 2.

¹⁰⁶⁸ MNL OL M-KS. (SZKL.) 1. f. 6. á. 150. ő. e. Szakszervezeti Tanács javaslata a Gazdasági Főtanácsnak az élelmiszeradagok módosítására, 1947. nov. 24.

Hasonló gondot jelentett a ruházat és lábbeli kérdése. Már a hadigazdálkodás is kedvezőtlenül hatott a vasutasok ellátására, a hónapokig tartó harcok alatt és közvetlenül utána szó sem lehetett új ruha és bakancs vagy csizma vételezéséről. 1945 őszén a kispesti vasutasok arra panaszkodtak, hogy sokan már rongyokban kénytelenek járni, amiért az utasok csúfolódó megjegyzéseket tettek. A textilhiány miatti magas árakat pedig képtelenek a fizetésükből kifizetni.¹⁰⁶⁹ Ruhát és lábbelit az összes vasutas részére szerezni teljességgel lehetetlennek bizonyult, miközben a gyárakban, bányákban dolgozók ugyanúgy ruhára vártak. A cipő- és bakancshiányt külföldről behozott gumitalppal igyekeztek kezelni. A novemberig leadott igénylések alapján 13 000 pár gumitalpat osztottak ki, amit további 80 000 pár Csehszlovákiából vásárolt gumitalp beszerzése követett.¹⁰⁷⁰ Néha sikerült egy-egy tétel ruhaneműt vagy anyagot szétosztani, de ezek az akciók is mint csepp a tengerben számítottak. Az 1946 őszén érkező UNRRA-segélyekből a vasutasok is kaptak ruházatot, de jelentősebb ruházati beszerzés csak 1946 augusztusában történt, amikor a szakszervezet svédországi tanulmányútra küldött képviselőinek 2000 zubbonyt, 2000 nadrágot és 6000 bakancsot sikerült megvásárolni a svéd hadsereg készleteiből. A svéd kormány további 5-6000 ruhát, valamint a francia vasutas gyerekeknek gyűjtött cipőkből megmaradt 1500-2000 pár lábbelit ajánlott fel, utóbbiakat 2-3 hét múlva útnak is indították Magyarországra. A vasutas szakszervezet szeptember 13-i országos vezetőségi ülésén a további svéd ruhák beszerzése mellett döntött, amiket a következő év tavaszán ki is osztottak.¹⁰⁷¹ A katonai egyenruhákat a MÁV feketére festette, illetve a vasúti szolgálathoz szükséges mérten átszabatta kiosztás előtt.¹⁰⁷² A svéd katonaruhák minőségét sok kritika érte, csakúgy, mint az UNRRA-szállítmányok ruháit, ezért az Igazgatóság 16061/1947. G. IV. sz. rendeletével a kihordási idejüket csökkentette. Az addig beszerzett bakancsok minőségével, tartósságával is adódtak problémák, az Igazgatóság megígérte, hogy 1947 őszére visszatérnek a csizma-ellátáshoz. Svájcból is érkeztek ruhaadományok, amelyeket a vasutasok között osztottak szét.¹⁰⁷³ A külföldi utakon a szakszervezeti delegációk mindenhol igyekeztek segítséget kérni a társszakszervezetektől, illetve gyűjtés indítására buzdítani külföldi partnereiket.¹⁰⁷⁴

¹⁰⁶⁹ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 21. dosszié. 22. Kispesti vasutas szakszervezet taggyűlése, 1945. nov. 17.

¹⁰⁷⁰ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945. nov. 13-i igazgatósági értekezlet. Fogarassy János jelentése.

¹⁰⁷¹ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 23. dosszié. Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének vezetőségi ülése, 1946. szept. 13.; és 50. dosszié. Budapesti területi központi értekezlet, 1947. márc. 20.

¹⁰⁷² „Az egyenruhákat mérték után az üzletvezetőségek készítették el.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 3. sz. 6.

¹⁰⁷³ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 38. dosszié. MVHOSzSz forgalmi szaktitkárságának beszámolója az 1946/47. évi működéséről. D.n.

¹⁰⁷⁴ „A szervezett magyar vasutasság képviselőinek látogatása a külföldi vasutas szakszervezeteknél.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 9. sz. 1.

1947 őszéig 87 000 pár bakancs szétosztásáról számoltak be a szakszervezet budapesti területi titkári értekezletén, amivel a bakancskérdést megoldottnak tekintették. Esőköpenyből, csizmából és irhasubából viszont továbbra is hiány mutatkozott, ami elsősorban a forgalmi és vontatási személyzetet érintette érzékenyen.¹⁰⁷⁵ A bakancs beszerzését a MÁV Igazgatóság közvetlenül is próbálta segíteni, 12 500 amerikai bakancsot – vélhetően a hadifélesleg árukölcsön keretében beszerzett lábbelikből – osztott szét 1947 tavaszán. (25. kép)¹⁰⁷⁶ Az illetményruházat körüli mennyiségi és minőségi problémákat – bár 1946-tól folyamatos javult a helyzet – a vizsgált időszakban teljesen megoldani nem sikerült, sok esetben viszont a mérettel volt gond.¹⁰⁷⁷ Ez utóbbi problémát 1947 tavaszán orvosolta a MÁV, amikor nem csak új formaruha bevezetését jelentette be a vasúti vezetés, hanem engedélyezte, hogy a tisztek mellett a segédtisztok és altisztek is méretvétellel készültek, azaz személyreszabott egyenruhát viselhessenek.¹⁰⁷⁸ Az élelmiszerellátáshoz hasonlóan azonban a ruha- és lábbeli ellátás még 1948-ban sem oldódott meg teljesen.

A pénzügyi stabilizációval egyidejűleg a vasutas illetményeket is új alapokra helyezték, amely a kezdeti reményeket nem váltotta, nem válthatta be. Az új illetmény szabályzatot 1946. december 1-én követte a státuszrendezés, a besorolások kialakításában a szakszervezet is részt vett. Az addig hatályban lévő rendszerben órabéres, havibéres státuszú alkalmazottak közül állandósították azokat, akik legalább 3 éve dolgoztak a vasútnál, ráadásul egyes veszélyes munkaköröknél bevezették a korkedvezményes nyugdíjjogosultságot is.¹⁰⁷⁹ Az új rendszerben 15 munkaköri csoportot és 30 fizetési osztályt hoztak létre, szemben a régi illetménytáblázat jóval differenciáltabb kategóriáival.¹⁰⁸⁰ Az egyszerűsítés – ami egyben a társadalmi különbségek csökkentését is kifejezni hivatott volt – jelentősen átrajzolta a fizetési kategóriákat. A fizetések nivellálásával – egy szakmunkás is megkereshette egy tisztképzőt végzett felügyelő fizetését, illetve a pályamunkás és az államvasutak elnöke közötti korábbi nyolcszoros különbség alig a felére csökkent – hosszú távon súlyos sebet ejtettek a vasutasság presztízsén, ami ha ekkor még nem is, de az 1960-as évektől érezhetően befolyásolta a vasút

¹⁰⁷⁵ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 48. dosszié. 1947. nov. 15-i titkári értekezlet.

¹⁰⁷⁶ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 50. dosszié. Budapesti területi központi értekezlet, 1947. márc. 20.

¹⁰⁷⁷ „A mértékutáni egyenruháért harcolunk!” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 2. sz. 6.

¹⁰⁷⁸ „Az új vasutas egyenruha ismertetése.” MÁV Hivatalos Lap. 1947. 17. sz. 180.; „Méretvétellel készített segédtisztai és altisztai egyenruhák bevezetése.” Uo.

¹⁰⁷⁹ „A magyar köztársaság kormányának 8430/1946. M. E. számú rendelete az államvasúti alkalmazottak illetményeinek és nyugellátásának rendezése tárgyában.” Magyar Közlöny. 1946. 166. sz. 6–8.; „A vasutasok százéves vágya teljesült: Három év után minden MÁV alkalmazott kinevezett lesz.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 8. sz. 3.

¹⁰⁸⁰ A régi és az új illetménytáblázatokat lásd: Neuschl–Simon 1999: 42–47.;

munkaerőhelyzetét.¹⁰⁸¹ Az illetmény kiegészülhetett különféle pótlékokkal, illetve családi pótlékkal is. A vasutas illetmények azonban nem csak egymáshoz képest közeledtek, de az új bértáblázattal a fizetésük általános gazdasági versenyképessége is csökkent. A régi rendszerből ugyanakkor módosított formában átkerült az alkalmazott lakóhely szerinti differenciálás. Az új illetményrendszer előtt azok a kinevezett vasutasok, akik nem rendelkeztek saját ingatlannal, és akiknek a vasút nem tudott szolgálati lakást biztosítani, vagy nem a rangjához illő lakást tudott csak adni, lakáspénzt kaptak. Ennek mértéke attól függött, hogy a lakhely milyen jellegű településen volt. Ezt a differenciálást illesztették be az új illetményrendszerbe, amikor fenntartották a korábbi három lakáspénzosztályt. Az elsőbe tartozott Nagy-Budapest és vonzáskörzete, a másodikba a törvényhatósági jogú és rendezett tanácsú városok, a harmadikba sorolták az összes többi településtípust. A különbségtétel oka a megélhetési költségekben keresendő, a faluban lakóknak lehetőségük nyílt haszonállat tartására, veteményes kert művelésére, ezzel szemben a városokban, fővárosban lakóknak erre nem volt módjuk, és a bérleti díj is magasabb volt. Nem véletlen például, hogy az őrházak és a mellékvonali állomásépületek is gazdasági udvarral épültek anno, ahol a vasutas-család háziállatokat tarthatott, illetve a vasúti töltés oldalában legeltethették állataikat.

¹⁰⁸¹ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 23. dosszié. Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezet 1946. nov. 25-i országos vezetőségi ülése.

Az MKP adatgyűjtése szerint 1948-ban a fizetések között valamivel nagyobb különbségek mutatkoztak. A vasút felső vezetése átlagosan 1000 Ft havi keresettel rendelkezett. Mérnökök és technikusok átlagosan 960 Ft-ot, műszaki felügyeleti személyzet (művezető, forgalmi szolgálattevő, szemaformester, stb.) 654 Ft-ot, irodai tisztviselők (előadók, könyvelők, áru pénztárosok) 802 Ft-ot, Vonatvezetők, mozdonyvezetők 955 Ft-ot, segédlevéllel rendelkező szakmunkások (előfűtők, állomáskezelő forgalmi kiadóőrök, stb.), kocsirendezők, vonatfékezők, fűtők átlagosan 628 Ft-ot, ipari munkára betanított munkások (gépkezelő, váltóőr, tűzoltó, kazánkezelő) 508 Ft-ot, pályaőrök, málházók, kapusok 443 Ft-ot, egyéb segédmunkások 390 Ft-ot kerestek. Természetesen a beosztástól, szolgálati évtől és szolgálati ágtól függően jelentős eltérések fordulhattak elő az átlaghoz képest. Az összesítés szerint a 78 000 alkalmazott részére havonta 45 256 990 forintot fizettek ki illetményekre. MNL OL M-KS. 274. f. 12. csoport. 125 ö. e. MÁV fizetések táblázat.

15. táblázat: Vasutas illetmények 1946. szeptember 1-től¹⁰⁸²

Államvasúti rendszerű fizetési fokozat	Havi illetmény forintban		
	I.	II.	III.
	lakáspénzosztályban		
1	990		
2	840	803	750
3	720	699	645
4	660	630	585
5	600	570	525
6	540	510	465
7	505	477	437
8	470	444	409
9	435	411	381
10	410	386	356
11	385	361	331
12	360	336	306
13	340	316	286
14	320	296	266
15	300	276	256
16	286	262	232
17	272	343	215
18	258	234	204
19	248	224	194
20	238	214	184
21	228	204	174
22	219	197	169
23	210	190	164
24	201	183	159
25	192	176	154
26	185	169	149
27	178	162	144
28	170	156	140
29	163	150	136
30	156	144	132

A stabilizáció óta folyamatosan emelkedő árak miatt – különösen a debreceni és szombathelyi üzletvezetőségeken – visszatérően panaszkodtak a vasutasok, hogy még az alapvető élelmiszereket sem tudják megvásárolni, ruhaneműről vagy lábbeliről nem is beszélve.¹⁰⁸³

Gosztonyi Béla debreceni üzletigazgató beszámolója nem pusztán a csüggedésről, de az

¹⁰⁸² „Táblázat az államvasúti alkalmazottak fizetéséről.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 12. sz. 7.

¹⁰⁸³ A forint bevezetésekor kalkulált árak a lakossági fogyasztás szempontjából fontos termékek 10%-nál volt reális, 30%-nál jelentős forgalmi adót, a fennmaradó résznél pedig jelentős dotációt tartalmazott. Az alapvető élelmiszereknél 20-30%-ot, tüzelőanyagoknál és személyszállítási tarifáknál 45-55%-ot, szolgáltatások és lakbérek esetében még ennél is magasabb arányt ért el a rejtett állami támogatás. Ennek köszönhetően az új ár- és bérrendszer elszakadt a világszociális ártól, ezért rögtön inflálódni kezdett a forint, egészen 1952 végéig. Botos 2006: 206–207, 211.

általános híradásokkal szembeni szkepticizmus megjelenéséről is tanúskodik: „*A nehéz helyzet annál súlyosabban érinti az alkalmazottakat, mert általában meggyőződéssel várták az életszínvonal emelkedését, a jelenlegi helyzet pedig szöges ellentétben áll a táplált reménykedéssel.*”¹⁰⁸⁴ Az elkeseredettség miatt a szakszervezet vezetésével a MÁV három főműhelyéből mintegy kétezer munkás tüntetett 1947. május 19-én az Anyag- és Árhivatal előtt a magas élelmiszerárak, valamint a megfizethetetlen ruha és cipőárak miatt.¹⁰⁸⁵ Nem csak a fővárosban okoztak megélhetési nehézségeket a folyamatosan emelkedő árak és az inflálódó pénz, az ország más pontjain is hangot adtak a vasutasok elégedetlenségüknek.¹⁰⁸⁶ Nem lehet csodálkozni azon, hogy a vasutasok igyekeztek kihasználni kedvezményes utazási és szállítási lehetőségeiket élelmezési helyzetük javítására. A batyuzás és üzérkedés végül már akkora méreteket öltött, hogy augusztus 2-án Varga László MÁV-elnök 55835/1947. C I. sz. rendelettel csak a saját háztartás részére indokolt mennyiségű élelmiszer szállítását engedélyezte az alkalmazottaknak. Szállítási igazolvány nélkül, kézipoggyászként legfeljebb 20 kg csomagot lehetett felvinni a személykocsiba. A csomagban egyszerre legfeljebb az alábbi mennyiséget lehetett szállítani: 20 kg krumpli, 3 kg borjúhús, marhahús, sertéshús vagy egyéb hentesáru, 5 kg liszt, 2 l étolaj, illetve 2 l tej, 1 l tejföl vagy tejszín, 1 kg sajt, 1 kg vaj, 2 kg túró vagy gomolya, 1 kg zsír vagy zsírszalonna. A rendelet ellen vétőkkel szemben szigorú retorziót ígért, az üzérkedésen, batyuzáson ért alkalmazott, illetve családtagja időlegesen, vagy akár végleges hatállyal is elveszthette kedvezményes utazást biztosító igazolványát.¹⁰⁸⁷

Egyesek persze máshogy (is) igyekeztek plusz jövedelemre szert tenni. A már említett szén- és árudézmálásokon¹⁰⁸⁸ kívül nem egy esetben sikkasztással, vagy intézeti javak és szerszámok eladásával próbálták kiegészíteni jövedelmüket. Rettegi Béla műszaki tanácsos például kenőpénzt, illetve jutalékot kért faipari szerszámgépek értékesítésével foglalkozó kereskedőktől, hogy a Keleti pályaudvar helyreállításához szükséges gépeket és szerszámokat tőlük rendelje meg a MÁV.¹⁰⁸⁹ Tóth Károly intéző viszont könnyelműen járt el 432 vasutas lisztellátásának megszervezésekor. A vasutasok fejenként 216 forintot fizettek, cserébe Tóth megígérte, hogy fejenként 86,5 kg lisztet szállít le 1948. október közepéig. A vállalt mennyiségnek azonban csak egy részét tudta átadni a vasutasoknak, a fennmaradó pénzzel viszont nem tudott elszámolni. Ráadásul a beszerző útja során, Csanádapácán 9500 forintot

¹⁰⁸⁴ MNL OL Z1523. f. 69. cs. 1947 okt.14-i üzletigazgatói értekezlet. Gosztonyi Béla jelentése.

¹⁰⁸⁵ „Lejebb az árakkal!” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 6-7. sz. 2.

¹⁰⁸⁶ „Mit kérnek a forgalom dolgozói?” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 9-10. 4.

¹⁰⁸⁷ „Vasúti alkalmazottak és családtagjaik szabályellenes szállítási tevékenységének (batyuzásnak, üzérkedésnek, feketézésnek) megakadályozása.” MÁV Hivatalos Lap. 1947. 34. 399.

¹⁰⁸⁸ Lásd a 600., 851., 852. és 1005. lábjegyzeteket.

¹⁰⁸⁹ MÁV Arch. FE. 10024. d. 3/1946 efb.

vesztett kártyán, amit két ismerősétől felvett hitelből fizetett ki. Tóthot a pestvidéki bíróság sikkasztás miatt egy év börtönre és öt év hivatalvesztésre ítélte. A MÁV elsőfokú bírósága mint megbízhatatlan embert elbocsátással büntette.¹⁰⁹⁰ A függőség más vasutast is rossz útra vezetett: Tuba Sándor, a központi pályafenntartási műhely kovácsa 6 kg karbidot akart ellopni, de tetten érték. Az italt igencsak kedvelő, több gyermekes, nehéz anyagi körülmények között élő családapának már korábban is voltak dézsmálási ügyei, csak gyermekeire való tekintettel nem bocsátották el állásából, ehelyett 60 forint pénzbírságra ítélték.¹⁰⁹¹ Az Északi Főműhely három lakatos a ferencvárosi mozdonyvezető segítségével akart rézcsöveket, reszelőket és repceolajat kivinni 1946. május 31-én. A mozdonyvezető az áru feléért vállalta, hogy mozdonyán kicsempészi a lopott holmikat, ám a mozdony kihaladásakor a kapus átvizsgálta a mozdonyt és rábukkant a lopott javakra. Az elsőfokú fegyelmi bíróság pénzbírsággal, illetve előléptetési várakozási idő két éves meghosszabbításával büntette meg alkalmazottait.¹⁰⁹² A MÁVAUT főműhelyében is előfordult hasonló stikli. Kasza Pál lakatos és Árvai Béla gépkocsivezető 60 liter motorolajat akartak kicsempészni és eladni. 20-20 literes adagokban 40 liter olajat sikerült kicsempészniük és eladniuk 360 forintért, de a maradék 20 literre már nem került sor, mert fény derült a lopásra. Árvait az előléptetési idő két évvel meghosszabbításával büntették, Kaszát ezen felül 50 forint pénzbírságra is kötelezték.¹⁰⁹³ Hámori István, a Gépészeti Főosztály műszaki főtanácsosa Horváth Lászlóval, az Északi Főműhely főművezetőjével már nagy tételben játszott. Hámori elintézte a debreceni Hajdúsági Tejszövetkezetnek 6 kg vajért cserébe, hogy az Északi Főműhelyben megjavítsák a tejszövetkezet teherautóját. Az 1945 szeptemberi „szívességre” ekkor csak jóval később, 1946 júniusában derült fény, amikor Horváth-tal közösen 605 kg laposvasat kiszállítottak a főműhelyből Debrecenbe, hogy ott élelmiszert szerezzenek cserébe. A vizsgálatkor derült ki az is, hogy Hámori ajándékokat várt el munkások felvételéért cserébe. Az elsőfokú bíróság viszonylag enyhe ítéletet hozott, előléptetési idejét két évvel meghosszabbították, illetve kötelezték a 96 forint vizsgálati költség megtérítésére.¹⁰⁹⁴

A püspökladányi fatelítőtelep segédtisztje viszont a bérjegyzékek manipulálásával sikkasztott el majdnem 1500 forintot, több havi fizetésének megfelelő összeget 1946. augusztusa és októbere között. Hogy ne bukjon le, meghamisította a házi pénztári nyilvántartót, amivel megrövidítette a munkásokat is. Ugyan novemberben – mivel ekkor főnöke már sejtett

¹⁰⁹⁰ MÁV Arch. FE. 10023. d. 54/1949 efb.

¹⁰⁹¹ MÁV Arch. FE. 10023. d. 18/1947 efb.

¹⁰⁹² MÁV Arch. FE. 10022. d. 7/1946 efb. és FE. 10025. d. 21/1947 efb.

¹⁰⁹³ MÁV Arch. EF. 10025. d. 4/1948 efb.

¹⁰⁹⁴ MÁV Arch. EF. 10022. d. 6/1947 efb.

valamit és nyomozni kezdett – visszafizette az elsikkasztott összeget, ennek ellenére a MÁV kirúgta Darai Barnabást.¹⁰⁹⁵ A balatonboglári állomásfelügyelő menetjegyekkel manipulált, 1945 decemberében. Sári Andor a napi átlagban 50 db III. osztályú jegy helyett 193 db III. osztályú, 150 km-es menetjegy vásárlását jelentette, miközben aznap csak egyetlen személyvonat közlekedett. A vizsgálat kiderítette, hogy máskor is követett el visszaélést a menetjegyekkel, ezért elbocsátották a szolgálatból.¹⁰⁹⁶ Kiss László, a józsefvárosi pályaudvar szertárosa viszont a z ott szolgáló vasutasok érdekében kezelte szabálytalanul a rábízott pénzt. Az 1947. január 13-i pénztár számvizsgálatakor 1614 forint hiányzott. Kiss bevallotta, hogy 15 nehéz helyzetben lévő alkalmazottnak adott 33 és 150 forint közötti kölcsönt azzal, hogy a január 16-i fizetéskor visszafizetik. Az átadott pénzről jegyzéket és elismervényt is készített, illetve aláírta azokat. A vizsgálat végül elismert a többek által tanúsított szociális indítékot, így az elsőfokú bíróság megelégedett 30 forint pénzbírság kiszabásával.¹⁰⁹⁷

Az elégedetlenség miatt, de részben a közelgő országgyűlési választások miatt is 1947 augusztusában 20%-os általános fizetésemelésre került sor, ami a 10. fizetési fokozattól lefelé fokozatosan emelkedett, a legalacsonyabb keresetűeknél elérte a 40%-ot is! Egy év múlva újabb, ezúttal 10%-os béremelés következett, de itt már nem történt differenciálás, minden fokozatnál egységesen a tizedével nőttek a bérek.

¹⁰⁹⁵ MÁV Arch. FE. 10023. d 8/1947 efb.

¹⁰⁹⁶ MÁV Arch. FE. 10022. d. 51/1947 efb.

¹⁰⁹⁷ MÁV Arch. FE. 10023. d. 12/1947 efb.

16. táblázat: Vasutas illetmények 1947. szeptember 1-től¹⁰⁹⁸

Államvasúti rendszerű fizetési	Havi illetmény forintban			Havi nyugbér forintban		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	lakáspénzosztályban			lakáspénzosztályban		
1	1197			838		
2	1017	976	909	712	681	636
3	873	837	783	611	586	548
4	801	765	711	561	535	498
5	729	693	639	510	483	447
6	657	621	567	460	433	397
7	615	581	531	430	407	373
8	573	543	500	401	379	350
9	531	503	465	372	351	326
10	501	473	436	351	330	305
11	471	442	406	330	309	284
12	441	412	376	309	288	263
13	421	392	352	295	274	246
14	401	371	339	281	260	237
15	381	353	316	267	246	221
16	357	321	293	250	225	204
17	345	309	280	241	216	196
18	333	299	271	233	209	190
19	321	291	261	225	204	183
20	309	279	255	216	195	178
21	297	273	249	208	191	174
22	285	267	243	199	187	170
23	279	261	237	195	183	166
24	273	255	231	191	178	162
25	261	243	225	183	170	157
26	255	237	219	178	166	153
27	249	231	213	174	162	149
28	243	225	208	170	157	146
29	237	219	202	166	153	142
30	231	218	199	162	149	139

¹⁰⁹⁸ „Az államvasúti alkalmazottak illetményeinek és a nyugellátottak járandóságainak rendezése.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 8. sz. 5.

17. táblázat: Vasutas illetmények 1948. augusztus 1-től¹⁰⁹⁹

Államvasúti rendszerű fizetési	Havi illetmény forintban			Havi nyugbér forintban		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	lakáspénzosztályban			lakáspénzosztályban		
1	1317			922		
2	1198	1174	1139	839	822	797
3	1119	1070	1000	783	749	700
4	960	921	843	672	645	603
5	802	762	703	561	533	492
6	723	683	624	506	478	437
7	677	639	586	474	447	410
8	60	596	550	441	417	385
9	584	552	513	409	386	359
10	551	519	480	386	363	336
11	518	486	447	363	340	313
12	485	453	414	339	317	290
13	463	431	387	324	302	271
14	441	408	373	309	286	261
15	419	387	348	293	271	244
16	393	353	321	275	247	225
17	380	340	308	266	238	216
18	366	329	298	256	230	209
19	353	320	287	247	224	201
20	340	307	281	238	215	197
21	327	300	274	229	210	192
22	314	294	267	220	206	187
23	307	287	261	245	201	183
24	300	281	254	210	197	178
25	287	267	248	201	187	174
26	281	261	241	197	183	169
27	274	254	234	192	178	164
28	267	248	229	187	174	160
29	261	241	223	183	169	156
30	254	234	219	178	164	153

Hogy mire volt elegendő az adott fizetés, ahhoz segítségül vettük néhány közszükségleti cikk KSH által mért árait. Viszonyításképpen: egy gyáripari munkás 1946 őszén havonta átlagosan 346 forintot keresett, 1948-ra 626 forintra emelkedett az átlagbér. A műszaki és adminisztratív munkakörben alkalmazottak bére 1946-ban átlagosan 702 forint, 1948-ban 1210 forint volt.¹¹⁰⁰

¹⁰⁹⁹ „Kimutatás a tényleges államvasúti alkalmazottak 1948. évi augusztus hó elsejétől járó illetményéről.” Közlekedés. 1948. 4. sz. 4.

¹¹⁰⁰ Botos 2006: 222.

18. táblázat: Alapvető fogyasztási cikkek árai forintban, 1946–1949.¹¹⁰¹

Termék	Mennyiségi egység	1946	1949
kenyér (félfehér)	kg	0,92	1,60
fehérliszt	kg	1,40	1,60
tej	l	2,00	1,50
sertészsír	kg	9,20	17,00
marhahús	kg	8,40	8,40
növényi olaj	l	7,50	10,00
kristálycukor	kg	7,60	6,00
tojás	db	0,32	0,70
teavaj	kg	27,00	24,00
tehéntúró	kg	4,00	3,20
trappista sajt	kg	15,00	14,20
cigaretta (Munkás vagy Kossuth)	db	0,08	0,12
férficipő, száras	pár	145,00	120,00
női cipő, száras	pár	91,00	101,50
tűzifa	q	25,00	30,60
villany	kWh	0,80	1,13
mosószappan	kg	6,24	12,00

Visszatérve az élelmezésre, a vasutasok több lehetőség közül is választhattak annak feljavítására. Az alkalmazottak jelentős része faluról járt be szolgálati helyére, így részben megőrizték paraszti identitásukat és nyári-őszi betakarítási munkák idején a család földjén dolgoztak, vagy elszegődtek részes munkásnak. Ezt elősegítette a földosztás is: a Miskolci Üzletvezetőség már idézett 1945 júliusi jelentésében meg is jegyezte, hogy a munkások a földosztás miatt otthagyták szolgálati helyüket, így a tisztviselőknek kellett kirakodniuk a kocsikat.¹¹⁰² A vasutasok közül is – bár az eddig felmerült források alapján valószínűleg korántsem olyan jelentős mértékben, mint a bányászoknál – többen igyekeztek feketézéssel kiegészíteni egyre értéktelenebb keresetüket és biztosítani családjuk ellátását.¹¹⁰³

Egyes munkahelyeken a közös kertészkedés, földművelés valósult meg, mégpedig úgy, hogy egy elhagyott, vagy a település vezetése által kijelölt területen kezdtek zöldség és gyümölcsstermesztésbe. A miskolci fűtőházhoz beosztottak például a hejőcsabai téglagyár melletti elhagyott bolgárkertészet műveléséhez fogtak hozzá, a paraszti származású fűtők

¹¹⁰¹ Botos 2006: 221.

¹¹⁰² MÁV Arch. BG 10001. d. 1. t. Miskolci üzletvezetőség helyzetjelentése, 1945. júl. 22. 7–10.

¹¹⁰³ MNL OL M-KS SZKL. 48. f. 10. dosszié. 37–39. Északi főműhely bizalmi ülése, 1945. aug. 2. Az ülésen szóba került a munkások elégedetlensége a magas árak és a közellátás állapota miatt azzal fenyegetőztek, hogy elmennek feketézni, ha máshogy nem tudják biztosítani élelmezésüket.

A bányászokkal ellentétben, ahol 1945–1946 során a munkások jelentős százaléka hiányzott a műszakból, mert beszerző útra ment, a vasutasoknál a munkarend miatt kevésbé volt szükség önkényes távollétekre. Bányászok feketezéséről lásd: Erdmann–Pető 1975: VI–VII., 24–25. és 171–175.

művelték a földet, a mozdonyvezetők és lakatosok pedig az ott talált gépeket, traktort javították meg.¹¹⁰⁴ A debreceni fűtőház 40 hold földet bérelt, amit a szabadnaposok műveltek meg, a Nyugati pályaudvaron szolgálók pedig Rákosrendező pályaudvar melletti 3 hold földön hoztak létre veteményest.¹¹⁰⁵

Az önellátó kertészetek, veteményeskertek létrejöttéhez nagy lökést adott az MKP 1945. februári felhívása a munkássághoz és üzemekhez. Arra buzdította a gyárat, illetve üzemi bizottságokat, hogy béreljenek annyi földet, amennyin a dolgozók ellátásához szükséges zöldség és főzelékfélék megtermelhetők. Emellett az egyéni kiskertek kiosztását is támogatták.¹¹⁰⁶ Rákospalota-Újpest vasútállomás személyzete például az újpesti földosztó bizottságnál járt el 1945 őszén, hogy a kiskert-akció keretében továbbra is kapjanak földet konyhakerti zöldségek termesztésére.¹¹⁰⁷

Az egyik legérdekesebb talán az úgynevezett beszerző vonatok esete. Nagyobb állomások, szolgálati helyek tudták megszervezni ezeket az általában 2-4 kocsiból álló vonatok, amiket jellemzően valamilyen kisteljesítményű, mellékvonali gőzmozdony vontatott. A kocsikat megpakolták cserekereskedelemhez felhasználható árucikkal, amikre a gazdáknak szükségük lehetett, mint a só, petróleum, szén, szerszámok vagy éppen a műhelyekben gyártott háztartási eszközök, és néha egészen messzi vidékekre, több napi útra is elmentek lisztért, főzelékfélékért, gyümölcsért, tojásért, húsért, tejtermékekért.¹¹⁰⁸

A közös kertészetekhez és a beszerző vonatokhoz elengedhetetlen volt az együttműködés, szervezésre és feladatmegosztásra volt szükség, amit az üzemi bizottságok végeztek. A beszerző vonatok eleinte spontán szerveződtek, egy-egy fűtőház indított egy-két kocsival egy mozdonyt, amikor volt éppen szabad mozdony, elegendő szén és csereáru. Valamikor 1945 ősztől igyekezett a MÁV központi mederbe terelni a beszerző vonatok indítását, részben széntakarékosságból, részben saját anyagkészleteinek védelme, illetve a minél hatékonyabb beszerzés érdekében. 1945. október 28-án – engedély nélkül – egy öt kocsiból álló vonat indult Vácról a Nyírségbe, hogy tűzifát cseréljenek élelmiszerre. A tűzifát a vasutas szakszervezet vásárolta Nógrádverőcén. A vonatba soroztak egy vagon szenet is, amit a váci tanács adott, cserébe azért, hogy a vasutasok visszafelé elhozzák a város által vásárolt krumplit. Az engedély nélküli közlekedést követő vizsgálat ugyan kiderítette, hogy a vasutat

¹¹⁰⁴ Mezei 2004: 47–49.

¹¹⁰⁵ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 11. dosszié. 23. Budapest Nyugati pályaudvar szakszervezeti csoport tisztikara gyűlésének jegyzőkönyve, 1945. jún. 16.

¹¹⁰⁶ Rácz 1971: 72.

¹¹⁰⁷ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 11. dosszié. 18. Rákospalota-Újpest állomás helyi szakszervezeti csoport ülése, 1945. okt. 3.

¹¹⁰⁸ Szabó 1994: 409.

nem érte nagyobb kár, viszont felelősségre vonást javasolt a szervezőknek, illetve oktatás tartását a beszerző vonatok igényléséről és szervezéséről.¹¹⁰⁹ Varga László elnök az 1945. november 13-i igazgatósági ülésen félig dicsérően, félig korholóan meg is jegyezte: „*A tettekre szebb üzemi bizottságok maguk csináltak beszerzési akciókat, amelyek bejelentését – most amikor jelenteni kívánjuk – megtagadják. Nem jelentik be ezeket a többlet adagokat, mert akkor meghazudtolják önmagukat, mi pedig tudunk olyan helyről, ahol 6-8 kg többlet lisztet adtak. Tudjuk azt is, hogy voltak élőállat bevásárlások, sertés hizlalások, erről most nem akarnak jelentést tenni mondván, hogy ez privát beszerzés volt, amelyet nem a hivatalos eljárás során kaptak meg.*”¹¹¹⁰ Érthető módon az üzemi bizottságok az efféle beszerzéseket igyekeztek titokban tartani. Attól tartottak, hogy az így szerzett többlet fejadagot levonják a központilag biztosított fejadagokból, esetleg „dézsmát” kell fizetniük. A beszerzett árut, élelmiszert nem minden esetben osztották szét maguk között a vasutasok, az beszerzett termékek egy részét csereáru alapnak használták fel.

Az üzemi bizottságok, majd a szakszervezetek helyi csoportjai által végzett élelmiszer-beszerzéseket csak 1947 őszén adták át a MÁV Konzumnak.¹¹¹¹

Szót érdemel még a vasutasok kedvezményes tüzelőanyag-beszerzési lehetősége – az utazási kedvezmények mellett a másik fontos elem, ami vonzóvá tette a vasutat a munkavállalók szemében. A vasutasok ugyanis kedvezményes áron juthattak szénhez és tüzifához. Tekintettel arra, hogy a vasút nagy mennyiségben vásárolt saját üzemviteléhez szükséges szenet a bányáktól, így alkalmazottai részére is kedvezményes áron tudott beszerezni kályhafűtéshez való szenet, illetve tűzifát. Az alkalmazottak így a piaci árnál jóval kedvezőbb áron juthattak – korlátozott mennyiségben – tüzelőhöz, ráadásul a szállítás költségük is minimális volt, a vasútállomástól a lakásukig kellett megoldani a szén vagy tűzifa elfuvarozását. A tüzelőanyag kiutalása függött az alkalmazott családi állapotától, a háztartást nem vezető alkalmazottak csak fele akkora mennyiségre voltak jogosultak mind szénből, mind tűzifából, mint a saját háztartást vezető dolgozók. A háború előtt, az 1937/38-as fűtési évre¹¹¹² például 36 pengő értékben válthattak összesen kályhaszenet az saját háztartást fenntartó alkalmazottak. A részletekben is

¹¹⁰⁹ MNL OL XXIX-H-50. 198. d. 46004/1945.

¹¹¹⁰ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945. nov. 13-i igazgatósági értekezlet. Varga László hozzászólása Fogarassy János jelentéséhez. 36.

¹¹¹¹ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 44. dosszié. Miskolci üzletvezetőség helyi szakszervezeti csoport jegyzőkönyve, 1947. okt. 17.

¹¹¹² A fűtési év július 1-től a következő év június 30-ig tartott.

kifizethető 36 pengőért 16 q „B” csoportos szenet (ez jó minőségű hazai barnaszemet jelentett) vételezhettek az arra jogosultak.¹¹¹³

A háború utáni inséges időkben szó sem lehetett fűtési szén utalványozásáról, az már a nyáron látszott, hogy az elégtelen széntermelés miatt súlyos szénellátási gondok lesznek. Emiatt a szeptember 22-én megjelent rendelet szerint, az 1945/46. évi fűtési idényre a háztartást vezető igényjogosultak 2310 P értékben csak tűzifára válthattak tüzelőanyagutalványt. Ezért a pénzért 6,6 q hasábos, vagy 6 q aprított tűzifát válthattak kik, feltéve, hogy volt egyáltalán.¹¹¹⁴ A következő év elején felemelték az utalványok árát, 30 000 P értékben lehetett szemet és 132 000 P értékben tűzifautalványt váltani, de a még mindig kritikus állapotú szénhelyzet miatt egyáltalán nem volt biztos, hogy az igénylő meg is kapja az igényelt tüzelőanyagot. 30 000 P-ért 4 q „A” (Pécs-vidéki kőszén), vagy 5 q „B” és „C” (barnaszén), vagy 6 q „D” és „E” csoportú (gyenge barnaszén, lignit) szemet lehetett vásárolni, 132 000 P-ért pedig a már említett 6,6 q hasított, vagy 6 q aprított tűzifa járt.¹¹¹⁵ Mivel elegendő szén és tűzifa sem állt rendelkezésre, a vasutasok pedig nem rendelkeztek elegendő pénzzel, hogy éljenek a kedvezményes tüzelővásárlási lehetőséggel, a MÁV június 30-ig meghosszabbította a szén- és tűzifautalványok beváltási határidejét, illetve az utalványok áránál igyekeztek lépést tartani az inflációval.¹¹¹⁶ A következő fűtési évre személyenként 8 mázsa szén és 6 mázsa tűzifa kiosztásával számolt az Államvasutak, a tűzifa ellenértékét három részletben lehetett befizetni – de csak azoknak, akiknek már nem volt 1944/45., illetve 1945/46. fűtési évre szóló beváltatlan utalványuk. Az első, szeptember 7-ig befizetendő 28 forintos tűzifautalványért 2 q hasábos, vagy 1,8q aprított tűzifát lehetett kiváltani.¹¹¹⁷ A kályhaszénért két részletben összesen 72 forintot kellett befizetni a szolgálati helyeken, ezért összesen 6 q „A”, vagy 8 q „B” és „C”, illetve 10 q „D” és „E” csoportú szénhez lehetett hozzájutni.¹¹¹⁸ A szénellátás 1946/47 telén ismét kritikus szintre süllyedt, ezért 1946 végén a 2. szénrészlet utalványozását határozatlan időre felfüggesztette a MÁV, helyette a már engedélyezett tűzifamennyiségen felül 22 forintért újabb készletet lehetett kiváltani.¹¹¹⁹ 1947 január végére stabilizálódni látszott a szénellátás, ezért, illetve a korábbi évekhez képest rendkívül kemény téli időjárásra való tekintettel

¹¹¹³ „A kályhaszének 1937/38. évi egységárának változása és az egyes utalványcímletek alapján kivételezendő mennyiségek.” MÁV Hivatalos Lap. 1937. 26. sz. 141.

¹¹¹⁴ „Tűzifa kiszolgáltatása az 1945/46. fűtési idényben.” MÁV Hivatalos Lap. 1945. 19. sz. 126.

¹¹¹⁵ „Tüzelőanyag utalványok értékének újabb megállapítása.” MÁV Hivatalos Lap. 1946. 4. sz. 26.

¹¹¹⁶ „Tüzelőanyagutalványok értékének felemelése, az utalványozás és a befizetési határidő meghosszabbítása.” MÁV Hivatalos Lap. 1946. 26. sz. 303.

¹¹¹⁷ „Tűzifa kiszolgáltatás az 1946–47. fűtési évben.” MÁV Hivatalos Lap. 1946. 41. sz. 470.

¹¹¹⁸ „Szénkiszolgáltatás az 1946/47. fűtési évben.” MÁV Hivatalos Lap. 1946. 43. 518.

¹¹¹⁹ „Tüzelőanyag utalványozása.” MÁV Hivatalos Lap. 1946. 58. sz. 731.

engedélyezték a második szénutalványrészletek befizetését. Az utalványok kiváltását június 23-ig kellett elvégeznie, a tüzelőanyagot pedig legkésőbb június 30-ig kellett elszállítani.¹¹²⁰

Az 1947/48-as fűtési évben tovább emelkedett az igényelhető fűtőanyag mennyisége. A vasúttársaság az önálló háztartást vezető alkalmazottaik részére fejenként 160 forintért 15 q szén és 120 forintért 10 q tűzifa kiszolgálásával számolt, amit 40 forintos részletekben lehetett megvásárolni. Az erre a célra szolgált szén-utalványfüzetbe, illetve tűzifa-utalványfüzetbe kellett 40 forintos, az önálló háztartást nem fenntartó dolgozóknak 20 forintos bélyeget beragasztaniuk. 160 forintért már 12 q „A”, vagy 16 q „B” és „C” keverék, illetve 20 q „D” és „E” csoportú szénkeveréket lehetett vásárolni, 120 forintért pedig 9,9 q hasított, vagy 9 q aprított tűzifához juthatott a vasutas.¹¹²¹ Ugyanakkor figyelemre méltó fejlemény, hogy a kiutalt szénmennyiség elérte a békeidős szintet, ami a széntermelés fejlődésére, illetve a kitermelt szén hatékonyabb felhasználására utal. A nyár végén az Igazgatóság felhívta alkalmazottai figyelmét, hogy minél előbb, lehetőleg még az ősz elején vegyék fel és szállítsák el a megváltott tüzelőanyagukat, ugyanis az őszi forgalom és a hideg idő miatt a vontatási szolgálat fog szénellátási elsőbbséget élvezni.¹¹²² Kevesebb mint két hónap múlva a szénhelyzet alakulása miatt szeptember 27-től a fűtési szénjárandóságoknak csak a felét tudta kiszolgáltatni a vasút,¹¹²³ a korlátozást 1948. január 20-án oldották fel.¹¹²⁴ A tavasz beköszöntével a korábban megszabott kályhaszén mennyiségen felül további 40, illetve 20 forint értékben lehetett szenet vásárolni.¹¹²⁵ A vizsgált korszak utolsó fűtési évére az önálló háztartást vezető vasutasok 200 forint értékben válthattak szénutalványt, 150 forint értékben pedig tűzifautalványt, amiket 50 forintos részletekben fizethettek be, vagy 10 havi egyenlő részletben vonták le a fizetésükből. Ebből az összegből 14 q feketeszenet, 18 q barnaszenet, vagy 24 q gyenge barnaszenet, illetve lignitet vásárolhattak meg az arra jogosultak, valamint 10,8 q hasábos, vagy 9,9 q aprított tűzifát vehettek. A rendelet kiadásakor rögtön felhívták az alkalmazottak figyelmét, hogy október 15-ig gondoskodjanak a kiutalványozott szén- és tűzifa elszállításáról, mert az őszi csúcsgyűlömben elegendő kocsik hiányában a vasút nem tud majd tüzelőt szállítani dolgozói részére.¹¹²⁶

¹¹²⁰ „A második szénrészlet utalványozása 1946/47. fűtési évre.” MÁV Hivatalos Lap. 5. sz. 72.

¹¹²¹ „Tüzelőanyag kiszolgáltatás az 1947/48. fűtési évben.” MÁV Hivatalos Lap. 1947. 26. sz. 306.

¹¹²² „Tüzelőanyag kivételezése a nyári hónapokban.” MÁV Hivatalos Lap. 1947. 34. sz. 399.

¹¹²³ „Szénkiszolgáltatás ideiglenes korlátozása.” MÁV Hivatalos Lap. 1947. 42. sz. 545.

¹¹²⁴ „Az 1947/48. fűtési évre engedélyezett szénutalványok beváltása.” MÁV Hivatalos Lap. 1948. 3. sz. 19.

¹¹²⁵ „Az 1947/48. fűtési évre engedélyezett tüzelőanyag értékbefizetési és kiszolgáltatási határideje.” MÁV Hivatalos Lap. 1948. 14. sz. 112.

¹¹²⁶ „Tüzelőanyagkiszolgáltatás államvasúti igényjogosultaknak az 1948/49. fűtési évben.” MÁV Hivatalos Lap. 1948. 32. sz. 393.

Érdeemes szem előtt tartani, hogy a fenti tüzelőanyagkiutalások önmagukban nem elégtették ki egy legalább két helyiséggel bíró lakás vagy ház téli tüzelőanyagszükségletét. Nagyon takarékosan, csak a késő délutáni és esti órákban tüzelve sem volt elég az 1948/49-es fűtési idényre kedvezményesen megvásárolható szén és tűzifamennyiség, még egy viszonylag enyhe és rövid tél esetén sem. Az 1946/47-es tél viszont rendkívül hideg volt egész Európában. Egy népesebb család – főleg ahol kisgyermek is volt – esetében mindenképpen szükség volt további tüzelő beszerzésére, de már rendes kiskereskedelmi áron. Arról sem szabad elfeledkezni, hogy a főzéshez is tűzifát kellett használni, télen-nyáron. Csak nagyon kevés lakásban, elsősorban a fővárosi és néhány megyeszékhelyen lévő bérházakban volt mód gáztűzhely használatára.

Összevetve a háború előtti árakkal, a világháború után gyengébb minőségű szénért 1946-ban többet kellett fizetni, mint 8 évvel korábban. Az 1938-as pengőt – a hivatalos 3,47-es szorzóértéket felkerekítve 3,5-re – forintra váltva a háború előtt kiadott jó minőségű barnaszén mázsájáért 7,87 forintot kellett fizetni a háború előtt. Ezzel szemben a kevert, „B” és „C” csoportos szén mázsája 1946-ban 9 forintjába került a vasutasoknak. Figyelembe véve a forint inflációját, az 1947-ben „B” és „C” keverékű szén mázsájáért fizetett 10, illetve 1948-ban fizetett 11 forintos árat, megállapítható, hogy háború előttihez képest reálértékét tekintve semmit sem változott a gyengébb minőségű szén ára. Nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a tényt sem, hogy a forint bevezetésekor – a pénzügyi stabilizáció érdekében – a fizetések megállapításakor jelentős reálértékcsökkenést alkalmaztak.¹¹²⁷ Így még inkább érthetővé válik az alacsonyabb jövedelműek, köztük a vasutasok jelentős részének elégedetlensége, hiszen reálértéken számolva többet kellett fizetniük ugyanannyi, de rosszabb minőségű áruért.

A szerény illetmény és a szénjárandóság mellett a hosszú múltra visszánéző vasúti egészségügyi ellátás is marasztalta a vasutasokat. Még jóval a századforduló előtt, 1881-ben kötelezővé tették az alkalmazottak részére a vasúti betegsegélyező egyleti tagságot. A belépésre kötelezetteknek illetményük 2%-át, az önként belépőknek bérük 3%-át kellett befizetniük. Ennek összegéből finanszírozták a pályáorvosokat,¹¹²⁸ a kórházi ellátás díját, a gyógyszerek árát, valamint a születési és a temetkezési segélyeket. A tíz évvel később megalakuló MÁV Betegsegélyező Pénztár már nem csak a vasutasok, hanem hozzátartozóik betegségi ellátását is

¹¹²⁷ Botos 2006: 206–207. A háború előtti munkateljesítmény 75%-áért, a háború előtti fizetés 50%-át vették alapul az új bérrendszer kialakításakor.

¹¹²⁸ A pályáorvosok általában kaz adott vasútvonal közelében élő és praktizáló külön szerződéssel foglalkoztatott körzeti orvosok voltak. A gyógyítás mellett ők végezték az új felvételes személyek egészségügyi vizsgálatát, valamint a kisebb szolgálati helyek higiéniai ellenőrzését.

biztosította, illetve táppénzt fizetett legfeljebb 20 hétig.¹¹²⁹ 1907-ben átfogó reform keretében már valamennyi vasutas, nem csak kinevezett, hanem ideiglenesen alkalmazott személyre is kiterjesztették a balesetbiztosítást.¹¹³⁰ A megelőzést és a munka-egészségügyet szolgálta az 1894-ben létrehozott Főorvosi Hivatal. Hamarosan az egész vasúthálózatot felosztották orvosi körzetekre, az első rendelőintézet pedig még az évben megalakult a budapesti Keleti pályaudvar szomszédságában.¹¹³¹

Az igazán nagy fejlődés az alkalmazottak egészségügyi ellátásában az 1920-as évek második felében indult. Első elemeként 1924. január 1-én megalapították a MÁV Betegségi Biztosító Intézetet (MÁV BBI), amelynek minden alkalmazott, munkás, nyugdíjas és családtagjaik is tagjai voltak. Fenntartására a kinevezett alkalmazottaknak és nyugdíjasoknak kerestük, illetve nyugdíjuk 1,5%-át, a többi alkalmazottnak illetményük 3%-át kellett befizetniük, pontosabban hivatalból levonták a számfejtéskor. 1927. szeptember 15-én nyitotta meg kapuit a MÁV Központi Rendelőintézete a Podmaniczky utcában, ahol nem csak szakrendelések várták a beteg vasutasokat, hanem szükség esetén egy 52 ágyas kórházi részleget is igénybe vehettek az arra rászorulóknak.¹¹³² A szomszédos telken felépített 200 ágyas kórház 1932-re készült el, amit 1940-ben tovább bővítettek,¹¹³³ így a háború idején már 18 osztállyal és 450 ágygal üzemelt a MÁV Kórház és Központi Rendelő Intézet.¹¹³⁴ A MÁV BBI azonban nem csak a központi kórház építésével foglalkozott, 1931-ben egy 120 ágyas gyógyüdülőt vett Harkányfürdőn, a következő évben pedig átvette a Duna-Száva-Adria Vasút 30 ágyas hévízi gyógyüdülőjét.¹¹³⁵

Sajnos a háború a jól felszerelt, a kor normái szerint modernnek számító kórházat sem kímélte, az 1944. október 26-i légitámadáskor egy bomba súlyos pusztítást végzett az új épületszárnyban. A későbbi utai harcok további károkat okoztak az épület többi részében. Ostrom után a korábbi fekvőbeteg kapacitásnak csak töredéke, 75 ágy maradt és minimális orvosi felszerelés.

A háborút követő egy év a kórház és rendelőintézet számára is súlyos ellátási és üzemeltetési gondokat hozott. A hiperinfláció miatt 1946 nyár elejére veszélybe került a fekvőbetegek élelmezése is. A Betegségi Biztosító Intézet ezért felhívással fordult a

¹¹²⁹ Jelinek 1989: 556–559.

¹¹³⁰ Kiss 1909: 51.

¹¹³¹ Jelinek 1989: 559.

¹¹³² Jelinek 1989: 564.

¹¹³³ Bábiczky 1993: 481.

¹¹³⁴ Farkas–Halász–Mészáros–Tőkés 1965: 46.

¹¹³⁵ Bábiczky 1993: 481. A Duna–Száva–Adria Vasút pénzügyi nehézségek miatt 1932-ben állami kezelésbe került, vagyonelemeit a MÁV vette át, így jutott a MÁV BBI-hez a hévízi üdülő.

vasutassághoz, hogy tartós élelmiszert, illetve csereárúként értékesíthető ruhaneműt küldjenek a kórház részére, mert a kórház és rendelőintézet egyik napról a másikra él.¹¹³⁶ Nem csak élelmiszerből, kötszerekből és gyógyszerekből volt hiány, de még a gyógyszerek kiadásához szükséges üvegeket és tégelyeket sem tudott adni a kórház, új üvegcsék beszerzése pedig reménytelen volt. Ezért 1945 november végén, majd 1946 március végén ismét felhívással fordult a MÁV BBI a vasutasokhoz, hogy a felesleges üvegcséket és tégelyeket küldjék el vasutas postával a MÁV Kórház címére.¹¹³⁷

Átcsoportosításokkal és az épületkárok helyreállításával 1947-ben 448 betegágygal működött a kórház, 1948-ban pedig már 543-al.¹¹³⁸ Nem csak a károkat állították helyre, de új osztályok is szerveződtek. Két évvel a háború után, 1947. május 23-án nyílt meg a szülészeti osztály 25 ágygal. A korabeli pénzügyi viszonyokat jól mutatja, hogy Varga László MÁV elnök nem csak a vasutas szakszervezet 20 000 forintos pénzügyi hozzájárulásáért mondott köszönetet a MÁV Hivatalos Lapban, hanem a Vöröskeresztnek is a 60-60 darab takaró és párna adományozásáért.¹¹³⁹ Még az év végén létrejött a gyermekosztály is, 45 ágy várta a vasutasok beteg gyermekeit. A következő év januárjában 23 ágyas idegosztállyal, valamint daganatos betegségek kezelésére sugárterápiás osztállyal bővült a Podmaniczky utcai komplexum.¹¹⁴⁰ A szakszervezet nem csak pénzügyi segítséggel segítette a vasutas egészségügyet, hanem külföldi kapcsolatok révén fontos és nehezen beszerezhető gyógyszereket is adományozott a kórháznak. Király Géza szakszervezeti elnök baráti kapcsolatát kamatoztatva tudott 14 láda gyógyszert – köztük az akkor még nagyon nehezen hozzáférhető inzulint és penicilint is – szerezni Angliából.¹¹⁴¹

Nem csak a kórház állt a betegek rendelkezésére, a mozgásszervi és ízületi betegségekben szenvedők gyógyfürdőkben kereshettek enyhülést panaszaikra. A BBI harkányi gyógyüdülőjében az ellátási és pénzügyi nehézségek miatt 1946-ban csak az orvosi szempontból valóban indokolt aktív alkalmazottak részére tudott 21 napos bentlakásos gyógykezelést biztosítani. Nyugdíjasok, valamint vasutasok hozzátartozói is kaphattak orvosi és gyógyvizes ellátást, de szállásról és étellemezésről maguknak kellett gondoskodniuk. A

¹¹³⁶ „Felhívás a Betegségi Biztosító Intézet összes tagjaihoz és szolgálati főnökökhöz!” MÁV Hivatalos Lap. 1946. 33. sz. 391.

¹¹³⁷ „Kérelem.” MÁV Hivatalos Lap. 1945. 31. sz. 236. és „A Betegségi Biztosító Intézet budapesti házi gyógyszertára által kiszolgáltatott egyes gyógyszerek kiadásánál az edényért fizetendő betétdíj felemelése.” MÁV Hivatalos Lap. 1946. 16. sz. 177.

¹¹³⁸ Farkas–Halász–Mészáros–Tőkés 1965: 47.

¹¹³⁹ „A Budapesti Máv. Kórház szülészeti osztályának megnyitása.” MÁV Hivatalos Lap. 1947. 26. sz. 307.

¹¹⁴⁰ Jelinek 1990: 491.

¹¹⁴¹ „P. Tofahrn elvtárs Londonból 14 láda gyógyszert küldött ajándékképpen Király Géza elvtársnak.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 11. sz. 6.

gyógykezelés iránti kérvényeket június 10-ig kellett benyújtani a MÁV Igazgatóság A. IV. osztályához, ahol mérlegelték a kérvények jogosságát és elkészítették a beosztásokat.¹¹⁴² A következő évben már Harkány mellett Hévízen és Hajdúszoboszlón is gyógyulhattak a BBI tagok. Kétágyas szobák várták a 21 napig tartó kezelésre érkezőket. Ahogy az előző évben, úgy 1947-ben is csak a tényleges munkavállalók gyógykezelését és szállását (takaróról, párnahuzatról, paplanhuzatról, lepedőről, fürdőlepedőről és törülközőről így is a betutaltnak kellett gondoskodnia!) tudta vállalni a Betegségi Biztosító Intézet, a napi háromszori étellemezésért hozzájárulást kellett fizetni. A gyógykezelés iránti hatalmas igény miatt csak azok kaphattak beutalót, akik a megelőző két évben nem részesültek semmilyen gyógyfürdős kezelésben. A nyugdíjasok és beteg hozzátartozók is részesülhettek orvosi ellátásban és gyógyvizes terápiában, de a szállást és ellátást, ahogy 1946-ban is, maguknak kellett megoldaniuk.¹¹⁴³ 1948-ban újabb gyógyfürdőben sikerült kapacitást biztosítani a vasutasok részére, igaz, Balatonfüreden csak az orvosi ellátást és díjmentes fürdővizes kezelést tudott biztosítani a BBI, a szállásról és étellemezésről a betegeknek kellett gondoskodniuk. A harkányi, hévízi és hajdúszoboszlói gyógyfürdők az előző évihez hasonló feltételekkel várták a betegeket, de a korábban induló gyógykezelési szezon miatt már április 20-ig be kellett adnia a gyógyüdülési kérelmeket. A szállás minősége javult, 1948-ban már „csak” poharat, fürdőlepedőt és törülközőt kellett vinnie a beutalt személynek, ágyneműt már nem kellett magával cipelnie.¹¹⁴⁴

A gyógyvizes kezelések iránti túljelentkezéseket úgy próbálta orvosolni a MÁV BBI, hogy megállapodást kötött a fővárosi és a vidéki gyógyfürdők üzemeltetőivel járóbeteg ellátás keretében történő gyógykezelésre. Budapesten 1947. augusztus 1-től a Gellért, a Rudas, a Széchenyi fürdőkben, valamint a Császárfürdőben, a Kürt utcai és a Kálvin téri gyógyintézetben, valamint a Szent Lukács gyógyfürdőben kereshettek gyógyulást betegségükre az orvosi beutalóval rendelkező vasutasok.¹¹⁴⁵ Szeptember 1-től néhány vidéki város gőz- és gyógyfürdőivel is sikerült gyógyászati célú szerződést kötnie a BBI-nek, így a debreceni városi fürdőtelepet, a szegedi, nagykanizsai, kaposvári, nyíregyházi és dombóvári gőzfürdőt, valamint az egri Erzsébet-fürdő és vízgyógyintézetet is látogathatták vasutas orvosi beutalóval a MÁV alkalmazottai.¹¹⁴⁶

¹¹⁴² „Gyógyfürdőbe utalás 1946. évben.” MÁV Hivatalos Lap. 1946. 27. sz. 321.

¹¹⁴³ „Gyógyfürdőkbe való beutalások 1947. évben.” MÁV Hivatalos Lap. 1947. 16. sz. 165.

¹¹⁴⁴ „Gyógyfürdőkbe való beutalások 1948. évben.” MÁV Hivatalos Lap. 1948. 11. sz. 80.

¹¹⁴⁵ „A budapesti gyógyfürdők igénybevétele tárgyában kiadott 6022/1947. A. IV. sz. rendelet módosítása és kiegészítése.” MÁV Hivatalos Lap. 1947. 33. sz. 385.

¹¹⁴⁶ „Vidéki gyógyfürdők rendelése és igénybevétele a MÁV BBI terhére.” MÁV Hivatalos Lap. 1947. 40. sz. 521.

Amíg a háború előtt járóbetegek részére gondozói ellátás csak a tüdőbetegeknek és a gyomorbetegnek volt, a háború után a borzalmas higiéniai állapotok és az erkölcsi korlátok lazulása miatt 1948-ban bőr- és nemibetegségben szenvedőknek is létrehoztak gondozói szolgálatot. Lassan megindult a szakrendelői intézetek létesítése is az üzletvezetőségek székhelyein, hogy ne kelljen szakorvosi vizsgálathoz Budapestre utazni. Elsőként Pécsen épült szakrendelőintézet 1947-ben, 1949-ben pedig Szolnok nyitotta meg kapuit hasonló gyógyintézet. A másik öt üzletvezetőségi székhelyen 1950-től kezdték meg a szakrendelők szervezését.¹¹⁴⁷

A vasúttársaság igyekezett nem csak a betegségek kezelésében, de a megelőzésben is részt venni anyagi lehetőségeinek figyelembe vételével. A háborút követő hónapokban D-vitamint osztott a vasutasok gyermekei és várandós anyák részére az angolkór megelőzése érdekében,¹¹⁴⁸ az élősködő rovarok, tetük és rüh terjesztette járványok megelőzésére, illetve megfékezésére 54 fereggtelenítő egészségőrt állítottak szolgálatba, akiknek minden vasúti helyiséget, illetve személykocsit havonta egyszer DDT vagy MATADOR porral fertőtleníteniük kellett.¹¹⁴⁹

A MÁV BBI ugyan megszűnt 1949-ben az egységes társadalombiztosítási rendszer bevezetésével, a pályaorvosi ellátást pedig felváltotta a lakóhely szerinti állami körzeti orvosi hálózat, a központi kórház és rendelőintézet azonban megmaradt a MÁV irányítása alatt, sőt, számos új vasutas kórház és szanatórium, utógondozó intézet létesült Magyarországon az 1970-es évek közepéig.¹¹⁵⁰

5. 2. Szolgálat

Ahogy az első oldalakon már láttuk, először a szovjet hadsereg érdekeinek megfelelően indult meg az élet a vasúton, a romeltakarítás, újjáépítés és a szolgálat – gyakran hevenyészett, rögtönzött megoldásokkal, amik később okoztak gondot a pályafenntartás és műhelyi szolgálat számára. A műhelyek és fűtőházak fiókműhelyei 1945. május–júniusig elsősorban az orosz katonai parancsnokságok részére végeztek javító és gyártó tevékenységet, kapacitásuk egy részét fordíthatták csak vasúti járművek javítására, miközben egyre több mozdonyt és kocsit

¹¹⁴⁷ Farkas–Halász–Mészáros–Tőkés 1965: 49.

¹¹⁴⁸ Jelinek 1990: 493.

¹¹⁴⁹ Jelinek 1990: 492.

¹¹⁵⁰ Jelinek 1990: 492.

igényelt a Vörös Hadsereg az utánpótlás és katonavonatok továbbításához.¹¹⁵¹ A MÁV Központi Pályafenntartási Műhelye 1945. április 1–28 között a Vörös Hadsereg részére feldolgozott 544 m³ fenyőfát és 79 m³ tölgyfát deszkának vagy különböző gerendának. Vagonokba rakva szintén átadtak az oroszoknak 255 db vasúti sínt 193 175 kg összsúlyban, 55 csoport kijavított kitérőt 143 642 kg súlyban, és 88 db kijavított acél keresztezést 48 400 kg súlyban. Mindezekon felül 22 db vashíd részben átalakítva, részben kijavítva került átadásra 210 t összsúlyban. Szerelési anyagként két teherkocsi csavart és 1 egy kocsi felépítményi kéziszerszámot is átadtak, emellett még 316 db váltózárat is készítettek szovjet rendelésre.¹¹⁵² Az egyes katonai alakulatok azonban nem egyszer akadályozták az újjáépítést, illetve a hadsereg magasabb szintű érdekeinek érvényre jutását. Az Északi Főműhely orosz parancsnoksága 60 vagon anyagot szállíttatott ki Józsefváros pályaudvarra ismeretlen célból, az elvitt anyagot nem pótolták, ami súlyos gondot jelentett az éppen meginduló jármű- és alkatrészjavításban. Az Istvántelki Főműhely látta el a vasút javító üzemait oxigénpalackokkal. Az oxigéngyár üzembe helyezése után összesen 436 palackot gyűjtött össze, amivel ki tudták volna szolgálni az üzemeket, de az oroszok február végén 350 palackot elvittek, így nem tudták ellátni a műhelyeket, fiókműhelyeket.¹¹⁵³

Természetesen nem csak az oroszok vittek el kérdés nélkül anyagokat, alkatrészeket vagy éppen járműveket, a vasutasok is igyekeztek az oroszok zsákmányanyagaiból megszerezni a szükséges alkatrészeket, gépeket. A hatvani fűtőházban szolgálók például Rákos állomásra jártak fel az ott őrzött trófeás mozdonyokról lelopni a szükséges alkatrészeket.¹¹⁵⁴ Hegyeshalomban a fűtőház egy éppen maradt mozdonyával átmentek Ausztriába, és a közeli állomáson talált néhány magyar kocsit a mozdonyra kapcsolva hazalopták.¹¹⁵⁵ 1945 tavaszán–nyarán rengeteg keletre tartó, zsákmánnyal megrakott vonat érkezett Ausztriából, amiket igyekeztek megdézsmálni a vasutasok. Szombathelyen megálló vonatokról különböző rafinériával lopták el az értékes kisgépeket, dinamókat, szerszámokat, szeget és csavarokat, máskor barackpálinkával vesztegették meg az őrséget. A háború utáni időszakban igazán szükség volt az ehhez hasonló trükkökre és találékonyságra, a szükséges anyagokat nem kevés rafináltsággal, illetve üzleteléssel lehetett megszerezni. A szombathelyi osztálymérnök például

¹¹⁵¹ MÁV Arch. GG. 10004. d. 37. t. MÁV műhelyeinek műszaki állapota. E. főosztály jelentése, 1945. április vége.

¹¹⁵² MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 11. dosszié. MÁV Központi Pályafenntartási Műhely üzemi bizottságának jelentése a Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezetének, 1945. máj. 5.

¹¹⁵³ MNL OL M-KS. (SZKL.) 1. f. 6. á. 101. ó. e. MÁV Igazgatóság jelentése 1945. március 1–7 közötti működéséről, 1945. márc. 8.

¹¹⁵⁴ Moldova 1977: 113.

¹¹⁵⁵ Potyondy Dezső pályafenntartási tisztviselő visszaemlékezése. Újra gurulnak a vonatok 1996: 247–248.

elküldte emberét a lábatlani cementgyárba, hogy meszet és cementet szerezzen. A gyár csak lisztért volt hajlandó anyagot adni, ezért Turányi osztálymérnök zalaszentiváni molnár ismerősével sínszálakat cserélt lisztre, amit aztán Lábatlanban be tudott cserélni a kért cementre és mészre.¹¹⁵⁶

A vasút anyagellátása a vizsgált korszakban végig problémásnak bizonyult, különösen a szén, a talpfa és a vas-, illetve acélárak tekintetében. Az acélra a járművek újjáépítése és javítása mellett a hídépítéseknél, a pályaépítésnél és a műhelyek, csarnokok helyreállításánál, újjáépítésénél volt szükség. A hiányzó vas és acél anyagot nem tudták pótolni, a talpfahiányt viszont vasbeton keresztaljak gyártásával oldották meg, 1947-ben indult meg a gyártásuk. A szénellátás terén, bár nem olyan kiszolgáltatott módon, mint a hengerelt áruknál, szintén a központi kiutalás korlátai között kellett megtalálni az üzem fenntartásának lehetőségeit. 1946 őszén bevezették a szénjutalékot, amivel a takarékos vonattovábbításra ösztönözték a mozdonyvezetőket és fűtőket.¹¹⁵⁷ Az adott útra a megszabott normához képest kevesebb szénfelhasználást jutalmazták, ami az utazószemélyzet fizetésének harmadát, felét is elérhette akár. A szénjutalék jelentette plusz érdekében hamar megtalálták a vasutasok a lehetőségeket: lefizették a szénrámolókat, hogy az előírtnál jobb minőségű szenet adjanak, de olykor a szénlopástól se riadtak vissza, vagy egyszerűen csak lassabban közlekedtek, hiszen a menetidőkben lévő nagy tartalékidők, illetve a rossz állapotú pályára való hivatkozás megengedte ezt is.¹¹⁵⁸

Az első évben rendszeresen vezényelték a vasutasokat munkaidejük után romeltakarításra vagy más rohammunkára, általában a vasúti pályatest, szolgálati épületek javítására, építésére. A szükségszerűség mellett így tudtak munkát adni a töredékére csökkent teljesítmény miatt kellően foglalkoztatni nem tudott vasutasoknak. A vasút fokozatos konszolidációjával a szolgálat is visszatért a normális kerékvágásba, de addig az átmeneti időszak rengeteg rögtönzéssel, ideiglenességgel járt, amit a szigorú, pontosan szabályozott munkarendbe szocializálódott vasutasoknak feltehetően némi nehézséget okozott. Rövid időre ráadásul új időszámítással is bajlódniuk kellett a vasúton szolgálóknak, 1945. augusztus 1-én bevezették ugyanis a moszkvai időszámítást. Emiatt mind a vasutasoknak, mind az utasoknak át kellett számítaniuk a tényleges indulási és érkezési időket a 2 órával későbbi közép-európai időre is. Ez az értelmetlen rendelkezés november 1-én bevezetett új menetrenddel szűnt meg –

¹¹⁵⁶ Turányi István szombathelyi osztálymérnök visszaemlékezése. Újra gurulnak a vonatok 1996: 214–216.

¹¹⁵⁷ MÁV Arch. PG. 10001. d. 1946. szeptemberi üzemgazdasági jelentés. Általános helyzetjelentés fejezet.

¹¹⁵⁸ Moldova 1977: 124–134.

a civil forgalommal együtt, köszönhetően a szénhiánynak.¹¹⁵⁹ A rossz közlekedési viszonyok következtében a munkába jutás, illetve a hazautazás is gondot okozott. Igazodva a (vasúti) közlekedéshez, gyakran a munkakezdés előtt jóval korábban beérkeztek a szolgálatra jelentkezők, mert más közlekedési lehetőség híján, csak akkor tudtak munkahelyükre eljutni az emberek. Ez természetesen igaz volt a hazautazásra is. Azt is számításba kellett venniük az alkalmazottaknak, hogy a vasúti szolgálat sajátosságai miatt – 12/24-es vagy 24/24-es fordá, azaz 12 vagy 24 szolgálati óra után 24 óra pihenő járt – nem ritkán napokig haza sem tudtak menni, mert a vezénylésük nem tette volna lehetővé a hazautazást, pihenést és visszautazást a munkába. A szolgálat is gyakran lett hosszabb, ugyan a 36061/1946. I./1 sz. közlekedésügyi miniszteri rendelet szerint a mozdony személyzet az előkészületi munkákkal együtt legfeljebb 12 órát dolgozhatott. A lassabban közlekedő tehervonatoknál, illetve egyéb be nem látható körülmények miatt legfeljebb 18 óráig tarthatott egy szolgálat. Ennek meghaladását központilag kellett kivizsgálni a rendelkezés szerint.¹¹⁶⁰

Hiába a jószándékú utasítás, a gyenge szenek és kenőolajok, illetve a hiányos infrastruktúra és a forgalomszervezési problémák miatt a rendelet betartása kivitelezhetetlen volt, továbbra sem számított rendkívülinek nemhogy a 12 órán felüli munkavégzés, de a 18 órát meghaladó szolgálat sem. Elég csak arra gondolni, hogy a mozdonyvezető és a fűtő(k) az indulás előtt 150 perccel már át kellett venniük a mozdonyt a fűtőtől, hogy legyen idő alatt elvégezni a szükséges ellenőrzéseket, készletfeltöltést, olajozást és kenést, illetve felfűteni a kazánt az előírt nyomásra. Téli időszakban az indulási idő előtt 90 perccel már szerelvényre kellett járnia a mozdonynak, és ha nem volt előfűtés, akkor a mozdonyról kellett felfűteni a személykocsikat – ami nagyjából arra volt elég egy hosszabb szerelvény esetében, hogy kabátban ülve ne fázzanak az utasok. A szolgálat leteltével, amikor a mozdony visszaérkezett a fűtőházba, további másfél órán át letakarították gyapottal és ronggyal a mozdonyt, feltölték a víz-, szén- és olajkészleteket, elvégezték a szükséges mozdonykezelési karbantartásokat, mint az álló- és hosszakázán lefűtatását, a salakolást, tengelyágak víztelenítését, télen pedig a jégtelenítést is. Visszaemlékezés szerint így egy Budapest–Pécs oda-vissza utat tartalmazó szolgálat akár 27 óráig is eltarthatott a jelentkezéstől a távozásig.¹¹⁶¹ Ha mindehhez hozzávesszük, hogy sok vasutas – általában mezőgazdasági munkával – másodállással

¹¹⁵⁹ „November 1-től ismét középeurópai időszámítás lesz a magyar vasutakon.” Új Dunántúl. 1945. okt. 31. 4.

¹¹⁶⁰ „Szüntessük meg a vonatok ácsorgását.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 11. sz. 6.

¹¹⁶¹ Németh István: Mozdonyfűtők. Vasutas Világ. 1996. 2. sz. 19. A visszaemlékezés ugyan az 1950-1960-as évekbe kalauzol, azonban tekintve azt, hogy a járműkezelési metódus alapvetően nem változott, ezért úgy vélem tökéletesen megállja helyét a koalíciós korszakban is.

egészítette ki keresetét, illetve a ház körüli munkák egy része is rájuk várt, egy igencsak embert próbáló hivatás és életforma képe bontakozik ki a szemünk előtt.

A magyar vasúti közlekedés centenáriumaikor, 1946 nyarán a még mindig rossz közbiztonság nem csak az utasokat fenyegette, gyakran vasutasokat is kiraboltak, megvertek, ritkább esetben megöltek. A közlekedési tárca már 1945 májusában kérte az igazságügyi tárcát, hogy vezessen be statáriális bíraskodást a vasút területén elkövetett bűncselekményre, megelőzendő a rongálást és fosztogatást. A statáriális bíraskodás bevezetésére végül az 9600/1945 M. E. sz. rendelettel 1945. október 18-án került sor az éjjel, vagy csoportosan felfegyverkezve elkövetett rablás és gyilkosság esetén. Az egyre romló közbiztonság miatt az 50/1946 M. E. sz. rendelettel 1946. január 3-án kiterjesztették a rögtönítélő bíraskodást a vasutak és közforgalmú áruk, üzemi területen elhelyezett ingóságok sérelmére elkövetett lopásokra is.¹¹⁶² Ennek ellenére nagy volt a kísértés, hogy a gyengén, vagy egyáltalán nem őrzött vasúti szerelvényeket, vasúti raktárakat, magányos őrhelyeket ne támadják meg a könnyű zsákmány reményében. Ahogy arra már történt utalás, szovjet katonák, vagy szovjet egyenruhába bújt személyek több esetben rátámadtak vasutasokra.¹¹⁶³ A megszállók figyelmetlensége miatt több gázolós baleset – néhány esetben a leszerelt, vagy használhatatlan sorompó és harangberendezés hiányából fakadóan – történt, amelyek után általában megtagadták az együttműködést a magyar hatóságokkal, illetve akadályozták a vasúti forgalom helyreállítását.¹¹⁶⁴

Ahogy arról korábban már esett szó, az utasokkal is gyakran konfliktus alakult ki, leginkább a kevés számú férőhely, a lassú és ritka vonatközlekedés, illetve a kényszermegoldásból személyszállításra használt teherkocsik miatt, de nem volt ritka a rongálás miatti intézkedés. A kalauzok hiába kértek segítséget a rendőrségtől, elegendő rendőr,

¹¹⁶² Pálmány 1981: 87–89.

¹¹⁶³ Lásd a 910–913. lábjegyzeteket.

A vasutasok és szovjet megszállók közötti konfliktus típusokra lásd: Péterffy 2019.

¹¹⁶⁴ MÁV Arch. FE f. még nem rendezett anyag – Szombathelyi Üzletvezetőség.

1945. május 14-e éjjelén a 1521. sz. tehervonat Porpác és Sárvár állomások közötti 984/985 szelvényben lévő sorompós átjáróban elütött egy orosz személygépkocsit. Az útátjáró sorompója rossz volt, ezért azt nem kezelték. A balesetben két orosz tiszt halt meg. A sebesültek kilétét nem tudták kideríteni, mert az orosz katonák senkit sem engedtek a roncsokhoz (5836/1945 sz. irat). November 5-én a 8492. sz. mozdonyvonat Ölbő-Alsószeleste és Porpác közötti sorompó nélküli átjáróban elgázolt egy orosz teherautót, 17.40-kor. A teherautó a kivilágított mozdony közepébe rohant bele (13461/1945 sz. irat). 1946. március 23-án a 1812/a sz. személyvonat Celldömölk-Ostffyasszonyfa között elgázolt egy nagy sebességgel közlekedő és a sorompót áttörő orosz gépkocsit. Egy orosz gépkocsi nagy sebességgel haladt fel az útátjáróra, noha a sorompó már le volt engedve. A sorompó rudak megsebesítették a pályaoírt is. A vizsgálati nyomozás során az orosz katonák nem jelentek meg a rendőrségen (6275/1946 sz. irat). 1947. május 1-én Hajmáskér állomáson a tolató mozdony elegyrendezés közben elütött egy orosz teherautót a sofőr figyelmetlensége miatt (7397/1947 sz. irata). 1948. október 11-én a szovjet hadsereg tűzifával rakott teherautója Hajmáskér és Várpalota állomások között a lezárt sorompót áttörve beleszaladt az 1886. sz. vonat mozdonyába. A sofőr és a katonák is ittasak voltak. A katonák nem engedték a vasutasokat a roncs köré, sőt, utasították, hogy menjenek tovább (21910/1948 sz. irat).

vagy vonatbiztosító katona híján a karhatalom sem tudott érdemben segíteni a problémán. Ezen csak a közlekedő vonatok és személykocsik számának emelése segíthetett. Az állandó zsúfoltság, valamint a gyakori késések miatti elégedetlenség olykor tettlegességig fajult, mint 1947 végén, Miskolcon. A korábban már említett esetet érdemes kicsit részletesebben is bemutatni.¹¹⁶⁵ November 21-én a rossz szén miatt a miskolci munkásvonat Nyékládházán 25 percet, Emődön 7 percet állt gőzfejlesztés miatt. A munkások végül Emődön a légfékváltók kinyitásával és erőszakos fellépésükkel rákényszerítették a forgalmistát, hogy az ott álló másik mozdonyral vigyék be a diósgyőri vasgyárba a vonatot. Egy héttel később a vasgyári munkások Miskolc rendezőn újra a légfékek megnyitásával akadályozták a vasúti forgalmat. December közepén többször is problémák adódtak a vasgyári munkásvonatokkal, a munkások fenyegetőzve követelték vonatuk azonnali továbbítását, ami persze hosszabb-rövidebb időre megint csak a forgalom leállítását eredményezte. December 18-án egy mezőnyáradi vasgyári dolgozó megunva a rövid időn belül sokadik alkalommal bekövetkező műszaki meghibásodást és késést, a vasgyári állomás vasutasain akart elégtételt venni társaival és botjával. A rövid ideig tartó verekedés kialakulásában szerepe lehetett a vonaton és állomásokon zugárúsított italoknak is.¹¹⁶⁶ Az állomási rendőrség tehetetlennek bizonyult, de nem is nagyon akartak szembe szállni egy vonatnyi ingerült munkással, ezért a MÁV átíratot intézett a diósgyőri gépgyár igazgatóságához, melyben a vasgyári munkások megfékezését kérte, különben kénytelenek lesznek leállítani a vasgyári munkásvonatot.¹¹⁶⁷

Egy esetben azonban maguk a vasutasok csaptak rebelliót. Kál-Kápolna állomáson 1947. augusztus 2-án a Budapestről hazai gyekvő pályamunkások akadályozták a vasúti közlekedést. Két budapesti vonatról összesen 24 kocsit kapcsoltak le az állomáson, hogy a Kisújszállás felől érkező vonat mozdonyával menjenek majd Kiskörére. Mivel a mozdony Tarnaszentmiklóson meghibásodott, más mozdony pedig Kál-Kápolnán nem volt, ezért a részben ittas pályamunkások szétkapcsolták a 401. sz. gyorsmotorvonatot, 80 percig megbénították az állomást. Az incidens miatt három kinevezett pályamunkással szemben fegyelmi eljárásra került sor, az Erdőtelek és Heves községekből felvett, de nem besorolt pályamunkásokat pedig elbocsátották, és ezekből a falvakból a továbbiakban megtiltották pályamunkások felvételét.¹¹⁶⁸ Más hasonló eset egyelőre nem került elő, ezért ez inkább

¹¹⁶⁵ Lásd a 903. lábjegyzetet.

¹¹⁶⁶ Több vallomásban is szerepel, hogy még a kiinduló állomáson, vagy már a vonaton italt vásároltak fogyasztottak helyi asszonyoktól. A verekedő Tóth Dezső például aznap hajnalban 1,5 l bort, Kada István pedig 2 pohár bort fogyasztott.

¹¹⁶⁷ MÁV Arch. AF. 11647. d. 26976/1947.

¹¹⁶⁸ MÁV Arch. AB. 11331. d. 46469/1947, 14681/1948 és 18891/1948.

atipikus esetnek számít, amit alátámaszt az is, hogy itt elsősorban idénymunkások okozták a felfordulást.

Még egy tényezőt szükséges megemlítenünk a szolgálatellátást befolyásolók közül, még pedig az egész országot felkavaró német kitelepítések, valamint a magyar–szlovák lakosságcsere ügyét. A svábok kitelepítése feltehetőleg csak egyes szolgálati helyeken okozott, okozhatott rövid idejű fennakadást, elsősorban Budapest környéki településeken, illetve Bátaszék környékén. 1947 augusztusi üzletigazgatói értekezleten Csanádi üzletigazgató kért rendelkezést a Bátaszék állomáson szolgálók háromnegyede, 100-120 kitelepítéssel fenyegetett vasutas ügyében, mert az állomásfőnök szerint az állandó idegeskedés – lakásaikba már megtörténtek az úgynevezett rátelepítések – és bizonytalanság miatt nem tudják megfelelően ellátni szolgálatukat. Csanádi még további 110 főre becsülte a pécsi üzletvezetőséghez tartozó sváb kitelepítéssel fenyegetett vasutasok számát. Varga László elnök, Kopasz Károly elnökhelyettes és Gyócsi szakszervezeti főtitkár is Bebrits államtitkár segítségét kérte az ügyben. Az államtitkár úgy vélekedett, hogy csak akkor lehetne megmenteni őket, ha az 1941-es népszámláláson nem nyilvánították magukat német nemzetiségűeknek, csak német anyanyelvűeknek, továbbá, ha nem voltak a Volksbund, illetve az SS tagjai. Mint említette, Budapest környékén is hasonló volt a helyzet 1946 elején.¹¹⁶⁹

Abból következően, hogy a sváb kitelepítés kérdése nem idézett elő jelentősebb vitát, illetve Bebrits félmondatos megjegyzése a főváros környéki kitelepítésekről, azt sejteti, hogy a MÁV-nál viszonylag kevés lehetett a németországi kitelepítéssel fenyegetett vasutasok száma. Ezt erősíti meg az a tény is, hogy a havi üzemgazdasági jelentésekben sem szerepelt a kérdés, illetve sem a korábbi, sem a későbbi üzletigazgatói és igazgatósági értekezletek jegyzőkönyvei sem tartalmazzak utalást a kérdésre. Azokon az állomásokon, ahol az alkalmazottak egy részét kitelepítéssel sújtották, valószínűleg nem okozott jelentősebb fennakadást az üzemvitelben. Igaz, 1946 elején még tekintélyes létszámfelesleggel rendelkezett a MÁV, tehát az áthelyezésekkel is könnyen megoldhatták a munkaerőhiányt. A korábban már idézett adatokból pedig azt is láthattuk, hogy 1948 végére már jelentősen meghaladta a vasutasok létszáma a B-listázás előtti szintet, tehát a vasúthálózaton nem okozhatott súlyosabb problémát – mivel nem jelenthetett tömeges problémát – a kitelepítésre ítélt vasutasok hiánya.¹¹⁷⁰ Persze az sem zárható ki, hogy csakúgy, mint a szénbányák,¹¹⁷¹ a vasút is menedéket jelentett a kitelepítéssel

¹¹⁶⁹ MNL OL Z1523. f. 69. cs. 1947. aug. 11-i üzletigazgatói értekezlet.

¹¹⁷⁰ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 85. dosszié. Miskolci területi titkárság pályafenntartási szakszervezeti főbizalmiak értekezlete, 1948 febr. 21.

¹¹⁷¹ Szvircek 2004: 31.

fenyegetett személyek részére – tekintettel létfontosságú működésére. A szlovák–magyar lakosságcserevel kapcsolatban is felmerült – igaz, teljesen más körülmények között – a kilépő vasutasok ügye.¹¹⁷² A jelenleg rendelkezésre álló források szerint a szegedi üzletvezetőség területén jelentkeztek többen szlovákiai áttelepülésre.¹¹⁷³ Kérdés, hogy a Szlovákiából érkezők közül hányan voltak vasutasok, illetve kerültek a MÁV-hoz – erre jelenleg nem ismerünk adatokat.

5. 3. Üzemi bizottságok

Az első üzemi bizottságok általában a front átvonulása utáni hetekben jöttek létre a vezetés nélkül maradt gyárakban, üzemekben. Az ott dolgozó munkások alakítottak a gyáron belüli étellel, az anyagbeszerzéssel, termeléssel és élelmezéssel foglalkozó bizottságot. Az első hetekben, hónapokban még a szakszervezetek működése is akadozott, ráadásul a távközlési nehézségek miatt a megyék, nagyvárosok és az országos központ közötti kommunikáció is nehézségekbe ütközött, így kiemelten fontos szerep hárult a kezdetben spontán létrejött bizottságokra.

Az üzemi bizottságokkal eleinte sem az MKP, sem az SZDP nem foglalkozott, a kommunisták is csak 1945 januárjában ismerték fel a bennük rejlő politikai és gazdasági lehetőséget. Ezzel szemben a szociáldemokraták területenként eltérően, hol támogatóan, hol elutasítóan – a szakszervezetekben lévő bázisukat féltve – vették tudomásul az üzemi bizottságok működését. Abban azonban mindkét munkáspárt megegyezett, hogy a polgári pártokat nem engedhetik be az üzemi bizottságok vezetésébe. 1945. február 15-én lépett életbe az első rendelet a gombamód szaporodó üzemi bizottságokról, hogy utólagos legalizálással, jogi keretet adjanak a szerveződéseknek. Az iparügyi miniszter 50100/1945 sz. rendelete csak az 50 főnél nagyobb üzemekben – állami közüzemek és közintézetek kivételével – engedélyezte ilyen bizottságok létrejöttét, ennél kisebb létszámú munkahelyeken bizalmiak választását írta elő. A rendelet a bizottságok feladatát a termelés feletti ellenőrzésben, a gyár pénzügyi ellenőrzésében, a dolgozók szociális és munkaügyi érdekvédelmében jelölte meg, emellett a gyárak „fasiszta”, illetve „reakciós” – vagy annak vélt! – elemektől való megtisztításának jogát is megkapták.¹¹⁷⁴

¹¹⁷² Az 1945-ben Csehszlovákiából elüldözött, kitoloncolt vasutasok ügye egy másik történet.

¹¹⁷³ MNL OL Z1523. f. 69. cs. 1947. aug. 11-i üzletigazgatói értekezlet. Gyöngyösi József jelentése.

¹¹⁷⁴ „Az iparügyi miniszter 50.100/1945. Ip. M. számú rendelete az üzemi bizottságok tárgyában.” Magyar Közlöny. 1945. 5. sz. 2–4. és Rácz 1971: 26–32.

Az üzemi bizottságok azonban gyorsan túlnőttek az állam, de még a munkáspártok szándékain is, az üzemek és a termelés helyreállítása, illetve beindítása helyett az adott körülmények között irreális követelésekkel léptek fel, gyakran a termelés leállításával fenyegetve a gyárak, üzemek vezetőit. Emiatt adta ki az iparügyi miniszter 55000/1945 számon a II. üzemi bizottsági – a MÁV-ra és a Postára nem ez, hanem a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter június 9-i rendelete vonatkozott – rendeletet 1945. május 31-én, amely jelentősen módosította az üzemi bizottságok feladatait és hatáskörét. Lényeges eleme volt, hogy már 20 fős üzemmérettől engedte az üzemi bizottságok működését, illetve az üzemek teljes körű ellenőrzését, anyagbeszerzéstől és felhasználástól kezdve a pénzügyi ellenőrzésen át a termékek eladásáig. Ezzel szemben megfosztotta az üzemi bizottságokat a munkavállalók igazolásának jogkörétől, az igazoló bizottságok és a népbíróságok feladatává téve az igazoló eljárást. Legalább ilyen fontos volt az is, hogy az üzemi bizottságokat a szakszervezetek felügyelete alá helyezte, tehát önállóságukat elvesztették.¹¹⁷⁵

Kádár János, az MKP Politikai Bizottságának tagja 1945. június 12-i előadásában félreérthetetlenül megfogalmazta a kommunista párt szakszervezetekkel és üzemi bizottságokkal kapcsolatos álláspontját. Az üzemi bizottságok a kommunisták szerint nem eléggé kontrolláltan működtek, sok helyen kilengések zavarták meg a termelést. Az üzemi bizottságoknak nem a munkások érdekvédelmével kell foglalkoznia – szólt az intés – hanem a termelést irányítani és ellenőriznie. Sok helyen nem vették tudomásul, hogy nem a gyár vezetése a feladatuk, hanem a gyárvezetés ellenőrzése. Kádár félreérthetetlenül fogalmazott: *„Itt kell megemlítenem az egész párt politikájának, az egész újjáépítésért folytatott harcnak egyik legkényesebb pontját, amely elsősorban az üzemi bizottságok segítségével oldható meg: a tőkésekkel való együttműködést. [...] A mi pártunk azt a politikai vonalat viszi, hogy az újjáépítés meggyorsítása érdekében, hogy a szenvedések idejét megrövidítsük, együtt dolgozunk a tőkésekkel, a tőkéseknek azzal a részével, amelyik az újjáépítésben részt tud és részt hajlandó venni.”*¹¹⁷⁶

¹¹⁷⁵ „Az iparügyi miniszter 55.000/1945. Ip. M. számú rendelete az üzemi bizottságok tárgyában.” Magyar Közlöny. 1945. 43. sz. 2–4. és Rác 1971: 38–39.

Az üzemi bizottságokról szóló második rendelet nagy felháborodást váltott ki a vasutas üzemi bizottságokban is a hatáskörelvonás – és ezáltal a politikai pozícióik gyengítése – miatt. A vasutas szakszervezet elnökének és főtitkárának vezetésével tartott értekezleten elégedetlenségüknek adtak hangot a küldöttek, mint kifejtették: a szakszervezettel ellentétben, ők tudják, hogyan kell kitakarítani a reakciósokat. A delegáltak szerint a szakszervezet megalkuvó, ráadásul sosem kérdezte ki az üzemi bizottságok véleményét. MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 6. dosszié. Üzemi bizottsági elnökök értekezlete, 1945. jún. 19.

¹¹⁷⁶ Kádár 1945: 9. Némi ellentmondás fedezhető fel Kádár állításaiban, hiszen a termelés irányítása valamilyen szinten feltételezi a gyár vezetését, de legalábbis a vezetésbe való beleszólást.

A Szakszervezeti Tanács hallgatva az idők, és a kommunista párt szavára, 1945. július 12–13-án az üzemi bizottságok első országos konferenciáját szervezte meg – a postás és vasutas üzemi bizottságok nélkül.¹¹⁷⁷ A konferenciára hármassal került sor: egyrészt a küldött választásokon mód nyílt az üzemi bizottságok munkaspártok számára kedvező megtisztítására a „nemkívánatos elemektől”, másrészt a konferencián szerették volna önmérsékletre bírni őket, hogy ne riasszák el a nyugatról hazatérő gyártulajdonosokat túlkapásaikkal, harmadrészt pedig egységesíteni kívánták az üzemi bizottságok működését. Az üzemi bizottságok korlátozásával a küldöttek nem értettek egyet, így a konferencia kudarcra zárult.¹¹⁷⁸

Az első vasutas üzemi bizottságok alakulásáról nincsenek pontos adatok, csakúgy, mint a vasutas szakszervezet több helyi csoportjának szerveződéséről sem. Az első vasutas üzemi bizottságok a nagyobb szolgálati helyeken jöhettek létre, mint például az Északi Főműhelyé, amely 1945. január 16-án alakult meg, ahol a romeltakarítás, a helyreállítás helyi szintű megszervezésével kezdték el a vasút újjáépítését.¹¹⁷⁹

Az első kaotikus hónapokban a Magyar Államvasutaknál is megjelentek a zavarosban halászni vágyók, akik a messze lévő debreceni kormány korlátozott működését, valamint a kommunista párti Gábor József kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter pragmatikusnak nem mondható, de annál inkább átpolitizált intézkedéseit akarták kihasználni ahhoz, hogy átvegyék a vasút irányítását. A puccs-kísérletnek kedvezett az is, hogy a MÁV vezető nélkül maradt, mind Imrédy Kálmán elnök, mind a nyilas uralom alatt kinevezett Farkas Nirnsee Gyula elnök nyugatra távozott. A Magyar Államvasutak vezetésével Zachariás Lászlót bízták meg, aki korábban a laboratórium élén állt, vegyészmérnökként nem volt sem kellő tapasztalata, sem pedig megfelelő rálátása a vasúti üzemre.¹¹⁸⁰ A MÁV Igazgatóság üzemi bizottsága 1945. január 22-én alakult meg, elnökévé a kaposvári osztálymérnökség mérnökét, Czipszer Györgyöt választották.¹¹⁸¹ Ahogy az ország több üzemében is történt, az üzemi bizottság itt is

¹¹⁷⁷ Kolozs 1947: 44.; „A munkásság beleszólása nélkül itt többé termelni nem lehet.” Népszava. 1945. júl. 13. 1.

¹¹⁷⁸ Rácz 1971: 56.

¹¹⁷⁹ Rácz 1971: 42.

¹¹⁸⁰ Rövid életrajzaikat lásd: 140 év... 2009: 85–87.; 88–89.; 90–91.

¹¹⁸¹ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 6. dosszié. MÁV Igazgatóság Üzemi Bizottsága alakuló ülésének jegyzőkönyve, 1945. jan. 22.

Önmagában már az is jól mutatja a kaotikus helyzetet, hogy az 1944-ben zsidó származása miatt az 1210/1944 ME sz. rendelet 1. §-a alapján eltávolított kaposvári mérnök hogyan került a MÁV Igazgatóságra, ahol korábban sosem dolgozott, hogy az üzemi bizottság elnökévé válasszák. Hivatalosan csak 1945. június 1-én vették vissza. MÁV Arch. BS.10456. Csanádi György szolgálati táblázata.

Czipszer György a kommunista párt tagjaként néhány évvel később mégis valóra tudta váltani álmát, az 1956-os forradalom alatti néhány napos megszakítással, amikor közlekedés- és postaügyi miniszter lett Bebrits Lajos lemondása után, 1949–1963 között a MÁV vezérigazgatója volt. 1963. december 9-től 1974. április 24-i haláláig irányította a közlekedés- és postaügyi tárcát. Nevét hamarosan Csanádi Györgyre változtatta, mert a vasutas szakszervezet 1945 nyári pécsi területi vezetőségi választáskor már Csanádi néven szerepel.

át akarta venni az irányítást, azonban részben a vasutasok korábbi apolitizáltsága, részben hagyományos, hierarchikus gondolkodásmódjuk megakadályozta Czipszeréket tervük kivitelezésében. Szintén akadályozó tényező volt, hogy az Igazgatóságon viszonylag csekély számban dolgoztak munkások, és a rossz hírközlési és közlekedési viszonyok miatt valójában nem tudták megszervezni ügyük mellé a vasutasságot. A fennmaradt kevés számú forrás alapján valószínűleg a főváros és környéke vasútállomásainak, szolgálati helyeinek üzemi bizottságait igyekezte fennhatósága alá vonni az Igazgatóság üzemi bizottsága, hogy valódi tartalmat helyezzen az országos központi szervezetet sugalló cím mögé. A törekvés sikeressége több-kevesebb sikerrel járhatott, amit mutat, hogy az Igazgatósághoz viszonylag közel lévő MÁV Kórház üzemi bizottsága az Igazgatóság üzemi bizottságával az igazgató főorvos miatt konfrontálódott, Czipszerék pedig nem tudták erőből keresztülvinni akarataikat – a korábbi igazgató helybenhagyását – kompromisszumos megoldással zárult az ügy.¹¹⁸²

Az első kisebb összetűzés az üzemi bizottság és a MÁV Igazgatóság között abból származott, hogy Zachariás László igazgatóhelyettes nem vonta be az üzemi bizottságot a szovjet katonai vezetéssel és más hatóságokkal folytatott tárgyalásokba. Egy hónappal később, az első, március 6-i MÁV Igazgatósági együttes ülésen már jelentősebb összecsapás történt, ahol a főosztályvezetők mellett jelen volt az igazgatóság üzemi bizottságának 8 képviselője is. Kemény hangú vita alakult ki az üzemi bizottságok működéséről, miközben Czipszerék reakciós és munkásellenes magatartással vádolták meg a vasúti vezetést.¹¹⁸³ 1945. áprilisa elején Czipszer kísérletet tett a MÁV elnöki tisztség megszerzésére. Április 5-én a Csengery utcában lévő Vasúti és Hajózási Club helyiségében a fővárosi és környéki kommunisták megbízottjai, valamint különböző szolgálati ágakban dolgozó kommunista párttagok jelentek meg. A mintegy 50-60 fős gyűlésen megállapították, hogy tarthatatlan a MÁV Igazgatóságnál uralkodó állapot, mert még mindig a régi szellem uralkodik, ami megbénítja az üzemi bizottságok munkáját. Ehhez hozzájárult a katonai parancsnok, Koszov tábormok is, akit az Igazgatóság – legalábbis a bizottság szerint – félreinformált az üzemi bizottságokról. A tábormok szárnysegédje magához hívatta Czipszert, és közölte vele, hogy „*az üzemi bizottság személyi ügyekkel nem foglalkozhatik, azonkívül, hogy műszaki dolgokba nem avatkozhat bele.* [sic!]”¹¹⁸⁴ Panaszos levélben kérték a Szakszervezeti Tanácsot, hogy vezessen a szakszervezetbe tömörült kommunista és szocialista munkásokkal küldöttséget a katonai

¹¹⁸² MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 6. dosszié. MÁV Igazgatósági Üzemi Bizottság 1945. febr. 5-i ülése.

¹¹⁸³ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 6. dosszié. MÁV Igazgatóság 1945. márc. 6-i értekezlete. Czipszer az üzemi bizottságok legalitását megkérdőjelező vádra azzal felelt, hogy őt személyesen Gábor József miniszter nevezte ki.

¹¹⁸⁴ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 6. dosszié. 346/1945 sz. MÁV Igazgatóság Üzemi Bizottsága levele a Szakszervezeti Tanácshoz, 1945. ápr. 6.

parancsnokhoz, és értessék meg vele, hogy az üzemi bizottság munkája a Vörös Hadsereg érdekét szolgálja. Azt is kérték, hogy az ügy tisztázására kérje fel a vasutas szakszervezet Gábor Józsefet, azzal a céllal, hogy a reakciós vezetőséget kicseréljék, mert a szakszervezet minden posztra tudna – megbízható – szakembert állítani.¹¹⁸⁵

Varga László családjának emlékezetében viszont az alábbi módon maradt fenn az üzemi bizottság puccs-kísérlete: Czipszer egy Gábor József miniszter aláírásával ellátott kinevezést lobogtatva követelte Vargától az Igazgatóság átadását. Varga nem adta át hivatalt, folytatta a szovjet vasúti parancsnokságtól kapott feladatait. Később Czipszer újra megpróbálta átvenni a MÁV elnökséget, Varga ismét ellenállt. Amikor Czipszer eredménytelenül távozott, Koszov tábornok szárnysegédje lépett be Vargához, és megkérdezte, hogy mit akart Czipszer. Amikor Varga elmondta, az orosz őrnagy állítólag elővette oldalfegyverét és azt mondta, ha Varga óhajtja, két katonával kiviteti Czipszert a Városligetbe és lelöveti. Varga természetesen ezt nem kívánta.¹¹⁸⁶ A történet gyenge pontja, hogy 1945 áprilisában Varga még a forgalmi főosztály élén állt. Ideiglenes megbízással Bánhidi Zoltán vezette a MÁV-ot 1945. április 23 és június 14 között, június 15-től Gerő minisztertanácsi felterjesztésére Varga László vette át ideiglenes megbízással a Magyar Államvasutak irányítását, akit 1945. október 16-án nevezett ki a miniszter a MÁV elnökévé.¹¹⁸⁷ A forrásokból annyi mindenesetre kitapintható, hogy Czipszer valóban megpróbálta magához ragadni a MÁV elnöki székét, a sikertelen kísérlet után nem sokkal, június 1-i visszavételével egyidejűleg áthelyezték Pécsre üzletigazgató-helyettesnek.

¹¹⁸⁵ Uo.

¹¹⁸⁶ Lovas 1991: 26.

Varga és Csanádi munkakapcsolata a későbbiek során normalizálódhatott, legalábbis erre enged következtetni a MÁV elnökének Csanádi György Közlekedésügyi Minisztérium vasúti műszaki osztálya vezetőjének kinevezése alkalmából mondott méltató szavai: „Amidőn sajnálattal kell tudomásul vennünk Csanádi üzletigazgató úr távozását körünkből, nem mulaszthatom el, hogy ne hangsúlyozzam ki – mint ahogy ennek már a Pécsen tartott ülésünkön is kifejezést adtam – az üzletigazgató úrnak a felszabadulás pillanatától **úgy itt Budapesten, de különösen Pécsen** [kiemelés tőlem] a vasút érdekében kifejtett önzetlen, odaadó, igen értékes és hozzáértő szaktudással végzett lelkes munkáit, amivel lehetővé tette a pécsi üzletvezetőség vonalainak már a békeszínvonalat elérő újjáépítését.” Csanádi szintén meleg szavakkal válaszolt, kiemelve Varga László segítségét és támogatását: „Úgy érzem túlzott mértékben volt méltányolva az én üzletigazgatói működésem. Nem tettem mást, mint a többiek, csak a kötelességemet teljesítettem és hogy bizonyos eredményt elértem, ezt felsőbbiségemnek – legelsősorban Elnök Úrnak – működésemben történt teljes mértékű támogatásának köszönhetem és köszönhetem a pécsi üzletvezetőség valamennyi személyzetének, akik a legnagyobb kötelességtudással és odaadással végezték azt a munkát, amit minden vasutasnak el kellett végeznie.” MNL OL Z1523. f. 69. cs. 1947 okt. 14-i üzletigazgatói értekezlet. Varga László elnöki bevezető beszéde.

Vajon félre tudták tenni a háború utáni konfliktusukat, vagy csak udvariassági gesztusról van itt szó? Csanádi működésének budapesti és pécsi időszakra való különválasztásával talán jelezni akarta az elnök, hogy fátylat borított a múltra. Jelenlegi forrásaink alapján nem lehet eldönteni a kérdést.

¹¹⁸⁷ Pálmány 1981: 101.

Az üzemi bizottság sikertelen puccskísérlete után nem csoda, hogy a június 12-i együttes igazgatósági ülésen már csak Györke János segédellenőr képviselte az üzemi bizottságot. A július 10-i együttes ülésen pedig már nem is volt jelen az üzemi bizottság.¹¹⁸⁸

A Magyar Kommunista Párt elégedetlen volt az általa delegált Gábor József teljesítményével, ezért 1945. május 11-én Gerő Ernőt nevezették ki a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium élére. Gerő átlátta, hogy elődje intrikára épülő politikája alkalmatlan a vasút újjáépítésére. A közlekedés helyreállításához nélkülözhetetlen központi irányítás, a szakmai vezetés megvédése érdekében 1945. június 9-én 9100/1945. KKM sz. rendelettel szabályozta a közforgalmú és korlátolt közforgalmú vasutaknál működő üzemi bizottságokat.¹¹⁸⁹ Igazgatóságoknál, üzletvezetőségeknél és a forgalmi szakágnál megtiltotta üzemi bizottságok működését, és az ügymenetbe sem szólhattak bele, mert az veszélyeztethette volna a fegyelmet, a forgalmat, valamint a személy- és vagyónbiztonságot. A vasúti közlekedés fontossága és működésének sajátosságai miatt elengedhetetlen az egyén gyors, pontos és biztos döntése, ezért nem lehet eltekinteni az egyéni felelősségtől – érvelt a rendelet.¹¹⁹⁰ A fentieket kivéve tehát minden szolgálati helyen, 50 alkalmazottól megengedte üzemi bizottságok alakulását. Ahol nem volt meg a minimálisan szükséges 50 fős létszám, ott más szolgálati helyekkel együtt hozhattak létre üzemi bizottságot. Szolgálati helyenként 300 főig egyetlen üzemi bizottságot engedélyezett a rendelet, 300 fő felett viszont lehetővé tette minden szolgálati főnökségnek külön üzemi bizottság szervezését. Ahol több üzemi bizottság működött, ott egy helyi üzemi bizottsági központot kellett szervezni, amelybe minden bizottság egy-egy képviselőt küldött a havonta tartott üléseire. Az üzemi bizottságok létszámát az alkalmazottak létszámától függően az alábbiak szerint szabályozta:

50-100 alkalmazott között 3 rendes és 3 póttag.

100-200 alkalmazott között 5-5 rendes és póttag.

200-1000 alkalmazott között 7-7 rendes és póttag.

1000 alkalmazott felett 9-9 rendes és póttag.

¹¹⁸⁸ MNL OL Z1523. f. 60. cs. 1945. márc. 6-i, jún. 12-i és júl. 10-i igazgatósági értekezletek jegyzőkönyveinek névsora.

¹¹⁸⁹ „A kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter 9.100/1945. K. K. M. számú rendelete a közforgalmú és korlátolt közforgalmú vasutak üzemi bizottságairól.” Magyar Közlöny. 1945. 49. sz. 2–3.

¹¹⁹⁰ Gerő már az MKP 1945. május 20-i, pünkösdi országos értekezletén világossá tette híressé vált „Arccal a vasút felé!” című beszédében, hogy csak akkor lehet a vasút újjáépítéséről szó, ha újra megvalósul az egyszemélyi felelős vezetés. Pálmány 1981: 82–85.

Választó volt minden 18. életévét betöltött alkalmazott, és választható minden 21. életévét betöltött, legalább egy évet már leszolgált, írni-olvasni tudó alkalmazott, kivéve a szolgálati főnökség vezetőjét.

Az üzemi bizottságok hatáskörét az alábbiakban szabta meg:

- Figyelemmel kíséri az alkalmazottak munkaviszonyból eredő jogainak érvényesítését, kötelezettségeinek teljesítését, valamint a munkafegyelem biztosítását.
- Figyelemmel kíséri az alkalmazottak gazdasági és jóléti érdekeit (családvédelemre, baleset-megelőzésre, egészségügyi ellátásra vonatkozóan tett intézkedések, kulturális és jóléti intézmények működése), valamint a szolgálati főnökök alkalmazottakkal való bánásmódját.
- Szükség esetén a szolgálati felsőbbbségnél javaslatot tesz jogorvoslatra.
- Javaslatokat tehet az illetékes szolgálati főnökségnek az üzem munkájának műszaki és gazdasági szempontú fejlesztésére, racionális munkamódszerek kidolgozásár, bevezetésére.
- Kiváló munkavégzés esetén felterjeszthet alkalmazottat a hivatali felsőbbbséghez kitüntetésre vagy előléptetésre.
- Joga van az üzem munkás és népellenes elemektől való megtisztításához hatósági segédlettel.
- Az üzemi bizottságoknak csak ellenőrzési joguk van, rendelkezési joguk nincs, mert felelősséggel a szolgálati főnökség tartozik.
- A szakszervezet mellett az üzemi bizottság sem szólhat bele az Igazgatóság, az üzletvezetőségek és a forgalom ügymenetébe.
- Az üzemi bizottságok működése nem terjed ki a közforgalmú és korlátolt közforgalmú vasutak vezetőségének személyzeti ügyeire, illetve a vezetőségnek mindenkor érvényben lévő rendelkezésekben biztosított jogkörére.

Bár *expressis verbis* nem mondta ki a rendelet, az üzemi bizottságok a vasutas szakszervezet ellenőrzése alá kerültek. A rendelet értelmében tehát megszűntek a MÁV Igazgatóságán és az üzletvezetőségeken szerveződött üzemi bizottságok, a műhelyekben, fűtőházakban és pályafenntartási telepeken szerveződött üzemi bizottságok pedig kénytelenek voltak felhagyni a szolgálati felsőbbbséggel szembeni esetleges lázítással. A vasutasok az ország legnagyobb közüzemének alkalmazottaiként, egy erőskezü kommunista miniszter alá tartoztak, a kommunista párt pedig nem engedhette meg, hogy a minisztere irányítása alatt lévő, az ország gazdasági életében létfontosságú vasútnál a munkásszervezetek megbénítsák az üzemvitelt. Gazdasági és politikai okai is voltak tehát a más iparágakban bizonyos mértékig elnézett, „megengedett” lazaságok kiirtásának a vasút – és a posta – területén. Némi csalódottsággal a

hangjában jegyezte meg egy baranyai küldött a pécsi területi szakszervezeti vezetőség megválasztásakor: „Nekiünk vasutasoknak igen nehéz helyzetünk van egyébként vezetőségünkkel szemben, mert mint állami alkalmazottak vezetőinkkel nem fordulhatunk olyan mértékben, mint ahogy azt egy kapitalista vállalkozóval szemben tehetnénk.”¹¹⁹¹

5. 4. Szakszervezet

Az 1921. december 22-én aláírt Bethlen-Peyer paktum értelmében a vasutasok, postások és közalkalmazottak nem szerveztek érdekképviselőikre szakszervezetet, amihez a szociáldemokraták tartották magukat. Vasutas szakszervezet ezért csak a front átvonulása után alakult meg. Az első érdekképviselői szervezet Szegeden alakult meg Szegedi Vasutasok Szabad Szakszervezete néven Olejnyik József és Kazi Ferenc vezetésével 1944. október 28-án. Hamarosan Debrecenben is megalakult a helyi vasutas szakszervezet, a fővárosban pedig 1945. január végén kezdték megszervezni a munkáspártok ösztönzésére a vasutasok, szállítómunkások, hajósok, városi közlekedésben dolgozók és MÁVAUT dolgozókat képviselő Magyar Szállítómunkások Szabadszervezetét az egykori Magyar Keresztényszociális Vasutasok Országos Gazdasági Egyesülete (VOGE) székházában.¹¹⁹² A szakszervezet vezetésébe több vasutas is bekerült, mint Lelovics József, Pászti Béla, Szeles Pál és Szoboszlai Jenő, akik a vizsgált korszakban, ha nem is mindannyian meghatározó, de jelentős tagjai voltak a vasutas szakszervezetnek. 1945. február 6-án vette át Varga György MÁV-főtiszt Kossa Istvántól, a szakszervezeteket tömörítő Szakszervezeti Tanács¹¹⁹³ főtitkárától a VOGÉ székház átvételére vonatkozó iratot – az, hogy mi alapján utalta ki a Szakszervezeti Tanács a VOGÉ székházát bárkinek is, jelenleg feltáratlan, ugyanis az egyesület nem szerepelt – az egyébként csak február 26-án kihirdetett – 529/1945. M. E. sz. rendeletben betiltott pártok és egyesületek listáján,¹¹⁹⁴ de még csak ne is volt tagja a Szakszervezetek Tanácsának. A közüzemi alkalmazottak – így a vasutasok – számára szakszervezet létrehozását,

¹¹⁹¹ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 13. dosszié. Vasutas szakszervezet pécsi területi vezetőségének megválasztási jegyzőkönyve, 1945. nyara. 1.

¹¹⁹² Székely 1980: 1. és Gadanez 1997: 128–129. A VOGÉ székháza a VIII. Kenyérmező utca 6 sz. alatt volt.

¹¹⁹³ Varga lett az április 22-én létrejött vasutas szakszervezet ideiglenes vezetésében a pénztáros. Gadanez 1997: 128–129.

¹¹⁹⁴ A rendelet szövegét lásd: Magyarországi Rendeletek Tára. 1945. I. füzet. 49–50.

illetve a munkavállalók politikai pártokba, szakszervezetekbe való belépés jogát az 538/1945 M. E. sz. rendelet mondta ki 1945. március 8-án.¹¹⁹⁵

A Szakszervezeti Tanács (közkeletű nevén: Szaktanács) 1945. április 19-i ülésén az egy nagy, minden közlekedési ágazatot átfogó szakszervezet helyett külön közlekedési ágankénti szakszervezetek létrehozása mellett döntött. A döntés ismeretében a Vasutas és Hajózási Klub Csengery utcai székházában összeülő vasutas kommunisták aktíváján ilyen értelmű határozat született, és 1945. április 22-én a Sportcsarnokban tartott 6000 fős gyűlés megalakította a Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezetét, amihez május 15-én csatlakoztak a hajósok is, így a szakszervezet neve Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetére változott. (31. kép)¹¹⁹⁶ „Közfelkiáltással” ideiglenes vezetőséget alakítottak, határozatot hoztak tagsági könyvek kibocsátására és a vasutas tagozaton belül szolgálati ágak szerint szakosztályok (vontatási, műhelyi, forgalmi, pályafenntartási) létrehozását is megszavazták.¹¹⁹⁷

Elnöknek a szociáldemokrata Király Gézát választották meg, főtitkárnak a kommunista Kócsa Mihályt.¹¹⁹⁸ A MÁV Hivatalos Lap 1945. május 24-i számában felhívás jelent meg a vasutas szakszervezethez való csatlakozásra „...[MVHOSz] Szakszervezete teljesen politikamentes, és csak a vasúti alkalmazottak szociális és gazdasági céljait van hivatva szolgálni, minden alkalmazott saját érdekében tartsa kötelességének a szakszervezetet munkájában belépésével is támogatni.”¹¹⁹⁹

Első sikeres érdekvédő tevékenysége a kollektív szerződés megkötése volt a vasutasok nevében a MÁV Igazgatósággal 1945. április 24-én. A szerződés visszamenőleges hatállyal, január 23-tól az év végéig szabályozta a vasutasok munkaidejét, illetményeit, pótlékait és szabadságait.¹²⁰⁰ 1946 elején az órabéres alkalmazottak kollektív szerződését sikerült rendezni 1946 első félévére.¹²⁰¹

Az elsők között alakult meg 1945. február 4-én Cegléd állomás szakszervezete. Mivel ekkor még nem volt vasutas szakszervezet, ezért az Országos Szakszervezeti Központhoz fordultak alapszabályzatért és utasításokért. Levelükben kifejtették, hogy tervezik egy olajprés

¹¹⁹⁵ „Az ideiglenes nemzeti kormány 538/1945. M. E. számú rendelete a közszolgálati alkalmazottak politikai pártok vagy a szakszervezetek működésében való részvételéről.” Magyar Közlöny. 1945. 11. sz. 1.

¹¹⁹⁶ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 4. dosszié. Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezet központi ülése, 1945. máj. 15.

¹¹⁹⁷ Székely 1980: 3.

¹¹⁹⁸ Király Géza a budapesti üzletvezetőség segédhivatalnok, Kócsa Mihály bognár volt a MÁVAUT-nál.

¹¹⁹⁹ Székely 1980: 5.

¹²⁰⁰ MNL OL M KS. (SZKL.) 1. f. 6. á. 308. ő. e. Kollektív szerződés a MÁV Igazgatóság és a Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezete között, 1945. ápr. 24.

¹²⁰¹ MNL OL M KS. (SZKL.) 1. f. 6. á. 308. ő. e. MÁV órabéres alkalmazottainak kollektív szerződése, 1946. febr. 11.

felállítását – aminek segítségével repceolajból világításra, illetve főzésre alkalmas olajat lehet előállítani – valamint az állomási resti jogának megszerzését – feltehetőleg étkeztetés és pénzforrás céljából.¹²⁰² A helyi csoportok megalakulása – a későbbi fejlemények ismeretében – nem egyszer meghökkentő, érdekes körülmények között zajlott le, érzékeltetve a közállapotok és a politikai élet rendezetlenségét. Hatvani állomás szakszervezeti csoportja április 22-én alakult meg a miskolci szakszervezet képviselője, a hatvani Nemzeti Bizottság képviselője, az igazgatóság kirendeltje, az állomásfőnök, a fűtőházfőnök, az osztálymérnök, a városgazda és az SZDP helyi elnökének jelenlétében. A 300 vasutas Oltai Lászlót választotta a helyi csoport elnökének, aki rövid beszédében az ország újjáépítése érdekében a közös munka és a pártoskodás megszűnése fontosságát. Ehhez és a szervezet munkájához beszéde végén Isten áldását kérte.¹²⁰³ Füzesabonyban csak másodjára sikerült megalakítani a szakszervezetet, mert az első, május 13-i gyűlésen csak mintegy 120 szabadnapos vasutas jelent meg. Egy héttel később választották meg a helyi szakszervezeti tisztviselőket.¹²⁰⁴ Ludas állomáson július 17-én állt fel a szakszervezet helyi vezetősége, ahol az egyik pénztáros még vitézi előnévvel írta alá nevét.¹²⁰⁵ Kál-Kápolna állomáson két szakszervezeti csoport is alakult, de november 25-én mindkét tisztikar lemondott és egy csoportba tömörültek.¹²⁰⁶ Selyp állomás vasutasai viszont már augusztus 20-án feloszlatták csoportjukat és a hatvani szakszervezethez csatlakoztak.¹²⁰⁷

A két munkáspárt megegyezett, hogy a szakszervezeti vezetésben paritásos alapon vesznek részt, illetve a szakszervezet vezetői politikai tényezőként is részt vesznek a közéletben, így Király és Kócsa a dunántúli választókerület szakszervezeti képviselőiknek fenntartott helyein jutottak be a Nemzetgyűlésbe. Kezdetben a szakszervezet csak az újjáépítésre helyezett hangsúlyt, felajánlásokat vártak az egyes helyi csoportoktól. A vasutasok azonban hamarosan érdekeik védelmét is számon kérték, amit a kommunista párt nem nézett jó szemmel, hiszen a párt kormányba kerülésével Rákosiék szerint megváltozott a szakszervezet feladata.

A már idézett 1945. június 12-i előadásban Kádár a szakszervezetek feladatára is kitért. Mint azt Kádár kifejtette, a politika asztalánál a két munkáspárt egymással szemben ül, viszont

¹²⁰² MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 17. dosszié, 8.

Kocsmákat, italkiméréseket a vizsgált periódusban végig üzemeltettek egyes helyi csoportok, részben a vasutasok ellátása, részben bevételi forrás céljából. Feltehetően több pénzügyi probléma, illetve munkafegyelmi ügy is adódott a vendéglátó egységekből, ezért 1948 végén a vezetőségénél egy határozat kiadását szorgalmazták, hogy a helyi csoportok inkább adják ki bérbé a szóban forgó italkiméréseket és hagyjanak fel üzemeltetésükkel. MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 66. dosszié. 1948. nov. 12-i Elnökségi ülés.

¹²⁰³ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 16. dosszié, 2.

¹²⁰⁴ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 16. dosszié, 3.

¹²⁰⁵ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 16. dosszié, 6.

¹²⁰⁶ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 16. dosszié, 4.

¹²⁰⁷ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 16. dosszié, 7.

a szakszervezetekben ugyanazon az oldalon ülnek, ami remek összecsiszolódási lehetőséget jelent. A két baloldali párt még meglévő egymással szembeni gyanakvást részben természetesnek, de a mindennapi küzdelemben károsnak értékelte. A szakszervezetnek tehát kulcsszerepe lett a munkásegység megszilárdításában, egyúttal feladata is a munkásegység erősítése, amin folyamatosan dolgozni kell, különben a reakció éket ver a munkáspártok közé – érvelt az MKP KV Titkárságának tagja.

Hogy ne legyen kétség a szakszervezetben végzendő helyes munkáról, kijelentette, hogy a „*munkásegység legfontosabb garanciája tehát a jó kommunista szakszervezeti munka*”.¹²⁰⁸ A szociáldemokraták augusztus 20-i kongresszusukon elfogadták a szakszervezeti mozgalomban a közös cselekvést, leültek a kommunisták mellé.¹²⁰⁹ A két munkáspárt, ahogy az üzemi bizottságok esetében is, a helyi szinten felbukkanó és nem ritkán heves viták ellenére abban egyetértett, hogy jobboldali pártokat nem szabad a szakszervezeti mozgalom közelébe engedni, nem juthatnak semmilyen pozícióhoz a szakszervezetekben, így a vasutasban sem.

A munkáspártok közötti egység megteremtésén túl a szakszervezetek feladatát Kádár abban látta, hogy a megváltozott körülmények – már hogy a kommunista párt részt vesz a hatalomban, és ezért az ipari munkásság már nincs teljesen szemben az államhatalommal – miatt már nem elsősorban a dolgozók gazdasági érdekeinek képviselője a szakszervezet feladata, mint a Horthy-rendszerben. A népi demokráciában a munkásságnak jogai mellett kötelességei is vannak, hiszen a szakszervezet közvetve az ország gazdasági életének egyik irányítója lett, így a szakszervezetnek a munka irányítása, szervezése vált elsődleges feladatává. Emiatt gátat kell vetnie a munkásság túlzó, káros követeléseinek, meg kell magyaráznia a dolgozóknak, hogy bizonyos igényeik ártanak a népi demokráciának.¹²¹⁰ Konkrét feladatként a munkaerő-irányítást (ahol a termelés korlátai miatt kihasználatlan munkaerő van, azt átirányítani munkaerőhiányos területekre), szakmunkáshiány enyhítésére rövid átképző tanfolyamok szervezését, valamint munkaversenyek szervezését jelölte meg Kádár.¹²¹¹

A vasutas szakszervezetben nem mindenki értette meg, vagy volt hajlandó magáévá tenni az MKP véleményét – még a kommunisták közül sem. Kócsa főtitkár például szeptember 20-án egy beadványban bírálta Gerő azon intézkedését, hogy a kollektív szerződésben rögzítettekkel szemben csak 7 napban maximalizálta a vasutasok szabadságát, és azt is csak

¹²⁰⁸ Kádár 1945: 6.

¹²⁰⁹ Marosán 1972: 77.

¹²¹⁰ Kádár 1945: 7–8

¹²¹¹ Kádár 1945: 17.; Az első vasutas munkaverseny-szerződést Gerő Ernő jelenlétében a Keleti Műszaki Kocsihivatalban írták alá 1945. július 9-én. MNL OL M-KS. (SZKL.) 1. f. 6. á. 101. ö. e. Vasutas Verseny Országos Versenybizottsága 169/1945/Ovb. sz. levele Kossa István főtitkárhoz.

méltánylást érő esetekben engedélyezte kiadni. Le is váltották az 1945. november 24-én a vasasok Magdolna utcai székházában tartott Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezet I. kongresszusán. Apró Antal, az MKP szakszervezeti ügyekkel foglalkozó vezetője, a fővárosi vasutas MKP-titkárok október 3-i gyűlésén kifejtette, hogy a szakszervezeti munka érdekében sok oda nem való személyt kell eltávolítani a vezetésből, akiknek helyére a küldöttek kommunista többségének biztosításával lehet a megfelelő embereket beállítani.¹²¹² Erre egyébként már Kádár is utalt nyár eleji előadásában: a kongresszusokra, tisztújító választásokra a helyi csoportok küldötteinél kommunista többséget kell elérni, hogy a küldöttek kommunista tisztikart szavazzanak meg.¹²¹³

Gerő Ernő miniszter a vasutas szakszervezeti kongresszuson tartott beszédében világosan kifejtette a kommunista párt elképzelését a szakszervezetek helyéről és feladatáról. Gerő négy fontos feladatot tűzött ki a szakszervezet elé. Legfontosabbnak a munkafegyelem helyreállítását jelölte meg, másodiknak pedig a vasút megtisztítását a reakciós, nem demokratikus elemektől. Mivel azonban gyakran előfordult, hogy politikai alapon akartak ellehetetleníteni szakembereket, ezért Gerő leszögezte, hogy *„Ez természetesen nem jelentheti azt, hogy válogatás nélkül mindenkit reakciónak kell bélyegezni, aki például fegyelmet és a kötelességek pontos teljesítését követeli alárendeltjeitől. Éppen ellenkezőleg! Az ilyen vasúti alkalmazottat a szakszervezetnek támogatnia kell és elő kell segítenie munkája eredményességét.”*¹²¹⁴ Harmadik feladatnak a vasutasságon belüli korrupció és fusizás, szerzés kiirtását jelölte meg Gerő, és csak legutolsónak tartotta a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében végzendő munkát. Ezen a téren előremutató javaslatok benyújtását várta az érdekképviselőktől, illetve új, demokratikus szellemiségű szakemberek kiképzését, akiket felelős posztokra lehet majd ültetni.¹²¹⁵

A szakszervezet igyekezett a fenti útmutatás szerint cselekedni, újságcikkekben rendszeresen hívták fel a vasutasok figyelmét a reakció elleni éberségre. 1946 nyarán, a hiperinfláció okozta megélhetési válság és a B-listázások miatti elkeseredés érthető módon próbára tette a vasutasok türelmét is. A szakszervezet szerint a szolgálati kocsikban utazó vasutasok a beszélgetések során sokszor nem kellően öntudatosak, olykor nyíltan demokráciaellenes kijelentések tesznek, egyesek a demokráciát kárhozzátják a bajokért. A

¹²¹² Gadanez 1997: 130–131.

¹²¹³ Kádár 1945: 21.

¹²¹⁴ „Gerő Ernő: Erős, demokratikus szakszervezetet!” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1945. 1. sz. 1.

Már az is kellően beszédes, hogy a szakszervezet központi újságjának első száma címlapján a miniszter kongresszusi beszéde olvasható, amit Kossa István, a Szaktanács főtitkárának beszéde követett. A címlapon nem jelent meg a vasutas szakszervezet.

¹²¹⁵ Uo.

szakszervezet szerint ezt csak felvilágosítással, oktatással lehet megoldani – már a demokráciaellenes hangulatot, nem magát a gazdasági-pénzügyi válságot – a helyzetet, a fasiszta vasutasokat viszont el kell távolítani a vasúttól és népbíróság elé kell vinni őket.¹²¹⁶

Ha az alkalmazottak – elméletben – már nem is álltak szembe az állammal, azért a szakmai vezetéssel gyakran összetűzésbe kerültek. Budapest-Soroksári út állomáson az állomásfőnök és néhány órabéres beosztottja konfliktusa először az üzemi bizottság szintjén csapódott le. Az állomásfőnök által kiadott parancsot, hogy a pincéből hozzák fel a munkások a porszenet, hogy el lehessen küldeni a ferencvárosi fűtőházhoz, több napos nógatas ellenére sem hajtották végre, helyette pihentek és italoztak a munkások. A számonkérés után feljelentették az állomásfőnököt reakciós, nyilas-barát magatartással vádolva. Végül a szakszervezet sem tudta megoldani az ügyet, ezért felterjesztették a Budapesti Üzletvezetőségnek a jegyzőkönyveket és a leveleket.¹²¹⁷ Az egyre gyakoribb balesetek miatt 1945. július 28-án összehívott főosztályvezetői értekezleten is előkerült a megbomlott fegyelem problémája.¹²¹⁸ A MÁV vezetésével ideiglenesen megbízott Varga László szerint a balesetek egyik okát a rossz műszaki helyzet és a mindennapos megélhetési gondok mellett a szolgálati főnökök tekintélyének a politika oldaláról történő aláásásában látta. Bebrits Lajos miniszteri osztályfőnök szerint viszont a régi rend elnyomással érte el a vasutasok fegyelmét. Ahogy vége lett a régi rendszernek és felszabadultak a lelkek, törvényszerű, hogy meglazult a fegyelem és kisebb kilengések előfordulnak, nem csak a vasútnál, hanem általában az országban. *„Kétségtelen, hogy ez a régi társadalmi rend tudott a vasútnál egy bizonyos fegyelmet tartani, ezt a fegyelmet azonban egy külső terrorral kényszerítették ki, mely tulajdonképpen a félelmen alapuló fegyelem volt.”*¹²¹⁹ A megoldás szerinte a meggyőzés, hogy a vasutasok belássák, az ő közvetlen érdekük is a fegyelem helyreállítása, mert csak így lehet újjáépíteni az országot. Pár mondattal később viszont már a drákói szigorrról beszélt, sőt a példastatuálás érdekében még a koncepció eljárását is megengedhetőnek tartotta! Amit tehát a Horthy-korszakra vonatkoztatva károsnak és elítélendőnek tartott, most szükség esetén alkalmazandó, mi több, kívánatos eszköznek vélt. *„A fegyelem megszilárdítását meggyorsítják a büntető szankciók, amelyeket az alkalmazottakkal szemben alkalmaznunk kell. Akik az utasításokat a forgalmi és jelzési utasítást megszegik, azokkal szemben büntetőleg kell eljárni. A legszigorúbban érvényt kell szerezni a kiadott utasításoknak. Ha ezek a kisebb esetekben kiszabott büntetések nem járnak sikerrel és*

¹²¹⁶ „Vasutasok vigyázat!” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 10. sz. 3.

¹²¹⁷ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 11. dosszié. 6–11.

¹²¹⁸ Pálmány 1981: 105–110.

¹²¹⁹ Pálmány 1981: 106.

továbbra is oly súlyos balesetek történnek, mint a közelmúltban, akkor igénybe kell vennünk a közigazgatási és bírósági szerveket is. **El kell érniünk a bíróságoknál, hogy a büntetéseknél a legsúlyosabb büntetésig: a halálbüntetésig is elmenjenek, mert a szabotálás vádját kell emelni és keresztül kell vinni azt még akkor is, ha a szabotálás vádját teljesen nem tudjuk valószínűsíteni** [kiemelés tőlem]. *Fel kell tételeznünk, hogy az elmúlt baleseteknek nagyrésze a szabotálásra vezethető vissza.*” Az osztályfőnökre valószínűleg nagyon mély benyomást tettek az 1930-as években a szovjet vasutaknál szerzett tapasztalatai.

A politika beleszólásának – ezt leginkább a két munkaspárthoz lehet kötni – a szolgálati életre való negatív hatására való hivatkozást Bebrits elutasította. Gyakorlatilag azt az utasítást adta a vasúti vezetésnek, hogy oldják meg a problémát, ahogy tudják. *„Nem fogadhatom el azt az álláspontot, hogy a szolgálati főnökök nem urai a helyzetnek, és a személyzet részéről terrorizáltak. A szolgálati főnökök érezzék azt, hogy a felsőbbség mögöttük áll és a fegyelmet minden körülmények között állítsák helyre.*”¹²²⁰

A rend lassan akart helyreállni, a Dunakeszi főműhelyben tartott 1946. május 2-i mérnökök és technikusok szakcsoport titkári értekezletén Schleicher Miklós intéző még mindig azt panaszolta, hogy a munkások a munkaspártokhoz csatlakozó haladó értelmiség munkafegyelem megszilárdítása érdekében kiadott intézkedéseit gyakran reakciónak minősítik.¹²²¹ Nem segítette a fegyelem helyreállítását a – „Pártok” c. alfejezetben részletesen bemutatandó – 1946 tavaszi úgynevezett népitéletek sem.¹²²²

A mindent átítató pártoskodás és a közelgő fővárosi és nemzetgyűlési választás persze rányomta a bélyegét a szakszervezetre is. A párizsi szakszervezeti kongresszusról hazatérő Király Géza szomorúan konstataálta a november 16-i összvezetőségi ülésen, hogy a két munkaspárt az összefogás helyett inkább egymást marta: *„Az Igazgatóságban már ma úgy vélekednek a Szakszervezetről, ahogy vélekedtek a vasutas szövetségről. Kezdenek nekünk megbocsátani, mert azt mondják, hogy haldokló oroszánba inkorrekt dolog belerúgni.*”¹²²³ A két baloldali párt közötti civakodás még a helyi csoportok küldöttállítását is végigkísérte. Ennek ellenére a szakszervezet jelentős legitimációs sikerként könyvelhette el, hogy 1945. október 16-i MÁV igazgatósági együttes üléseitől kezdve – tehát a legmagasabb szakmai szinten – képviseltethette magát. Általában az elnök – Király Géza, majd 1948. januártól Végh Lajos – képviselte a szakszervezetet a havi értekezleteken. Néhány alkalommal Gyócsi Jenő főtitkár

¹²²⁰ Pálmány 1981: 109.

¹²²¹ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 39. dosszié. 1415.

¹²²² MNL OL Z1523. f. 67. cs. 1946. márc. 11-i üzletigazgatói előértekezlet. Varga László válasza Cserta László, Gosztanyi Béla, Oláh Imre és Tolnay Lajos jelentéseire. 16.

¹²²³ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 4. dosszié. 1113.

helyettesítette az elnököt az igazgatósági üléseken, de néhány esetben előfordult az is, hogy mindketten jelen voltak az ülésen.¹²²⁴

Az kommunista párti törekvések sikerrel jártak, mert bár a szociáldemokratáknak ekkor háromszor annyi tagja volt a vasutasok között, mint a kommunistáknak, a kongresszusi küldöttek 55,7%-a mégis MKP-tagok közül került ki.¹²²⁵ Ugyan elnöknek a szociáldemokrata Király Gézárt választották újra a küldöttek, a gyakorlati irányítást jelentő főtitkári posztot viszont a ferencvárosi fűtőház mozdonyvezetője – és az MKP fűtőházi szervezetének titkára – Gyócsi Jenő töltötte be.¹²²⁶ Alelnöknek Pászty Károlyt és Lukács Gyulát választotta meg a kongresszus, a jegyzői tisztséggel pedig Sámuel Sándort¹²²⁷ bízták meg. Nyolc szakosztályt is létrehoztak: a kultúroktatást [sic!] Rózsavölgyi Béla, a forgalmat Kovács József, a pályafenntartást Bobóti Béla, a műhelyit a szociáldemokrata Végh Lajos, a vontatást Tarafás István, a CIWL-t Kegler Vilmos, a nőtitkárságot pedig Ormos Jánosné vezette. A szakosztályok feleltek az adott szakágat érintő problémák kezeléséért, például a vontatási szakosztály foglalkozott a mozdonyvezetők és fűtők munkakörülményeinek javításával. Az üzletvezetőségekkel megegyező területi titkárságok is alakultak, a budapestit Gáspár Sándor, a pécsit Herczeg István, a debrecenit Fehér László, a miskolcít Aradi Péter, a szombathelyit Káldi István, a szegedít pedig Székelyhídi József irányította. A területi titkárságon belül létrejött szakági osztályok tartották a kapcsolatot a szakosztályokkal és helyi szinten képviselték a vasutasokat munkáltatójukkal szemben.¹²²⁸

A kongresszus idejére már kiépült a szakszervezeti hálózat, bár működése még nem mutatott teljesen egységes képet. A vidéki szakszervezeti csoportok 1945. február–augusztus között alakultak meg, a fővárosi csoportok viszonylag későn, június és augusztus között szerveződtek.¹²²⁹ A kongresszuson sikerült elfogadni a szakszervezet alapszabályzatát, illetve

¹²²⁴ MNL OL. Z1523. f. 60–63. csomók. Az igazgatósági és üzletgazgatói értekezleteken a jegyzőkönyvek tanúsága szerint a szakszervezet küldöttei nagyon ritkán szólaltak fel, aktivitásuk alig mutatható ki. Az 1946 januári vadsztrájk, illetve nagyon ritkán az alkalmazottak ellátása kapcsán szólaltak fel, fejtették ki a szakszervezet álláspontját.

¹²²⁵ Gadanez 1997: 131. Gadanez Béla szerint a vasutasok mintegy fele pártonkívüli volt.

¹²²⁶ Gadanez 1997: 132. Kócsát bár nem jelölték újra a főtitkári posztra, mégis 81 szavazatot kapott, Gyócsi 178-at.

¹²²⁷ Sámuel nem sokáig tölthette be tisztségét, ugyanis Kossa István, a Szaktanács főtitkára levélben tájékoztatta a vasutas szakszervezetet, hogy Sámuel Sándor különböző helyeken úgy tünteti fel magát, mint akit a Szakszervezeti Tanács megbízott a B-listázó bizottságok ellenőrzésével és akár fel is oszlathatja azokat. Felszólította a szakszervezetet, hogy indítsanak eljárást Sámuel ellen, a Szaktanács már megtette. MNL OL M-KS. (SZKL.) 1. f. 6. á. 101. ő. e. Kossa főtitkár levele a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetéhez, 1946. jún. 15.

¹²²⁸ „A vasutasok első parlamentje.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1945. 1. sz. 4.

¹²²⁹ Székely 1980: 8. Sajnos a fővárosi csoportok kései szerveződésének okai egyelőre ismeretlenek. Elképzelhető, hogy összefüggés van az üzemi bizottságok és a szakszervezeti csoportok működése között, utóbbiak az előbbiekből szerveződtek meg, alakultak ki.

a drámai körülményekre tekintettel a tagdíj önkéntes befizetése helyett a fizetésből hivatalból történő levonást.¹²³⁰ Decemberben jelent meg először a szakszervezet újságja is, a havonta megjelenő, négy, később hat oldalas *Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja*. Az újságot 1948 januárig havonta adták ki, februártól aztán minden hónap 1-én és 15-én jelent meg. A szakszervezetek összevonásával a lap is nevet változtatott, 1948. június 15-én már nagyobb terjedelemben jelent meg „Közlekedés” címmel.

A szakszervezet elemi szervezeti egységét a helyi csoport jelentette, amihez legalább 50 szakszervezeti tagra volt szükség, és amelynek megalakulásához a területi titkárság jelenlétére is szükség volt. Az alakuló gyűlés utáni következő gyűlésen kellett a helyicsoport vezetését titkos szavazással megválasztani. A tisztikart egy évre választották, elnökre, társelnökre, titkárra, pénztárosra és jegyzőre kellett szavaznia a tagságnak, emellett három ellenőrző tagot, valamint a csoport nagyságától függően 5-11 rendes és 3-5 pót-szervezőbizottsági tagot is választottak. Taggyűlést minden hónapban össze kellett hívni, közgyűlést pedig a naptári év végén, illetve a következő év első két hónapjában, amikor a tisztikar beszámolt működésével és új választásra került sor. A helyi csoport a befolyt tagdíjak, büntetések, egyéb bevételek 10%-át tarthatta meg, a 90%-ot a központnak kellett befizetni. Az 50 főnél kisebb szolgálati helyen a területi titkárság jóváhagyásával befizetőhely létesült bizalmi személy irányításával, aki kezelte a tagdíjkönyveket (valamint az 1948 nyarától újra önkéntessé váló tagdíjfizetést beszedte), illetve a területileg kijelölt helyi csoportnál képviselték a befizetőhely vasutasait, egyúttal ellenőrizte, hogy helyi szinten a kollektív szerződésben foglaltak érvényesülését.¹²³¹

A helyi csoportok és befizetőhelyek működését az üzletvezetőségként alakult területi titkárságok felügyelték, irányították. A területi titkárságot a már megválasztott helyi csoportok elnökeiből és titkáraiból választották meg, a központi vezetőség bonyolította le a titkos szavazást, amelynek során elnököt, társelnököt, titkárt, pénztárost és két ellenőrt választottak, őket egészítette ki 12 rendes és 6 pót-szervezőbizottsági tag.¹²³²

A kongresszus után 1946. január 11-én ült össze először az országos vezetőség, de jelentősebb ügyet nem tárgyaltak ekkor. A következő vezetőségi ülés, amiről irat is fennmaradt, szeptember 13-án tartották, amin többek között a stabilizáció első eredményeivel és a B-listázással is foglalkoztak. Az elnök szerint a politika beleszólt a B-listázásba és sajnálatos

¹²³⁰ Székely 1980: 8.

¹²³¹ Székely 1980: 37.; „A bizalmiak (A bizalmi testületek) feladatai.” *Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja*. 1945. 1. sz. 2.

¹²³² MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 5. dosszié. Magyar Vasutasok és Hajósok Szabadszakszervezetének alapszabálya és helyi csoport ügyrendje. 1945. A vasutas szakszervezet szervezeti egységeinek, illetve a tisztségek bemutatására lásd: Székely 1980: 18–39.

módon baloldali érzelmű vasutasokat is elbocsájtottak. Király szerint ez is azt mutatja, hogy a létszámleépítést a szakszervezetnek kellett volna végeznie. A jogtalanul elbocsátott vasutasok megsegítésére a fizetés 2%-át kérte egy elbocsájtottakat segítő alap számára, amit a vezetőség meg is szavazott. Gyócsi Jenő főtitkári beszámolójában először a két munkáspárt kizárólagos érdemének titulált stabilizációt ismertette, azzal vádolva a kisgazdákat, hogy ők csak egy-két év múlva akartak volna véget vetni a hiperinflációnak, addig a zsebüket tömték volna. A B-listázást is a stabilizáció és a vasút pénzügyi talpra állítása miatti szükséges rosszként jellemezte.¹²³³ Az október 18-i vezetőségi ülésen már arról számolt be Gyócsi, hogy sikerült 4000 vasutast megmenteni a leépítéstől, illetve a bányász szakszervezettel végzett tárgyalások alapján mintegy 10 000 elbocsátott vasutasnak tudnának munkát kínálni a bányákban. Egyúttal kérte a helyi csoportok vezetőit, hogy írják össze azokat a baloldali vasutasokat, akiket elbocsájtottak. Bejelentette azt is, hogy a szakszervezeti csoportok – ahol lehet – hagyják el a szolgálati főnökségi helyiségeket, a Szaktanács utasítást adott a szakszervezeti székházaknak, hogy fogadják be a vasutasokat.¹²³⁴

1946 elején fontos fegyver került a szakszervezet kezébe, új munkavállalót csak a szakszervezet jóváhagyásával vehetett fel a vasúttársaság. A közlekedésügyi miniszter 4461/1946. I/1. sz. rendelete előírta, hogy új felvételkor a szakszervezet véleményét ki kell kérni a jelölt demokratikus meggyőződéséről, magatartásáról. Amennyiben az illetékes szerv nem értene egyet a szakszervezeti döntéssel, akkor a szakszervezet központi vezetőségéhez lehet fellebbezni, végső soron pedig a közlekedésügyi miniszterhez lehetett fordulni. Ezzel a minisztérium olyan eszközt adott a szakszervezet kezébe, amivel a nem kívánatos személyeket távol lehetett tartani a közlekedési vállalatoktól – ez is a lopakodó szakembergárda cserét szolgálta, illetve a munkavállalók, alkalmazottak burkolt figyelmeztetését.¹²³⁵

A november 25-i vezetőségi ülésen a kongresszus óta eltelt egy év eredményeit vizsgálták meg. Király Géza elnök itt utalást tett a kommunistákkal szembeni konfliktusára, de a helyzet tisztázásáig nem akarta feltárni az esetet, később már nem került szóba az összekülönbözés. Gyócsi beszámolójában áttekintve az évet méltatta a szakszervezet és a vasutasok stabilizáció érdekében végzett önfeláldozó munkáját. Az év eleji istvántelki, dunakeszi és északi műhelyekben kirobbant vadsztrájkot a reakció aknamunkájának minősítette, ami behatolva a szakszervezetbe felszította a vasutasok elkeseredettségét. A

¹²³³ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 23. dosszié. Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezet 1946. szept. 13-i országos vezetőségi ülése.

¹²³⁴ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 23. dosszié. Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezet 1946. okt. 18-i országos vezetőségi ülése.

¹²³⁵ „Szakszervezetünk nagyjelentőségű vívmánya.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 1. sz. 2.

stabilizációval ezek a gondok – szerinte – lekerültek a napirendről. A forint bevezetésével a szakszervezet egyébként – saját pozícióit erősítő – támadást indított a vasutas egyesületek ellen, fúzióra szólították fel a segélyezéssel, önképzéssel foglalkozó egyleteket.¹²³⁶ Azzal fenyegetőzött az érdekképviselő, hogyha nem lesznek hajlandók beolvadni a különböző egyesületek és körök, akkor elérik, hogy ne hivatalból vonják le az egyesületi tagdíjakat. A vasutas szakszervezet ezzel a lépésével beismerte egyeduralkodói törekvéseit – és a kommunista gondolkodástól idegen többszínűség, autonómia megszüntetésének kívánatos voltát. A potenciális vetélytársak kiiktatása, egyszersmind az egyesületi vagyon megszerzése érdekében úgy kalkulált a vezetőség, hogy az alacsony fizetések miatt a tagság tekintélyes része minden bizonnyal már nem fogja fizetni a szakszervezeti tagdíj levonása mellett az önkéntes egyesületi tagdíjakat, így azok működésképtelenné fognak válni és a szakszervezet ölébe fognak hullani.¹²³⁷ Az egyesületek tekintélyes része egyébként is jelentős károkat szenvedett el a háború alatt, működésük pedig szünetelt, csak 1945 őszétől kezdtek újrászerveződni. Sok egylet ingatlanja háborús sérüléseket szenvedett. A Miskolci Vonatkísérők Dal és Zeneköre székháza például többször is katonai szálláshellyé vált a háború alatt, 1944-es légitámadások során pedig súlyos károk érték az épületet. Miskolc szovjet ostromakor pedig a könyvtárban és a berendezésekben keletkeztek további károk. A Miskolci Mozdonyvezetők Otthona és Dalárdája könyvtára részben megsemmisült, ahogy az egyesület iratainak tekintélyes része is. A dalárda 1939 óta szünetelt a mozdonyvezetők nagyfokú leterheltsége miatt, a pénzügyi helyzet miatt 1946 nyarán még csak becsülni sem tudták, mikor tudják újraindítani az egyesületi életet. Az Egri MÁV Vasutasok Köre is csak 1945. novemberében kezdte meg újra működését, először helyiségeiket hozták rendbe. A borzalmas anyagi helyzet miatt az egyesületek alig-alig működtek. Egerben a vasutas kör ugyan viszonylag aktívan részt vettek a helyi közéletben, és a Jászapáti MÁV Alkalmazottak és Nyugdíjasok Önképző és Olvasóköre is igyekezett szerény méreteihez képest megjeleníteni a község életében, ugyanakkor Sátoraljaújhelyen a MÁV Alkalmazottak Köre nem tudott számottevő aktivitást felmutatni.¹²³⁸

¹²³⁶ Először 1946 tavaszán jelent meg a szakszervezet újságjában a vasutas egyesületek beolvadásának gondolata.,,Néhány szó a Vasutas Segélyező Egyesületekről.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 4. sz. 3.

¹²³⁷ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 23. dosszié. Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezet 1946. nov. 25-i országos vezetőségi ülése. Az értekezlet napjái az alábbi egyesületeket sikerült felosztatni és vagyonukat megszerezni: Magyar Keresztényszociális Vasutasok Országos Gazdasági Egyesülete, aminek Kenyérmező u. 6 sz. alatti székházába költözött be a szakszervezet egy rövid időre, Keresztény Szocialista Hajósok Országos Gazdasági Egyesülete (HOGE), valamint a felszámolás alatt lévő Hadviselt Magyar Vasutasok Országos Szövetsége (MAVOSZ). 1947-ben a szakszervezet átköltözött a terézvárosi Munkácsy Mihály utca 14 sz. alatti épületbe.

¹²³⁸ MÁV Arch. AF. 11908. d. 11358/1946.

A vasutas egyletek ingóságaira és ingatlanjaira nem csak a szakszervezetnek fájt a foga, a baloldali pártok is szívesen szereztek volna belőle. A Szombathelyi Nemzeti Bizottság azt a javaslatot terjesztette fel a belügyminiszterhez még 1946 április elején, hogy a szociális céllal (temetkezés, segélyezés) létrejött vasutas egyletek, illetve a sportegyesületek kerüljenek a szakszervezethez, minden más egyleten pedig fele-fele arányban osztozkodjon az MKP és az SZDP.¹²³⁹

Az egyesületek bekebelezését azonban 1948 végéig nem sikerült keresztül vinnie a szakszervezetnek. Az 1948. május 24-i elnökségi ülésükön például a törökszentmiklósi vasutas kör feloszlását tárgyalták és végül utasítást adtak a szakszervezet ügyészének, hogy kezdje meg az egyesületek feloszlásának jogi lépéseit.¹²⁴⁰ *„Elnökség utasítja ügyészt, hogy haladéktalanul járjon el illetékes helyen az összes egyesületek feloszlása ügyében, melyek a MÁV dolgozóinak nyakán élőködnek és a reakciót hintik. Ezt az intézkedést 48 órán belül feltétlen hajtsa végre, mert ellenkező esetben állásáról való lemondásnak tekintjük.”*¹²⁴¹ Ilyen könnyen azonban nem sikerült bedarálni az egyesületeket, a szeptember 9-i elnökségi ülésen még mindig ott tartottak, hogy Gyócsi bejelentette a miniszter engedélyét az egyesületek – és vagyonuk – beolvasztására.¹²⁴² Ehhez képest a novemberi ülésen a kaposvári vasutas kör ellenállásáról tárgyaltak, a kaposvári vasutasok ugyanis kilátásba helyezték, hogy inkább egy aggok menhelyét hoznák létre vagyonukból, mintsem hogy bekebelezze őket a vasutas szakszervezet.¹²⁴³ Persze volt olyan egyesület, amelyik beadta a derekát, és önként, vagy bújtatott presszió hatására beolvadt a szakszervezetbe.¹²⁴⁴ A kérdés ugyan túlmutat a disszertáció időhatárain, azonban kétség sem férhet hozzá, hogy végül győzött a szakszervezeti akarat, a helyi vasutas egyletek javait, ingóságait és ingatlanjait bekebelezte a vasutas szakszervezet.

A vasutas szakszervezet II. kongresszusára 1947. december 1-3 között került sor. A kongresszusra „A Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete Központi Vezetőségének jelentése 1945–1947” címen egy díszes, fotókkal gazdagon illusztrált, jó

¹²³⁹ MÁV Arch. AE. 11198. d. 5711/1946.

¹²⁴⁰ A törökszentmiklósi vasutas kör már 1946-ban is nagyon csípte a szakszervezeti vezetők szemét, reakció bűvőhelyének tartották. Ahogy az újságban írták, a törökszentmiklósi ház nem a nyugdíjas vasutasoké, hanem minden vasutasé, akiket viszont egyedül a szakszervezet képvisel, tehát az épület is az érdekképviselőté (kell, hogy legyen). „»Vasutasok Köre«, vagy »Vasutasok Otthona«. Harc a reakció ellen.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 11. sz. 6.

¹²⁴¹ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 65. dosszié. 1948. máj. 14-i elnökségi ülés.

¹²⁴² Ehhez előbb viszont új alapszabályokat kellett életbe léptetni és új – a szakszervezetnek kedvező – tisztikart kellett választani. Gyócsi ezért felszólította a vezetőségi tagokat, hogy sürgősen lépjenek be a vasutas egyesületekbe, hogy trójai falóként belülről építsék le az egyletek önállóságát védő jogi falakat.

¹²⁴³ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 66. dosszié. 1948. nov. 12-i elnökségi ülés.

¹²⁴⁴ „A Mozdonyvezetők Otthona önkéntesen beolvadt a vasutas szakszervezetbe.” Közlekedés. 1949. 6. sz. 5.

minőségű papírra nyomott reprezentatív kiadványt adott ki a vezetőség, amely az addig elvégzett munkáról tájékoztatta a tagságot.¹²⁴⁵ Az összefoglaló munka nagy érdeme, hogy mellékletben közölte a helyi csoportokat, illetve hogy milyen szakkörök, zenekarok, dalárdák, könyvtárak működtek az egyes helyi csoportoknál. Összesen 42 kultúrcsoport működött, 47 helyi csoport szervezett könyvtárat, a muzikális hajlamú vasutasokat pedig 18 dalkör és 31 zenekar várta.¹²⁴⁶ Sajnos a sportköröket nem tüntették fel, de a beszámoló szerint 126 egyesület 600 szakosztályában 48 763 tag sportolt, ami a 139 408 MÁV¹²⁴⁷ és 1604 GYSEV szakszervezeti tag alapján igen impozáns 34,58%-os arányt jelent.

A szakszervezet telepítési osztálya 4456 db 300 négyszögöles építési telket és 84 családi házat osztott ki vasutas családoknak, emellett Törökbálinton 620, Soroksáron 310, Budapesten 1200 családot juttattak lakáshoz, családi házhoz. Ezek részben kitelepített svábok, részben a háború végén nyugatról vissza nem tértek ingatlanjait jelentették, de az egyes községek és városok új parcellázású telkeiből is ki tudott harcolni részesedést a szakszervezet. Az üres telekre építkezés megkönnyítéséhez, illetve olcsóbbá tételéhez lakóház-típustervek megrendelése és közreadása is szerepelt a tervek között.¹²⁴⁸ A MÁV Igazgatósága elhagyott sváb ingatlanokból Nagykovácsiban 25, Solymáron 60, Pilisborosjenőn 50 házra kapott kiutalást, amelyek közül 1946 nyarán többet már ki is utaltak, elsősorban a sokgyermekes alkalmazottak részére. Ezen felül a MÁV vezetése Pestszentlőrincen és Vecsésen vasutas telep létesítésére alkalmas földterületet igényelt a helyi hatóságoktól.¹²⁴⁹ Szintén eredményes volt az érdekképviselő küzdelme a lakberek csökkentéséért, a vasút tulajdonában lévő szolgálati lakásokért fizetett lakbért átlagosan a felére csökkentették.¹²⁵⁰

A szakszervezet igen impozáns adatokkal támasztotta alá kétéves munkájának eredményeit. A munkahelyi és szociális pótlékok, túlóradíjazás rendezése mellett oktatási,

¹²⁴⁵ Szelecsényi 1947.

¹²⁴⁶ Érdekes, hogy ekkor a miskolci, debreceni és szombathelyi titkárság területén egyáltalán nem működtek kultúrcsoportok.

¹²⁴⁷ Szakszervezetnek nem csak az aktív munkavállalók lehettek tagjai, hanem a már nyugállományba vonultak is csatlakozhattak az érdekképviselőhöz, illetve a feleségek is (lásd Nőtítkárság) ezért magasabb a szakszervezeti létszám, mint a tényleges vasutasok száma.

¹²⁴⁸ „A vasutas szakszervezet szerepe a telepítésben.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 2. sz. 4.

¹²⁴⁹ MNL OL. Z1523 61. cs. 1946. aug. 13-i igazgatósági értekezlet. Szücs Zoltán jelentése.

A vasutasok lakáskérdését – ahogy általában a kibombázott lakosok lakáskérdését – mindezek ellenére nem sikerült megoldani pénzügyi források hiányában. A leginkább érintett budapesti és környéki vasutasok mellett a miskolci és debreceni üzletvezetőség számolt be hónapról-hónapra alkalmazottaik lakásgondjairól.

A lakáskérdés egyébként az egyik neuralgikus pontja volt a vasutasoknak, sok vasutas a korabeli normákhoz képest is rendkívül mostoha körülmények között élt. A Magyar Államvasutak a fővárosban 739, a Budapesti Üzletvezetőség területén további 1829 lakással rendelkezett. A Szombathelyi Üzletvezetőség területén 148, a Miskolcinnál 374, a Debreceninél 327, a Szegedinél 239, a Pécsin 360 lakás áll a MÁV tulajdonában. MÁV Arch. VG. 10006. d. Fügi Ödön: Lakótelepek és laképületek létesítése az alkalmazottak részére, 1946.

¹²⁵⁰ Gadanez 1997: 134.

művelődési, hajdúszoboszlói és balatonszántódi munkás- és balatonfüredi gyermeküdültetésekről, családok élelmiszerekkel és ruhaneműkkel való segélyezéséről számolt be, valamint a státuszrendezés és a B-listázás kapcsán kifejtett tevékenységüket ismertették. Keszthelyen – MÁV Igazgatóság felajánlása jóvoltából – 1947 nyarán 487 tanonc részesült balatoni pihenésben.¹²⁵¹ A balatonszántódi vasutas üdülőt ünnepség keretében adták át 1947. július 27-én. A 8 holdas parkban álló háromemeletes villa 60 szobával várta 10 napos turnusokban a pihenni vágyó vasutasokat. Az első nyáron itt még csak a vasutas alkalmazottak üdülhettek, családtagok még nem. (28. kép)¹²⁵² Balatonfüreden szeptember 4-ig mintegy 1200 gyermek üdültetéséről gondoskodott az érdekképviselő.¹²⁵³

Tagadhatatlan tény, hogy a szakszervezet a lehetőségein belül valóban sokat tett a vasutasok és családjaik megsegítésére, a munkakörülmények rendezésére, de azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a MÁV vezetése is támogatta a szociális ellátás fejlesztését célzó programokat, pénzügyileg és természetbeni hozzájárulással egyaránt. Arról viszont szó sem esett a jelentésben, hogy mindezt milyen módon érte el a szakszervezet, ahogy a pártpolitikai determinációról sem, és arról még kevésbé, hogy a szakszervezet feladta elsődleges érdekvédelmi feladatát. A munkavállalók érdekei helyett a munkáltató (állam) kívánságainak tolmácsolása, illetve a kívánt eredmények munkaversenyek szervezésével való elősegítése lett a szakszervezet legfőbb célja. Ahogy Gerő miniszter is megjegyezte kongresszusi előadásában, a szakszervezet feladatai a vasutas szakszerűség és fegyelem fenntartása, a demokráciára és szocializmusra nevelés, a vasutasok jogainak képviselete, illetve a vasút megtisztítása a reakciós elemektől.¹²⁵⁴ A szakszervezet nem is rejtette sosem véka alá, hogy aktívan politizál, és elsősorban a kommunista párthoz igazítja politikáját.¹²⁵⁵ Az 1947-es választások előtt is a kommunista pártra való szavazásra bízta a szakszervezet tagjait.¹²⁵⁶ A szakszervezet ráadásul erősen részt vett a Gerő kultusz építésben, olykor már ömlengő mondatokkal magasztalták fel a kommunista minisztert. Gerő, a vasutasság gondoskodó atyjaként jelent meg nem egyszer a

¹²⁵¹ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 65. dosszié. 1948. máj. 14-i elnökségi ülés. MÁV Igazgatóság átírata, hogy meghatározatlan időre átengedi keszthelyi üdülőjét a szakszervezet részére.

¹²⁵² „Sz. L.: Ünnepélyesen átadták rendeltetésének a balatonszántódi vasutas üdülőt.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 8. sz. 4.

¹²⁵³ „Balatonfüreden 1200 vasutas gyermeket nyaraltat a szakszervezet.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 8. sz. 8.

¹²⁵⁴ Gadancz 1997: 136.

¹²⁵⁵ Szelecsényi István: Ha nem is igaz, de jól találták ki... Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 4. sz. 1.

¹²⁵⁶ „A szakszervezetek szerepe a választásnál.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 8. sz. 7.

szakszervezeti újságban.¹²⁵⁷ Egyesek a gerői „Arccal a vasút felé!” felhívásra az „Arccal a vezérünk felé!” jelszóval válaszoltak.¹²⁵⁸

A kongresszuson megszavazott új tisztikar a kommunista pozíciószerezés jegyében zajlott, ami persze nem jelentett újdonságot a szociáldemokratáknak. Az SZDP szakszervezeti osztályának 1946. február 20-i ülésén már sok panasz esett a vasutas szakszervezetben dolgozó szociáldemokrata tisztviselők leváltásáról, áthelyezéséről, amelyek háttérében a minisztert és a szakszervezet főtitkárát látták. Ennek példája volt az 1947. áprilisi botrány Székesfehérváron. Április 27-re új szakszervezeti választást írtak ki a székesfehérvári csoportban, mert a két munkáspárt összekapott. A szociáldemokrata többség ellenére a kommunisták akarták a vezető pozíciókat megszerezni. A központ – kommunista pártiak megregulázása helyett – elítélte a szociáldemokraták „munkásegységet veszélyeztető” megnyilvánulását.¹²⁵⁹

A kongresszus lecserélte a kommunista kívánságoknak nem mindenben megfelelő Király Géza elnököt. A korábbi műhelyi titkárság vezetője, a szociáldemokrata Végh Lajos lakatos került a szakszervezet élére. A két alelnök, Pászty Károly és Lukács Gyula maradt. A kongresszus új tisztséget is alapított, a főtitkár munkájának segítésére két főtitkárhelyetteset választottak, Ferk Ferencet, illetve Gáspár Sándor budapesti területi titkárt, aki egy éven belül még közvetlen főnökét, Gyócsi Jenő főtitkárt is háttérbe szorítva megszerezte a vasutas szakszervezet tényleges irányítását.¹²⁶⁰ A szakszervezet jegyzőjévé Honti Györgyöt választották. A szakmai titkárságok élén is történtek változások. Rózsavölgyi Béla maradt a kultúr titkárság vezetője, ahogy Kovács József forgalmi és Tarafás István vontatási titkár is megőrizte pozícióját, a többiek viszont kicserélődtek. A pályafenntartási titkárságot Pápa Árpád, a műhelyit Lelovics József, a nőtitkárságot Molnár Ilona kapta meg. A CIWL titkárság megszűnt. Bár ennek okát nem közölte a szakszervezeti újság, valószínűleg a kevésszámú alkalmazott miatt került sor, nem volt különösebben „CIWL-specifikus” probléma, ésszerűbb volt felosztani a többi szaktitkárság között. Létrejött még az üzemgazdasági titkárság, aminek élére Szakácsi László került, illetve az ifjúsági titkárság Szűcs Lajos vezetésével. A területi titkárok – a pécsi Herczeg István kivételével – is kicserélődtek: a budapestit Rózsavölgyi József,

¹²⁵⁷ „Ugyancsak hatalmas és szűnni nem akaró taps fogadta Gerő Ernő elvtárs közlekedésügyi minisztert is, aki a minisztertanácsról jött, hogy kedves vasutasait felkeresse és a legközelebbi jövőre nézve hasznos útmutatással szolgáljon.” Közlekedés. 1948. 12. sz. 1.; „Gerő Ernő 50 éves.” Közlekedés. 1948. 3. sz. 3.

¹²⁵⁸ „Értekezlet a Nyugati pályaudvaron.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 2. sz. 2.

¹²⁵⁹ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 48. dosszié. Budapesti területi titkári értekezlet, 1947. ápr. 15.

¹²⁶⁰ Az eredeti foglalkozását tekintve villanyszerelő Gáspár Sándor főtitkárhelyettes nem azonos a későbbi SZOT főtitkárral, Kádár János bizalmasával és barátjával.

a debrecenit Bancs Mihály, a miskolcit Kovács József, a szegedit Csamangó Henrik, a szombathelyit Berecz János, a GYSEV titkárságot pedig Éliás Ferenc vette át.¹²⁶¹

A kommunista párt azonban még mindig elégedetlen volt a szakszervezet személyi állományával, erről árulkodik Gyócsi 1948. március 15-i cikke a szakszervezeti lapban. Eszerint a legfontosabb a munkásegység megteremtése, amihez további tisztogatásokra van szükség, hogy a jobboldali szociáldemokratákat, korrupt és osztályidegen személyeket eltávolítsák a szakszervezetből.¹²⁶² A május 11-i rendkívüli elnökségi ülésen Végh is egyetértett a tisztogatások folytatásának szükségességéről, mert a II. kongresszuson nem sikerült teljesen megtisztítani a szakszervezetet a „nem eléggé öntudatos” személyektől.¹²⁶³ A folyamatos tisztogatás azonban nem mindenhol járt sikerrel, egyes korábbi szociáldemokrata bázisok még 1948 végén is ellenálltak a központi nyomásnak, mint ahogyan a korábban említett székesfehérváriak is. *„Székesfehérváron a szellem az utóbbi időkben sem igen változott; a pártszervezeti élet úgyszólván halott. Különösen meglepődtem azon, hogy Kutasi József, aki Sz.D.P. műhelyi szervezetének titkára volt, és mindnyájunk tudomása szerint a legmunkásegység ellenesebb tevékenységet fejtette ki, jelenleg is az üzemi szervezetben vezető tisztséget tölt be, holott abban az üzemben, ahol nagy kommunista ellenes propagandáját kifejtette szerintem helye nem lehet. [sic!]”* – értékelte a fehérvári helyzetet egy 1948. novemberi jelentés.¹²⁶⁴

1948. május 14-én a megüresedett alelnöki helyekre¹²⁶⁵ kooptálták Csuta Károly istvántelki munkás mellett Tölgyes Lajost, az MKP országos vasutas szervező bizottságának titkárát. Gyócsi külön örömmel üdvözölte Tölgyest, *„aki az Országos [Vasutas] Egységbizottság Titkára, aki a Magyar Dolgozók Pártja vasutas szervezetének szintén központi titkára lesz. Szükséges volt, mint a legelső politikai személyt is, hogy bevonjuk. Nem tudom elképzelni azt a szakszervezeti munkát, amely ne forrna össze a párt munkájával.”*¹²⁶⁶ Az átalakítás folytatódott, augusztus elején gyakorlatilag az elnöktől is sikerült megszabadulni, amikor Gátai Ágoston munkájával nem megelégedve a főtitkár Végh Lajost jelölte a MÁV Általános Igazgatási Főosztály helyettes vezetőjének. A tisztségre a szakszervezet jelölhetett személyt, akinek a „demokratikus nevelés”, a MÁV Betegségi Biztosító Intézet és más

¹²⁶¹ „Munkásegység jegyében jó munkát végzett a II. vasutas kongresszus.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1947. 12. sz. 1–3.

¹²⁶² Gyócsi Jenő: Új feladatok. Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1948. 5. sz. 1.; Gadanez 1997: 139.

¹²⁶³ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 65. dosszié. 1948. máj. 11-i rendkívüli elnökségi ülés. A folyamatos tisztogatások alapján arra lehet következtetni, hogy a folyamatosan növekvő kommunista túlsúly ellenére az MKP nem tudta maradéktalanul megvalósítani elképzeléseit a vasutas szakszervezetben a vizsgált periódust tekintve.

¹²⁶⁴ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 73. dosszié. Putz Lipót jelentése 1948. nov. 12-i székesfehérvári újtjáról.

¹²⁶⁵ Pásztly Károly meghalt, Lukács Gyulával nem tudni mi történt.

¹²⁶⁶ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 65. dosszié. 1948. máj. 18-i elnökségi ülése.

szociális, kulturális intézmények helyes gazdálkodásának irányítása, illetve ellenőrzése volt a feladata. Bár Végh megtartotta szakszervezeti elnöki tisztségét, a felelős új tisztség nyilvánvalóan elvonta figyelmét a szakszervezettől. Ősszel aztán Gyócsit és Tölgyest is sikerült eltávolítania – ha csak fél évre is – Gáspárnak, mindketten hat hónapos pártiskolai tanfolyamra mentek. Közben eltörölték a tagdíjak hivatalból való vonását, 1948. május 1-től fokozatosan álltak át a helyi csoportok az önkéntes szakszervezeti tagdíj beszedésére.¹²⁶⁷ Gáspár főtitkárhelyettes szerint ez a javuló életszínvonal miatt valósulhatott meg, egyszersmind jó lehetőséget adott tisztázni, hogy ki támogatja a szakszervezeti mozgalmat és ki nem, ki a népi demokrácia őszinte híve és ki reakciós. „*A tisztulási folyamatnak meg kell indulni, kifelé a reakciókkal. Ne a terror, hanem a meggyőződés ereje tartsa a tagokat. Akiket kizártak, azoktól a támogatás megvonja a szakszervezet és a munkaterületükről is likvidálja.* [sic!]”¹²⁶⁸

Az idézett mondat rávilágít, hogy ez az önkéntes elhatározás valójában már nem létezett, hiszen aki kilépett a szakszervezetből, az nem csak jelentős szociális támogatástól esett el, de az állása is veszélybe került. Ekkor jelentette be a főtitkárhelyettes azt is, hogy a – két munkáspárt egyesülése után „gazdátlaná vált” – *Népszava* lesz a szakszervezet napilapja, aminek vásárlására buzdította a tagokat. A Szaktanács százezer új előfizetői megrendelést tűzött ki célul, ebből a vasutas szakszervezetnek hatezret kellett teljesítenie, természetesen úgy, hogy az nem mehetett a *Szabad Nép* előfizetések rovására.¹²⁶⁹ Az aznapi elnökségi ülésen Gyócsi főtitkár javaslatát Iszak Kálmán, Miklós Imre és Benkő János (helyesen Benkő András) „pfeifferista” képviselők kizárásáról a szakszervezetből meg is szavazták, és átíratot intéztek a MÁV Központi Számfejtő Hivatalhoz, hogy az említettektől tagdíjat már ne vonjanak.¹²⁷⁰

A szakszervezetek helyi csoportjaiban is érződött a változás, az 1946 ősztől folyamatossá váló munkaversenyek, amelyek végigkísérték a hétköznapiakat, kezdtek

¹²⁶⁷ „Figyelemreméltó elnökségi határozat az önkéntes tagdíjfizetésről.” *Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja*. 1948. 6. sz. 3.; „Az önkéntes tagdíjfizetésről szóló elnökségi határozat.” *Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja*. 1948. 7. sz. 3. A tagdíj fizetéstől függően havi 4 és 20 Ft között változott.

¹²⁶⁸ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 63. dosszié. 1948. júl. 16-i központi vezetőségi ülés.

¹²⁶⁹ Uo.

¹²⁷⁰ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 65. dosszié. 1948. júl. 16-i elnökségi ülés.

Iszak Kálmán Tófej vasútállomás állomáskezelőjeként a Barankovics-féle Demokrata Néppárt tagja és országgyűlési képviselője volt, akit 1948. július 9-én fosztották meg mandátumától. Miklós Imre vasúti tisztviselő volt 1928-as elbocsátásáig. 1938–1947 között a kiscgazda párt tagja, a háború után a fővárosi törvényhatósági bizottságban dolgozott, BSKRT igazgatótanácsában is részt vett. Az 1947-es választásokon a Pfeiffer Zoltán vezette Magyar Függetlenségi Párt színeiben nyert mandátumot, amit november 20-én megsemmisítettek. Benkő András segédtitisz szintén a kiscgazda pártban kezdett politizálni a háború után. 1946. február 5-én lett nemzetgyűlési képviselő Tildy Zoltánná megüresedett helyén. Az ominózus kékcédulás választásokon ő is az MFP színeiben nyert mandátumot Budapesten, amit a törvénytelen november 20-i határozattal megsemmisítettek. Ezután négy évig nem kapott munkát, MÁV-nyugdíjból élt. Életrajzokat lásd: Horváth–Hubai 2005.

ellaposodni, előbb-utóbb belefáradtak az emberek a folyamatos túlteljesítési kényszerbe.¹²⁷¹ 1946. augusztus 11-én tartott első vasúti üzemi kongresszuson a Közlekedésügyi Minisztérium a Szaktanáccsal és a MÁV Igazgatósággal közösen hirdették meg augusztus 20. – október 1. közötti időre a kocsiforduló-idő 15 napról hétre való csökkentését, hogy a szűkös kocsiparkkal el tudják szállítani az árukat.¹²⁷² Két évvel később, 1948 őszén már a 4,5 napos fordulóidő érdekében hirdettek munkaversenyt.¹²⁷³ Már az 1946 őszi csúcsforgalom idejére meghirdetett munkaversenyen tapasztalható volt a „lelkesedés” eltűnése. Erre jött még a B-listázás miatti bizonytalanság, ami szintén negatívan hatott a hangulatra – főleg azokon a szolgálati helyeken, ahol még nem zajlottak le a minősítések.¹²⁷⁴ Az idő előre haladásával egyre több munkaversenyt hirdettek meg, 1948. október 15. – november 15. között például a Szaktanács 50. évfordulója tiszteletére is szerveztek egyet.¹²⁷⁵ A munkaversenyekben rejlő káoszteremtő veszély csírái már ekkor megjelentek, bár ekkor még alapvetően rosszabb infrastrukturális körülmények között működött a vasút, mint az 1950-es években, amikor rendszeresen működési csőd közelébe juttatták a vasutat a hálózati szintű érdekek helyett egyéni érdekeket célul kitűző munkaversenyek.¹²⁷⁶

A korábban élenjáró ferencvárosi fűtőházban – innen került ki a szakszervezet főtitkára, Gyócsi Jenő és a vontatási titkár, Tarafás István is – már 1948 legelejére ellaposodtak a munkaversenyek. Ehelyett egyre több vasutast kaptak rajta fosztogatáson, dézsmáláson, illetve táppénzcsalással igyekeztek plusz jövedelemhez jutni, miközben egyre súlyosabb problémát jelentett a két munkáspárt tagjai közötti súrlódások.¹²⁷⁷

A *Népszavára* sem sikerült összetoborozni a Szaktanács által kiadott hatezres kvótát, Gyócsi a szeptember 10-i központi vezetőségi ülésen keserű szemrehányást tett, amiért csak 2800 vasutas fizetett elő, ezzel pedig lemaradtak a többi szakszervezet mögött.¹²⁷⁸

¹²⁷¹ Az 1945-ös munkaversenyek tárgya a jármű és a vasúti pályák, hidak és épületek újjáépítése volt. (14. kép) 1946 ősztől ez kiegészült az őszi csúcsforgalom szeptember–december közötti időszakára vonatkozó kocsiforduló idők csökkentése érdekében meghirdetett versennyel. Ennek célja a teherkocsik minél gyorsabb megakadása, továbbítása, illetve kirakása, illetve a járművek javítási idejének csökkentése, hogy a kevésszámú kocsival el lehessen végezni az őszi betakarításkor jelentkező plusz szállítási igényeket.

¹²⁷² Gerő Ernő beszéde. Közlekedési Közlöny. 1946. augusztus 11-i különszám. 2–4.

¹²⁷³ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 103. dosszié. Miskolci területi szakszervezeti vezetőség 1948. dec. 15-i csoportvezetői értekezlete,; Országos vontatási, forgalmi és pályafenntartási főbizalmi értekezleten tárgyalták a vasutasok az időszerű kérdéseket. Közlekedés. 1948. 5. sz. 4.; „Országos vasútüzemi értekezletet tartottak az Istvántelki Főműhelyben.” Közlekedési Közlöny. 1948. 51. sz. 626.

¹²⁷⁴ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 36. dosszié. 1946. szept. 12-i MÁV Igazgatóság versenybizottsági ülése.

¹²⁷⁵ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 63. dosszié. 1948. szept. 10-i Központi vezetőségi ülés.

¹²⁷⁶ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 36. dosszié. 1946. dec. 28-i MÁV Igazgatóság versenybizottsági ülése. Figyelemre méltó Zsögöd Tibor ezen az ülésen elhangzott megjegyzése, miszerint a tartalék mozdonyok megszabott program szerint végzik az állomások és iparvágányok kiszolgálását, amit nem lehet munkaverseny miatt felborítani, mert az kikezdi az egész rendszer működését.

¹²⁷⁷ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 99. dosszié. Ferencváros pályaudvari üzemi bizottság 1948. jan. 22-i ülése.

¹²⁷⁸ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 63. dosszié. 1948. szept. 10.-i Központi vezetőségi ülés,

A Keleti pályaudvar üzemi bizottságának 1948. július 20-i ülésén a központból kiküldött Lelovits József, a műhely titkárság vezetője beszédét kritikus vélemények fogadták. Az egyik fűtőházi dolgozó felhánytorgatta a küldöttnek, hogy a munkaversenyt teljesítik a minél gyorsabb életszínvonal emelkedésért, de a megígért illetmény ruhák és munkaruhák még mindig nem érkeztek meg. Egy másik vasutas azt vetette Lelovits szemére, mikor az előadó kritizálta a vasutasok mellékes pénzkereseti szokásait, hogy a vasutasok azért nem pihennek szabadságuk alatt, hanem máshol dolgoznak, feketéznek, mert nem tudnak megélni fizetésükből. Ha nem lenne rá szükség, nem hajszolnák magukat szabadidejükben is a dolgozók, hanem valóban pihennének. A gyűlésen általános ellenszenvvel viseltettek a központ munkája iránt, a közhangulat szerint a szakszervezet nem csinált semmit.¹²⁷⁹

Miskolcon is belefásultak az állandó munkaverseny-mozgalmakba. Rencz Ákos, a központi vezetőség üzemgazdasági titkárának jelentése szerint az élmunkások nem hordták kitüntetésüket, nem léptek be a szakszervezetben működő élmunkás szövetségbe, ami így szükségszerűen hanyatlásnak indult.¹²⁸⁰ A borsodi megyeszékhelyen 1948. december 5-én emlékeztek meg a város „felszabadulásának” negyedik évfordulójáról. A gyűlésről jelentést író bizonyos Kovács nevű szakszervezeti személy csalódottan jelentette, hogy a vasutas zenekar nem játszott munkásindulót.¹²⁸¹ Nagy Barna, a pályafenntartási titkárság szervezője miskolci beszámolójából lehet tudni, hogy a helyi csoport helyiségében egy iskolaszentelési kép volt kifüggesztve, amin a katolikus pap épp megáldja a népet. Egy „felvilágosult”, öntudatos baloldali személy persze nem tűrhetett ilyet, ezért felszólította a helyi tagokat, hogy távolítsák el a képet, mert félreértésre adhat okot. Jelentéséből tudható az is, hogy ekkor már rendszeresen végeztek ügynevezett vonatagitációt, azaz utazásaik során a szakszervezeti küldöttek az utasok között az ország politikai és gazdasági helyzetének kommunista interpretációját reklámozták.¹²⁸²

Az értekezleteken, helyi gyűléseken egyre hangsúlyosabb szerepet kapott a politikai tájékoztatás, amelyek hangvétele nem sokban tért el a *Szabad Nép* vezércikkeitől. 1948 őszén az Amerikai Egyesült Államok elítélendő fegyverkezése, a kínai kommunisták térnyerése és a görög polgárháború ismertetése mellett szerepelt a Mindszenty bíboros vezette „fekete reakció” támadása, ahogy a kulákok elleni küzdelem is megjelent. Az esztergomi érsek „ármánykodásai” elleni tiltakozás jeleként például az újmiskolci osztálymérnökség üzemi bizottsága a helyi

¹²⁷⁹ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 99. dosszié. Keleti pályaudvari üzemi bizottság 1948. júl. 20-i ülése.

¹²⁸⁰ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 103. dosszié, 36–37. Miskolci területi szakszervezeti vezetőség, bizalmi testület 1948. dec. 15-i csoportvezetői értekezlete.

¹²⁸¹ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 72. dosszié, 71.

¹²⁸² MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 72. dosszié, 76–77.; Vonatagitációról lásd még: Koltai 2012.

szakszervezeti elnök javaslatát elfogadva tiltakozó táviratot küldött Kádár János belügyminiszternek.¹²⁸³ A szakszervezet az ország számos pontján – így többek között Győrben, Salgótarjánban, Esztergomban, Komáromban és Tapolcán is – szervezett „fekete reakciót” elítélő nagygyűléseket.¹²⁸⁴ A görög szabadságharcosok megsegítésére már februárban akciót hirdetett a központ, a fizetés 0,5%-ának felajánlását „kérte” Gyócsi főtitkár, hozzátéve, hogy aki nem hajlandó áldozni, az nem demokrata, hanem fasiszta.¹²⁸⁵ Fél év alatt a kitűzött 120 ezer forint helyett, „csak” 74 972 forint gyűlt össze, ezért a hiányzó részt – hogy folt ne essen a szakszervezet becsületén – kipótolta a szakszervezet.¹²⁸⁶

A Budapest és Miskolc között végig újjáépített második vágány átadása sem váltott ki már lelkesedést a vasutasokból. Egy ismeretlen szakszervezeti tisztviselő jelentése szerint a Keleti pályaudvarról indult különvonatnál mindössze 200-250 fő gyűlt össze, különösen munkásokból volt kevés. A nagy jelentőségű esemény ellenére – Vámosgyörk kivételével – az állomások dekorációja szegényesnek tűnt. Ludasra a miskolciak különvonata sem hozott jelentősebb ünneplő tömeget. Ennél is érthetlenebb és súlyosabb hiba volt a jelentés írója szerint, hogy *„mind emellé a rossz szervezés hiányában sem Gerő, sem Rákosi elvtárs nevének hallatára a közönség nem nagyon tapsolt, éljenzés egyáltalában nem volt, a Szovjetunió és Sztálin elvtárs neve néma tömegre talált ezt fokozta még az is, hogy egy ember hangos kiáltása Gerő, Rákosi, Sztálin és egyéb éljenzést senki sem követte. Közelebb menve az emberhez a borszag büzlött belőle és ez váltotta ki az ellentétes hatást.”* Az ormospusztai bányászok fokozták a megdöbbenést az aktuálpolitikai helyzettel össze nem egyeztethető egyesületi zászlójuk lengetésével. *„Az Ormospusztai bányászok, amelyek a miskolciakkal jöttek zöld zászlón egyik oldalán a védőszentjük az 1941-es felírással a másik oldalán a közönség felé fordítva a nagy királyi címer teljes díszben a korona angyalok stb. A jutalomra váróknál volt egy kis élénkség, de a többit nem lelkesítette Gerő elvtárs beszéde sem. [sic!]”*¹²⁸⁷

Hasonló volt a hatvani fűtőház dolgozóinak hozzáállása a többtermelési versenyekhez.¹²⁸⁸ A kötelező munkaverseny felajánlások között már nem csak az üzemvitelhez kapcsolódó feladatok társultak, hanem – mint Celldömölkön – a rendszeres ideológiai nevelés, politikai felvilágosítás is megjelent, ahol nem csak előadást tartottak, de meg is figyelték a

¹²⁸³ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 13. dosszié, 15–16. A jegyzőkönyvön a dátum el lett írva, a szövegből egyértelműen kiderül, hogy nem 1945, hanem 1948. dec. 15-i közgyűlésről készült.

¹²⁸⁴ „Mindszenty a nép ellensége!” Közlekedés. 1948. 11. sz. 7.

¹²⁸⁵ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 63. dosszié. 1948. jan. 30.-i Központi vezetőségi ülés.

¹²⁸⁶ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 63. dosszié. 1948. szept. 10.-i Központi vezetőségi ülés.

¹²⁸⁷ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 73. dosszié. Jelentés a vasárnapi Ludason megtartott második vágány átadásáról, 1948. okt. 3.

¹²⁸⁸ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 105. dosszié. Hatvani fűtőház üzemi bizottságának ülése, 1948. máj. 25.

hallgatóságot: „[Az üzemi bizottság] *Ellenőrzi és megfigyeli az alkalmazottak politikai magatartását valamint azok pártnapokon való részvételét.*”¹²⁸⁹ A komáromi fűtőház dolgozói felvilágosító előadások tartását vállalták a rémhírterjesztők és elégedetlenkedők ellen, valamint a munkafegyelem 100%-ra emelését.¹²⁹⁰ Az ilyen és hasonló felajánlások – túl a kiépülő rendszer bornírtságán – markánsan rámutatnak a vasutasok valódi hangulatára és a plusz munka alóli kibújási lehetőségekre.

Új idők új szele fűjt a december 12-i ceglédi vasutas temetésen is. Pilis állomáson 1948. december 4-én történt balesetben elhunyt fűtő ravatalánál a szakszervezet képviselője beszédében az éberségre figyelmeztetett, mert szerinte a demokrácia elvakult ellenségei gyűlöletükben még a vonatok kisiklásától sem riadnak vissza, aminek áldozata lett Szegedi László.¹²⁹¹ A beszéd jól jelzi, hogy megindult a kiépülő diktatórikus rendszer hisztériakeltése és ellenségkép-gyártása a vasutasok között is.

Az új szelek elhozták az új szimbólumot is. Gáspár az 1949. március 11-i elnökségi ülésen felvetette, hogy a Keleti, Nyugati, Déli, Kelenföldi és Ferencvárosi pályaudvarokon helyezzen el a szakszervezet kivilágítható ötágú vörös csillagot, amit az elnökség meg is szavazott azzal a feltétellel, hogy az Államvasútnak kell fedeznie a villanyköltségeket.¹²⁹² Egy hónappal később már Miskolc-Tiszai pályaudvar és a miskolci vasútigazgatóság épülete is szóba került, mint az új munkáshatalmat hirdető épület. A helyi szakszervezeti csoportok engedélyt kértek és kaptak kivilágítható vörös ötágú csillagok elkészítésére és felszerelésére saját költséjükre.¹²⁹³ Azonban nem mindenhol sült el jól a munkáshatalom neonfényes jelképeinek telepítése. A ferencvárosi víztorony tetejére is felkerült egy kivilágítható vörös csillag, aminek fényét össze lehetett keverni a jelzők „Megállj!” jelzésével. Az értelemzavaró, a közlekedésbiztonságot veszélyeztető fényes műégitest eltávolítását ezért maga Bebrits Lajos miniszter rendelte el, egyúttal megtiltotta a pálya környékén bármilyen vörös színű kivilágított tárgy elhelyezését. A vontatási szakosztály élére frissen kinevezett Tölgyes Lajos nem merte leszereltetni a munkáshatalom győzelmét jelképező szimbólumot, ezért csak arra utasította a Budapesti Igazgatóságot, hogy a szóban forgó csillag kivilágítását azonnal szüntesse meg.¹²⁹⁴

¹²⁸⁹ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 114. dosszié. Celdömölki fűtőház és szertár három hónapos munkaterve 1948. augusztus–október közötti időszakra, 1948. júl. 19.

¹²⁹⁰ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 114. dosszié. Komáromi fűtőház három hónapos munkaterve július 20 – október 20 közötti időszakra, 1948. júl. 15.

¹²⁹¹ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 73. dosszié. Kiss József 1948. december 13-i jelentése a december 4-i pilisi vonatsiklásról. Az iratban tévesen a mozdonyvezető halála szerepel, valójában a másodfűtő halt meg a rázúduló szén miatt. A baleset egy váltó hiányzó alkatrésze miatt következett be, a vasúti vizsgálat nem tudta tisztázni, hogy gondatlanság, műszaki hiba vagy szabotázs történt.

¹²⁹² MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 168. dosszié. 1949. márc. 11-i elnökségi ülés.

¹²⁹³ MNL OL M KS. (SZKL.) 48. f. 168. dosszié. 1949. ápr. 8.-i elnökségi ülés.

¹²⁹⁴ MÁV Arch. GG. 10001. d. M8986/949 sz. miniszteri figyelőlap, 1949. szept. 8.

A fentiekből jól látszik, hogy a szakszervezet tartotta magát az 1945. november 24-i I. kongresszuson elhangzott miniszteri útmutatáshoz, amely a legfontosabb feladatként munkafegyelem megszilárdítására, a reakciónak vélt személyek kiszorítására, a kommunista pártpolitika érvényesítésére törekedett. Ezzel szemben a munkások érdekképviselete, illetve a jóléti intézkedések támogatása, elősegítése a sor végére szorult. Ennek ellenére figyelemre méltóak az üdültetés és a különböző segélyezések terén elért eredmények. 1948 nyarán már családostul lehetett igénybe venni a szakszervezeti üdülőt azoknak, akik a szakszervezeti tagdíjon felül fizetésük további 1%-át felajánlották a szociális- és kulturális alap javára. Egy hétnapos üdülési turnusra jelképes összeget, hozzájárulást kellett csak fizetni. A felnőttek után 5, a 10 éven aluli gyermekek esetében 3 Ft napidíjat kellett fizetni, ami a szállás mellett az étkezési költségeket is tartalmazta.¹²⁹⁵ A kispénzű vasutasoknak óriási lehetőséget jelentett, hiszen például egy egygyermekes család 91 forintból megoldhatta a szállást és az étkezést. Bár a néhány száz forintos havi keresethez képest ez sem volt jelentékeny összeg, mégis elérhetővé vált az alsóbb rétegek számára is a pihenés lehetősége.¹²⁹⁶ A vasutas tanoncok és fiatal munkások Keszthelyen pihenhettek, szerezhettek nyári élményeket. A tanoncok díjmentesen, az ifjú munkások napi 5 forint térítésért nyaralhattak két hetes váltásokban. Az persze némileg csökkentette az üdülés varázsát, hogy kötelező ideológiai oktatáson is részt kellett venni a nyaralás során.¹²⁹⁷ A fenti két településen kívül a szakszervezet budapesti mártonhegyi és hajdúszoboszlói üdülőjét vehették igénybe az alkalmazottak, a gyermekek számára pedig Balatonszabadiban, Balatonszepezden, Jósvafőn és Balatonalmádiban szerveztek üdülő tábort.¹²⁹⁸ A nyári üdülési turnusok után, szeptember 19-én vette át a szakszervezet a MÁV Konzumtól annak mátraházai üdülőjét, ahová szintén 5 forintos napi térítési díj ellenében kifejezetten a fizikai munkásoknak lehetett jelentkezni.¹²⁹⁹ A szakszervezet a korábbiakhoz képest immár télen is lehetőséget adott a pihenésre mátraházi és komáromi üdülőiben. Ezeknél a napidíj a havi fizetés függvényében változott, 500 forintos jövedelem alatt a naponta 4, családtag után pedig 6 forintot kellett fizetni, 900 forint feletti jövedelem esetén 12 és 20 forintban lett megszabva a napidíj.¹³⁰⁰

¹²⁹⁵ „Balatonszántódon és Keszthelyen a szakszervezet megkezdi a hétnapos üdültetést.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1948. 9. sz. 15.

¹²⁹⁶ „Csak hét napig tartott a boldogság mondja Zentai elvtárs vasesztergályos a Vasutas Szakszervezet balatonszántódi üdültetéséről.” Közlekedés. 1948. 2. sz. 9.

¹²⁹⁷ „A vasutas ifjúság Keszthelyen üdül.” Közlekedés. 1948. 2. sz. 11.

¹²⁹⁸ „250000 szervezett munkás üdült a nyáron.” Közlekedés. 1948. 4. sz. 5.

¹²⁹⁹ „A vasutas szakszervezet átvette a mátraházai MÁV-Konzum üdülőt.” Közlekedés. 1948. 7. sz. 4.

¹³⁰⁰ „Közöljük, hogyan üdülhetnek a vasutasok ebben az évben.” Közlekedés. 1949. 4. 1. Komárom és Kiskomárom egyesítésével jött létre a ma ismert Zalakomár település 1969-ben.

A gazdaság konszolidációjával lassan javultak az életkörülmények, és amint korábban bemutattuk, a fizetések is emelkedtek, mégis nagy segítséget jelentett a szakszervezet által nyújtott házassági és szülési segélyek, illetve iskolakezdési tankönyv és írószercsomagok, illetve karácsonyi ajándécsomagok. 1946 karácsonyán negyedmillió forint értékben adott cipő- és ruhaadományt 3000 családnak az érdekképviselő. A következő karácsony alkalmával már félmillió forintnyi ajándékban részesült 7240 alkalmazott családja.¹³⁰¹ Korszakunk végén, 1949 márciusától egységes házasságkötési és szülési segélyezést vezettek be a szakszervezetek, ami a tagsági idő függvényében emelkedett. Házassági segélyt egy év tagviszony után kaphatott az igénylő, ami 160 forintot jelentett. A segély összege minden egyes évvel 5 forintra emelkedett. A szülési segélynél a korábbi 50 forintos támogatás helyett szintén tagsági idő függvényében változó támogatást vezettek be, ami 100 és 113 forint között változott, azzal a megkötéssel, hogy ha a szakszervezeti tag felesége szült, akkor csak a segély felére volt jogosult az igénylő.¹³⁰²

Szintén pozitívan lehet értékelni a vasutas szakszervezet nem csak a vasutasokat érintő, a társadalmi közjó érdekében szervezett iskola-helyreállítási programját. Az 1948/49-es tanév kezdetéig 106 helyi csoport 161 iskola helyreállításában vett részt, a kisebb csoportok pedig pénzgyűjtéssel segítették az újjáépítésüket.¹³⁰³ Mindent összevetve a szakszervezet működésének pozitív eredményeire hatalmas árnyékot vet politikai tevékenysége. A kommunista párt sikeresen épített be embereit a szakszervezet vezetőségébe, így már nagyon hamar elérte, hogy a dolgozói érdekek helyett a párt érdekeit képviselje. Az esetlegesen megjelenő véleménykülönbségeket, amiket egy-egy szociáldemokrata, vagy pártonkívüli személy képviselt, fokozatosan háttérbe szorították az illetők leváltásával, vezető tisztségekből való kiszorításával. Akiket pedig ellenségnek nyilvánított a hatalom, mint például a jobb oldali pártokba lépő vasutas képviselők, azokat eltávolították a szakszervezetből. A miniszter fontos eszközként adott a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete kezében, cserébe elvárta, hogy a kommunista szempontoknak megfelelően használja azokat. Gerő Ernőnek nem kellett csalódnia, a szakszervezet gyakorlatilag a kommunista hatalmi törekvés eszközeként működött.

¹³⁰¹ „Nagyszabású karácsonyi segélyakció keretében 7240 vasutas családot látott el Szakszervezetünk gyermekcipővel és textilanyaggal.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1948. 1. sz. 1.

¹³⁰² „Megkezdte működését a vasutas szakszervezet központi szociálpolitikai osztálya.” Közlekedés. 1949. 6. sz. 6.

¹³⁰³ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 63. dosszié. Központi Vezetőség 1948. szept. 10-i ülése. Gyócsi Jenő főtitkár beszámolója.; „A vasutas szakszervezet a 161-ik iskolát hozta rendbe Pestszentlőrinc-Gyálligeten.” Közlekedés. 1948. 7. sz. 6.

5. 5. Pártok

Az előző fejezetben többször is előkerült a két munkáspárt közötti viszály, ahogy már a front átvonulása utáni időben megkezdtek a vasutasok toborzását és a pozíciók megszerzését. Természetesen a kiscgazdák és a parasztpárt is igyekezett tagokat szerezni a vasutasok között, inkább kevesebb, mint több sikerrel. A kiscgazdákat inkább a módosabb anyagi háttérrel rendelkező, képzettebb vasutasok, vasúti tisztviselők, a parasztpártot a legszegényebbek, illetve a B-listázás elől menekülve választották a párt visszavételi kvótái miatt. A kiscgazda párt nem helyezett különösebb hangsúlyt a vasutasok megnyerésére, a vasúti üzemi párt szervezetük is csak 1946. június 26-án – jókora lemaradással a két baloldali párttól – alakult meg Keszthelyen.¹³⁰⁴ A párt „bűnös hanyagsága” felett érzett elégedetlenségüknek adtak hangot FKGP Országos Vasutas Szervezet tagjai a párt elnökségéhez írt 1945. október 24-i levelükben. A közelgő választásokra biztos bejutó mandátumokat kértek néhány vasutas képviselőjelölt számára. Arra hivatkoztak, hogy más pártok jelöltjei között párttagsági arányszámukat meghaladóan vannak vasutas képviselőjelöltek, emellett részvételi jogot is követeltek a pártvezetésben, hogy a jövőben ne döntsenek a vasutasokról, vasutasok nélkül.¹³⁰⁵ A nyugdíjas vasutasok – feltehetőleg elsősorban az iskolázottabb, egykor segédtszti és tisztviselői munkakörökben dolgozó – megnyerésére is csak 1946 őszén tett kísérletet a kiscgazda párt. November 7-én a párt fővárosi Semmelweis utcai székházába hívták meg a nyugalmazott vasutasokat – mintegy 100-120 fő jelent meg a szakszervezet tudósítása szerint, jórészt a „rég rendszer hasznélvezői”. A cikk leplezetlen baloldali elfogultsággal és rosszindulattal számolt be a kiscgazda programról. Lehetséges, hogy a létszámot is szándékosan alábecsülve közölte az újság, ugyanakkor az a tény, hogy később nem jelentek meg cikkek a vasutasok kiscgazdák körében tett szervezkedéséről azt valószínűsíti, hogy az FKGP letett a vasutasok szimpátiájának megnyeréséről.¹³⁰⁶

A háború után megindult versenyfutás a taglétszám emelésért, annak reményében, hogy minél nagyobb létszámú egy párt, annál jelentősebb pozíciókat szerezhet a politikai, közigazgatási és gazdasági életben. Ehhez kedvező táptalajt nyújtott az, hogy egyesek a kormányon lévő Nemzeti Front pártjaiba menekültek az esetleges számonkérés elől. Mások viszont csak azért léptek be valamelyik pártba, mert 1945 nyarától széles körben elterjedt az a

¹³⁰⁴ „Keszthelyen megalakult a Független Kiscgazdapárti vasúti üzemi párt szervezet.” Kis Újság. 1946. júl. 8. 3.

¹³⁰⁵ RETÖRKI FKGP. 285. f. 8. csoport. 39. d. 84. ő. e.: FKGP Országos Vasutas Szervezet levele az Elnökségnek, 1945 okt. 24.

¹³⁰⁶ „A törbecsalás nem sikerült.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 11. sz. 3.

nézet, hogy aki demokratikus gondolkodású, annak muszáj valamelyik párt tagjának lenni. Megfordítva a gondolatmenetet, csak az demokrata, aki valamelyik – a SZEB által engedélyezett – párt tagja. Gyöngyösön már közvetlenül a front átvonulása után kommunista pártmunkások jelentek meg, akik a belépésre agitálták az állomás vasutasait.¹³⁰⁷ 1946 őszére a vasutasok közül mintegy 53 000-en a szociáldemokraták, 25 000-en a kommunisták mellett tették le voksukat, a kiscgazda és parasztpárti vasutasok létszámáról – egyelőre – nincs adat. (32. és 33. képek)¹³⁰⁸

Valamely pártba való belépésre ösztönözött az igazoló eljárások megindulása is, annál is inkább, mert az igazoló eljárások során nem egyszer a személyes bosszú, sérelem is megjelent, amely ellen csak a megfelelő (párt)kapcsolatokkal volt esély védekezni. Galambos Mihály titkárt, a MÁV Igazgatóság igazgatási ügyek egyik szakelőadóját, a II. sz. Igazoló Bizottság nem igazolta és 6 hónap munkatáborra ítélte, ami ellen természetesen Galambos fellebbezett. A fennmaradt iratokból jól kivehető, hogy milyen játszmák, pozícióharcok és ezek folyamányaként gáncsoskodások zajlottak az igazoló eljárások leple alatt. Galambos 1945. február 18. – április 4. között az MKP tagja volt. „*A Magyar Kommunista pártba [sic!] való felvételét több alkalommal Czipszer György MÁV igazgatóság üzemi bizottsági elnök ajánlotta fel, ha támogatom őt MÁV elnöki szék elnyerésében, továbbá Bíró Mihály vissza nem utasítható formában rávett a pártba való belépésre. Czipszer György nem csak a párttagság megszerzését ajánlotta fel, hanem az A általános igazgatási és szociálpolitikai főosztály vezetését is.*”¹³⁰⁹ Galambos azonban nem akart, vagy nem tudott eléggé segíteni, ezért a próbaidő letelte után Czipszer és Bíró nyomására a párt kizárta Galambost a soraiból. Ismerőse ezután javasolta neki, hogy lépjen be az SZDP-be, Galambos erre csak akkor volt hajlandó, ha tisztázzák a vádak alól. Király Géza, a szakszervezet szociáldemokrata elnöke személyesen ígért segítséget az ügy kivizsgálásában, de végül a tagfelvételt az igazoló eljáráshoz kötötte. A Galambos-ügy végkifejletéről nem maradt fenn forrás.

A végrehajtó szolgálathoz beosztott vasutasok, műhelyi munkások elsősorban a két munkáspárt valamelyikét választották, valamivel népszerűbb volt az SZDP, mint az MKP, de ez nem feltétlenül jelentette a kétlaki vasutasok esetében, hogy kizárólagos pártpreferenciával rendelkeztek. Tölgyes Lajos visszaemlékezésében a vasutasok pártválasztásában fontos elemként jelölte meg, hogy a közvetlen előljáró melyik pártba lépett be. A miskolci

¹³⁰⁷ Halas 1991: 216.

¹³⁰⁸ „A kapitalisták stabilizálni akarják maguknak a profitot, nekünk a nyomort.” Népszava. 1946. okt. 9. 3.; „A drágaság leküzdésére radikális intézkedéseket követelt Rákosi Mátyás.” Szabad Nép. 1946. nov. 24. 5.

¹³⁰⁹ MNL OL M-KS. 283. f. 17. csoport. 206. öe, 5–8. MÁV II. sz. Igazoló Bizottság határozata, 1945 máj. 2. Galambos Lajos észrevételei az eljárással kapcsolatban és önéletrajza.

üzletvezetőségen például Barta Aladár üzletigazgató és az üzletvezetőség üzemi bizottságának vezetője aláírásával távirat ment szét a szolgálati helyekre, melyben az SZDP-be lépésre hívták fel a vasutasokat. A politikával nem foglalkozó vasutasoknak az üzletigazgatói utasítás sokat jelentett, Tölgyes szerint ez két évig akadályozta a kommunisták térnyerését az üzletigazgatóság területén. Emiatt elsősorban a vezetők megnyerésére törekedtek a pártok, illetve a másik párthoz tartozó osztályvezetők, igazgatók átcsábítására. *„Egy párt sem volt egyébként válogatós. Valójában – hogy úgy mondjam – illegálisan a legerősebb párt a Kisgazda Párt lett volna, ha hagytuk volna őket dolgozni, szervezetet kialakítani. Ha a vasúton úgy is mutatkoztak [a vasutasok], mint kommunisták, vagy szociáldemokraták, falujukban mégis mind a kisgazdákhöz húzott, lévén többségükben paraszti származású. Be is bizonyosodott ez 1945-ös választásokon, amikor a Kommunista Párt már tényleg erősnek mondhatta magát, különben a korábbi évekhez képest, a Szociáldemokrata Párt úgyszintén, a választásokon – ez történelmi tény – a kommunisták valójában vereséget szenvedtek...”*¹³¹⁰

Tölgyes visszaemlékezése alapján jól rekonstruálható, hogy milyen eszközökkel igyekezett a kommunista párt növelni bázisát a vasutasok között. Nem egyszer trükkökkel csalták át más pártok tagjait, igyekeztek állandóan reklámozni a kommunisták, a kommunista vasutasok elszántságát, áldozatvállalását a vasút újjáépítésében, kitüntetésekkel jutalmazva tagjaikat.¹³¹¹ Nem egy esetben nyomásgyakorlás is történt, aminek aztán a visszhangja eljutott magasabb politikai rétegekig is. Rákosi visszaemlékezéseiben arról írt, hogy többször is figyelmeztette Bebritset, hogy ne erőszakkal toborozzon a vasutasok között, mert számos panasz érkezett hozzá.¹³¹² Bebrits ténykedése a parlamentben is téma volt: Lévay Zoltán szabadságpárti politikus 1947. február 12-én interpellációt intézett Gerő miniszterhez a B-listázás során elbocsátott, majd visszavett vasutasokkal kapcsolatos visszasságok ügyében. A miniszter március 20-i ülésen felolvasott válaszát nem fogadta el a képviselő, megjegyezve, hogy Bebrits sok mindent el tud intézni, ha a hozzá forduló személy a megfelelő pártkönyvvel rendelkezik.¹³¹³ A szociáldemokraták szemét is csípte a kommunisták módszere, hiszen nem tudtak érvényesülni. *„Tekintettel azonban arra, hogy a tagszerzésnek egyes minisztériumi*

¹³¹⁰ Mezei 2004: 55–56.

¹³¹¹ MNL OL M-KS. 283. f. 17. csoport. 201. ő. e. 13. Virent István, Budapest-Ferencváros pályaudvar szociáldemokrata csoportja vezetőjének jelentése, 1946. nov. 22. A csoportvezető azt panaszolta, hogy nemrég az MKP 7 vasutasát rendkívüli előléptetéssel jutalmazták az újjáépítésben nyújtott teljesítményükért, addig egyetlen szociáldemokrata vasutas sem kapott kitüntetést, pedig ők is nagy erőket fordítottak az újjáépítésre, ráadásul jóval többben is vannak, mint a testvérpárt tagjai. A tagságnak nem lehet megmagyarázni a kirívó ellentétet, emiatt általánossá vált a párttagok elégedetlensége, ami megmutatkozott a pártnapok látogatottságában is.

¹³¹² Rákosi 1997: 719. Kérdés, hogy ez már a száműzetésben lévő, bukott politikus önmentegető reflexiója, vagy valóban figyelmeztette a közlekedési minisztérium államtitkárát buzgóságának visszafelé elsülő hatására.

¹³¹³ Nemzetgyűlési Napló. 1945. VII. kötet. Budapest. 1952. 96–98.

funkcionáriusok által alkalmazott módszere, valamint a munkaügyi előadók és üzletgazdátok magatartása kiélezett pártszempontokat eredményez, így esetleg elérjük azt, hogy a két párt közötti viszony a vasutasság körében is, de túl azon romlik, a vasutasság körében megbúvó reakciós, sőt fasiszta elemek részben egyéni érvényesülésre, részben politikai célokra használják ki, az így keletkező ellentétet és mindez a konstrukció végeredményben súlyos politikai és termelési konzekvenciákat is eredményez.[sic!]” – szöveg a szociáldemokrata feljegyzés 1947 tavaszán a pártviszonyokról.¹³¹⁴

Jelentős csábító erővel hatott, hogy kisebb-nagyobb szabálysértések, akár bűncselekmények esetén is védelmet nyújthatott a párttagság. Így volt ez az 1946. július végi miskolci pogrom esetében is. A felizgatott tömeg egy feketézéssel gyanúsított személyt, másnap pedig egy rendőrnymozót vert holtra. A lincselők nagy része vasgyári volt, de néhány vasutas is keveredett közéjük. Tölgyes a borsodi MKP-titkárral, Nógrádi Sándorral sikeresen ki tudta magyarázni a kommunista párttagokat, így végül a vasutasok közül Tölgyes visszaemlékezése szerint csak szociáldemokratákat tartóztatott le a rendőrség.¹³¹⁵ A kiscgazdapárt elnökének bő egy évvel később Gerőhöz írt leveléből viszont az derül ki, hogy öt vasutast tartóztatott le a miskolci lincselés kapcsán, ebből hárman kiscgazdapártiak voltak. Ellenük a vasút elsőfokú fegyelmi bírósága járt el, amelynek ügyésze a kommunista miskolci igazgató volt, aki belenyugodott a felmentő ítéletbe.¹³¹⁶ Az eljárás után viszont a MÁV Igazgatóság egyiküket elbocsátotta, a másik kettőt pedig súlyos pénzbüntetésre ítélte. Ennek orvoslását kérte a kiscgazda párt a minisztertől.¹³¹⁷ A közbenjárás eredményéről nem maradt fenn forrás.

A kommunista párt által szervezett úgynevezett „népítéleteket” – mint amilyen a pogromba átcsapó miskolci eset is volt – eszközként használta fel az MKP a helyi

¹³¹⁴ MNL OL M-KS. 283. f. 31. cs. 28. ö. e. Feljegyzés a Közlekedésügyi Minisztériumban lévő párt-erőviszonyokról, 1947. ápr. 28.

¹³¹⁵ Mezei 2004: 68–69.

¹³¹⁶ A kérelmet író tévesen tudta, az üzletgazdátok nem voltak a fegyelmi bíróságok ügyészei, legfeljebb a bíróság elnökei, de általában ezt a feladatot átruházták másra. A fegyelmi bíróságok tisztviselőit néhány évre előre kijelölték, a MÁV Hivatalos Lapja közölte a kijelöltek névsorát.

¹³¹⁷ RETÖRKI. FKGP. 285. f. 6. csoport. 94. ö. e. Országos elnök levele Gerő Ernőhöz. 1947. dec. 3.

Standeisky Éva szerint a miskolci népítélet utáni napokban 16 embert tartóztatott le. Az őrizetbe vettek politikai pártállása szerint négyen korábbi kisnyilasok, ketten szociáldemokraták, hatan kommunisták és négyen pártönkívüliek voltak. Standeisky 2007: 161.

Varga F. János tanulmánya szerint 1946. szeptember elején 18 őrizetbe vett személyt szállítottak a budapesti Népügyészségre, néhány hét után pedig összesen 35 személy ellen emeltek vádat. A 35 vádlottból 17 a diósgyőri vasgyár munkása volt, 9 vasutas tisztviselő és 1 tisztviselő/értelmiségi, 4 iparos, 1 kereskedő, 1 bányászati üzemi bizottsági elnök, 1 fiatalos és 1 rendőri felügyelet alatt lévő. Varga 1993: 211.

A fenti két tanulmány – bár eltérő megközelítéssel vizsgálták az 1946-os miskolci lincseléseket – rámutat Tölgyes visszaemlékezésének pontatlanságaira. A kiscgazda párt elsősorban saját tagjaiért emelt szót, feltehetőleg kevésbé érdekelte a pártvezetést, hogy valójában hány vasutas ellen indult vizsgálat.

közigazgatásban neki nem tetsző elemek „spontán tömegakciókkal” való eltávolítására, amelyek olykor verekedésig is fajultak, és nem mindig a kijelölt személy, személyeket sikerült eltávolítani a községből vagy városból.¹³¹⁸ 1946 márciusában néhány vasutas is felkerült az eltávolítandók listájára. A március 11-i üzletigazgatósági előértekezleten panaszolta Gosztonyi Béla, a debreceni üzletvezetőség irányításával megbízott főtanácsos, hogy két nappal korábban a tiszalöki pályamestert, aznap pedig 12 mátészalkai vasutast – köztük a pályaarvost és az állomáselőjárót – kényszerítették távozásra helyi lakosok. A szegedi üzletvezetőséget irányító Cserta László makói, szentesi és kétegyházi esetekről számolt be, Barta Aladár miskolci üzletigazgató pedig a putnoki állomásfőnök eltávolítását követelő 4000 munkásról számolt be. A Dunántúl sem maradt érintetlen, sárvári és szombathelyi incidensekről számolt be Oláh Imre üzletigazgató.¹³¹⁹ A problémát elsőként felvető Gosztonyi elutasította a „népítéletek” elismerését, ezzel szemben Varga László elnök nem akart konfliktust, ezért a meghátrálást javasolta: *„Véleményem szerint legokosabb lesz, ha elhagyják a szolgálati helyüket, a szolgálatba ne tartsuk őket, ne hívjuk ki a nép haragját. Mindenesetre arra kell ügyelni, hogy a szolgálat folytonossága biztosítva legyen, nehogy megtörténjék, hogy a forgalom folytonossága zavart legyen. Ha ilyesmi történik, azonnal megfelelő embert küldjünk arra a helyre.”*¹³²⁰

Bebrits természetesen támogatta a „reakció kiűzését” szolgáló népi kezdeményezést, pusztán az esetleges túlkapások megakadályozása érdekében kívánt üzletvezetőségenként egy-egy vizsgáló bizottságot felállítani az üzletigazgató, a területi szakszervezet képviselője és az érdekelt szolgálat képviselőjéből: *„Mi tudjuk, hogy az igazoló bizottságok nem végezték el teljesen a rájuk hárult feladatokat, nagyon sok valódi reakciós maradt a MÁV. apparátusában. Ha ez segítséget jelent, akkor örömmel üdvözljük ezt a harcot. [...] Adjunk szabadkezet a népharag érvényesülésének, hogy az apparátus meg legyen tisztítva a reakciótól. Arra kell azonban ügyelni, hogy a népharagnak a megnyilvánulása érje valóban a bűnösöket és kapjanak olyan megjelölést, amely a népharag megnyilvánulását szentesíti. Nem elég csak úgy egyszerűen eltávolítani a szolgálatból az illetőt, hogy azután egy bizonyos idő múltán ismét beosonjon a gépezetbe. Szentesíteni kell a népharag megnyilvánulását és lehetetlenné tenni, hogy az illetők visszajöhessenek. [...] Ha helytelen állásfoglalásról van szó, mint pld. a kétegyházi eset, akkor természetesen nem szabad engedni, hanem az ilyen eseteket közölni kell*

¹³¹⁸ Kónyáné–Gyarmati 2002.

¹³¹⁹ MNL OL Z1523. f. 67. cs. 1946. márc. 11-i üzletigazgatói előértekezlet. Egyedül a kétegyházi eset tekinthető valamennyire spontánnak, de legalábbis nem előre megszervezett pártakciónak, ugyanis egy berúgott váltókezelő akart bosszút állni az öt rendreutasító forgalmi szolgálattevőn azzal, hogy a községi tanácsnál bepanaszolta a forgalmistát.

¹³²⁰ MNL OL Z1523. f. 67. cs. 1946. márc. 11-i üzletigazgatói előértekezlet. Varga László válasza Cserta László, Gosztonyi Béla, Oláh Imre és Tolnay Lajos jelentéseire. 16.

a helyi szervezettel és az illetőt a munkába vissza kell állítani.” – szövege a sajátos érvelés.¹³²¹ Karczag Imre, a közlekedésügyi tárca kommunista párti osztályfőnöke felhívta az Igazgatóság figyelmét, hogy az ilyen eseteket azonnal jelentsék a minisztériumnak, hogy legyen „támpontjuk” a B-listázáshoz. Az ügyben utolsó véleményt Csanádi György fogalmazta meg: *„Javasolnám, hogy most, hogy ez a bizottság összeül, minden egyes egyént vizsgáljunk meg abból a szempontból, reakciós-e és ha ezen a szűrőn átment, akkor most már csináljunk »tabula rasa«-t.*”¹³²² A fentiekből plasztikusan kidomborodik, hogy mennyire fontos volt a pártszimpátia, párttagság. A kommunista párt nem csak a számára kellemetlen személyeket igyekezett eltávolítani, hanem a többi nem párttag személyt megfélemlíteni, egyszersmind az 1946 nyarának végén meginduló létszámleépítéshez adatokat szerzett a potenciális B-listázandó személyekről. Ehhez pedig – a szakmai és jogi szempontokat is sutba vetve – asszisztált Bebrits és Karczag. Annak ellenére támogatták a megrendezett népitételeket, hogy egy képzett vasutas pótlása – még a munkaerőfelesleg ellenére is – nem volt egyszerű feladat, ráadásul egy forgalmista vagy állomásfőnök eltávolításával a forgalom menete, biztonsága is veszélybe kerülhetett. Ez utóbbira utal, hogy még a kommunista üzletigazgatók sem támogatták ezeket az akciókat, és az ügy mielőbbi és végleges megoldását szorgalmazták.

1946-ra a közlekedési minisztériumban és a vasúti vezetésben is többségben voltak a kommunisták. A minisztérium főbb pozícióiban az MKP 96, az SZDP 64, az NPP 7 és az FKGP 6 tisztviselet tudhatott tagjai között. A Minisztérium Vasútigazgatási Osztályon dolgozó 15 személyből 5 kommunista párti, 2 pedig szociáldemokrata volt, a többiek nem tartoztak egyik párthoz sem.¹³²³ Egy évvel később a szociáldemokraták a testvérpárttal szembeni viszony folyamatos romlását konstataálták, sorozatosan érkeztek a párttagoktól a panaszok, hogy Bebrits államtitkár és Karczag Imre osztályfőnök visszaél hatalmával. A helyzet orvoslására – a szociáldemokrata vasutasok arányának megfelelő paritásos viszony kialakítása – kidolgozott javaslatnak köszönhetően pontos képet kaphatunk a kommunisták pozícióiról a vasút területén. A MÁV Igazgatóság 10 főosztályából összesen hármat irányított szociáldemokrata, egyikük az elnökhelyettes Kopasz Károly a vontatási főosztályt. Különösen sérelmezték, hogy az általános igazgatási főosztályon, éppen a személyzeti politika miatt, nem kaptak semmilyen tisztséget. Az üzletvezetőségeknél a személyzeti ügyeket a munkaügyi előadók irányították, a 24 előadóból 18 kommunista, 6 szociáldemokrata volt. A 8 műhelyben kizárólag a kommunisták

¹³²¹ MNL OL Z1523. f. 67. cs. 1946. márc. 11-i üzletigazgatói előértekezlet. Bebrits Lajos hozzászólása. 28–29.

¹³²² MNL OL Z1523. f. 67. cs. 1946. márc. 11-i üzletigazgatói előértekezlet. Csanádi György hozzászólása. 30.

¹³²³ MNL OL M-KS. 283. f. 31. cs. 28. ö. e. Közlekedési Minisztériumi alkalmazottak névsora, 1946. ápr. 1.

rendelkeztek a vezető pozíciókkal.¹³²⁴ A vasúti tisztségek aránytalan elosztása miatti elégedetlenség – Marosán György, az SZDP vidéki titkárának visszaemlékezése szerint – az 1946. október 5–7. között tartott ceglédi szociáldemokrata vasutas kongresszuson botrányt okozott, a párt baloldali, kommunistákkal együttműködő vezetését lehurrogták – szerinte ez kizárólag a párt jobboldali szárnyának akciója volt.¹³²⁵ Marosán erre reagált beszédében, amikor kifejtette: „*Tessék tudomásul venni, hogy a Szociáldemokrata Párt nem fog politikát csinálni a Kommunista Párt nélkül és a Kommunista Párt ellen. Ezt a politikáját nem fogja megváltoztatni sem a vasutasokért, sem másokért.*”¹³²⁶

A kommunista párt 1947-ben részletes listát készített a MÁV vezető pozícióit betöltő személyek pártállásáról. A MÁV elnöki posztot egyik munkáspárt sem tudta megszerezni, ahogy arról már szó esett, Varga László a kisgazda pártba lépett be. Ez valószínűleg inkább csak szemléletvilágának kifejezése lehetett, mintsem aktív politikai teljesítmény megnyilvánulása. Az ország egyik legnagyobb vállalatának vezetőjeként nem nagyon juthatott ideje párttevékenységekre. Ugyanez mondható el a szociáldemokrata Kopasz Károly elnökhelyettesről is.

A főosztályvezetők közül Szűcs Zoltán (Általános Igazgatási Főosztály), Gémesi Frigyes (Kereskedelmi Főosztály) és Budai Károly (Anyag- és Leltárbeszerzési főosztály) rendelkezett MKP tagkönyvvel. Tolnay Lajos (Építési és Pályafenntartási Főosztály), a már említett Kopasz Károly (Gépészeti Főosztály), Szöllősy Ferenc (Forgalmi Főosztály), Fazekas József (MÁVAUT) és Vaszkó Arisztid (Ügyészség) a szociáldemokrata pártot választották. Kisgazda párti főosztályvezető egyedül Katona Endre (Pénzügyi Főosztály), míg Kováts Alajos (Hídépítési Főosztály) pártonkívüli volt. Ha viszont az osztályvezetőket, különálló hivatalokat és intézmények vezetőit is figyelembe vesszük, az MKP 47, az SZDP 51, az FKGP 14, az NPP pedig 2 párttaggal rendelkezett a MÁV legfelsőbb vezetésében, miközben 21 személy egyik pártnak sem volt tagja.

A hat üzletvezetőség vezetői közül öten a kommunista pártot választották, egyedül a debreceni üzletigazgató, Gosztonyi Béla lépett be az SZDP-be. Az üzletvezetőségek vezető

¹³²⁴ MNL OL M-KS. 283. f. 31. cs. 28. ő. e. Feljegyzés a Közlekedésügyi Minisztériumban lévő párt-erőviszonyokról, 1947. ápr. 28.

¹³²⁵ Marosán 1972: 139–144. Marosán szerint Gerővel való tárgyalása a tisztségek arányosításáról, és persze személyes fellépése a konferencián, megoldotta a vasutas párttagok által előidézett politikai válságot. A pártlap a kritikus hangokról, botrányos jelentekről semmit sem írt, három cikkben foglalkoztak a vasutas kongresszussal, ebből az első kettő szóról szóra megegyezett. „Meg kell szüntetni a jövedelmek aránytalanságát – mondotta Szakasits Árpád elvtárs a ceglédi vasutasok gyűlésén.” Népszava. 1946. okt. 6. 3. és okt. 8. 4. és „A kapitalisták stabilizálni akarják maguknak a profitot, nekünk a nyomort – mondotta Bán Antal elvtárs a vasutasok ceglédi kongresszusán.” Népszava. 1946. okt. 9. 3.

¹³²⁶ „A szociáldemokrata vasutasok ceglédi kongresszusa.” Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja. 1946. 9. sz. 5.

tisztségeit vizsgálva (osztályvezetők és helyetteseik, osztálymérnökségek, állomásfőnökségek és fűtőházak vezetői stb.) mindenhol a két munkáspárt dominanciája tapasztalható, a 226 személyből 112 szociáldemokrata, 94 kommunista, 5 kiskgazda, 1 parasztpárti és 14 pártonkívüli volt. A budapestit, debrecenit és szegedit létszám szempontjából a szociáldemokraták vallhatták magukénak, Pécsen és Szombathelyen enyhe kommunista főlény mutatkozott, Miskolcon pedig egálban volt a két munkáspárt.¹³²⁷

A pártok igazi erőpróbájára a vasutasok B-listázása során került sor. Az 5000/1946 ME. sz. rendelet célja a közalkalmazottak 1938. évihez képest 10%-os létszámcsökkentése¹³²⁸ a költségvetési egyensúly érdekében, ami egyben alkalmat nyújtott a politikai csatározásokra, pozíciószerezésre is. Ahogy azt korábban bemutattuk, a háborús készülődés és a revíziók miatt jelentősen felduzzadt a MÁV állománya, és bár a nyugatra menekültek – elsősorban a vasút korábbi vezetése – egy része nem tért haza, a trianoni határok visszaállítása, és a háborús károk miatt lecsökkent teljesítmény miatt kevesebb vasutasra volt szükség.

Éppen hogy véget ért az infláció, továbbra is csak jegyre lehetett vásárolni az alapvető élelmiszereket, az alacsony fizetések ellenére a vasutasok leginkább a természetbeni juttatások és a vasútüzem nyújtotta előnyök miatt tartottak ki a vasút mellett. Különösen a speciális képzettségű, a munkaerőpiacon máshol kevésbé vagy egyáltalán nem hasznosítható szaktudással rendelkező vasutasok aggódhattak, mi lesz velük és családjukkal, ha elveszítik állásukat. Éppen ezért a kevésbé szilárd jellemű vasutasok könnyen változtat(hat)tak pártot. Itt megint hivatkozni kell Tölgyes Lajos visszaemlékezéseire, aki a kaposvári, majd a dombóvári B-listázó bizottság tagjaként maga is mindent megtett – a B-lista bizottság elnökének megtévesztése, csalás, okirathamisítás – a kommunista párti szempontok érvényesítéséért. Az MKP megyei bizottságát is megkérdezték, hogy kiket kell kirúgni, és kiket kell megvédeni a B-listázástól.¹³²⁹ Természetesen nem csak a kommunisták, hanem mindegyik párt élt hasonló trükkökkel, hogy számára kedvezően változtassa meg egy-egy körzetben a pozícióit.

Kérdéses, hogy Tölgyes visszaemlékezése mennyire hiteles. Önmagáról úgy beszélt, hogy mindent el tudott intézni, a 37. sz. létszámcsökkentő bizottság kiskgazda elnökét és szociáldemokrata tagját az orruknál fogva vezetve mentette meg a kommunista vasutasokat. Ezzel szemben Kis János dombóvári forgalmistát, akinek apja és nagyapja is szolgálta a vasutat, végelbánás alá vonta a bizottság. Visszavételét kérő levelében kifejtette, hogy az MKP tagja –

¹³²⁷ MNL OL M-KS. (SZKL.) 274. f. 7. csoport. 185. ő. e. 14-26.

¹³²⁸ A vasútnál valamivel enyhébb létszámleépítést szabott meg a minisztertanács, tekintettel a vasúthálózat romboltsága miatti munkaerőtöbblet-igényre.

¹³²⁹ Mezei 2004: 62–63.

kérdéses, hogy már az elbocsátáskor is az volt, vagy csak később lépett be a visszavétel reményében.¹³³⁰ 11 vagyontalan kommunista kisterenyei vasutas is a miniszterhez fordult segítségért, levelükhöz a helyi vasúti pártszervezet támogató sorait is csatolták, ügyükben még Kossa István, szaktanács főtitkára is levelet írt Gerőhöz. Hiába, a minisztérium nem tudott semmit sem tenni ügyükben, Gerő Kossát kérte, hogy a szakszervezet találjon valami megélhetést a kisterenyéieknek.¹³³¹

Kisbéren a szociáldemokrata vasutasokat sikerrel tudták eltávolítani a kommunisták, még a szakszervezet helyi csoportjának vezetőjét is, akinek csak 1947. februárjában sikerült visszavétnie magát a vasúthoz.¹³³² A létszámleépítéstől félve néhány pápai vasutas belépett a parasztpártba, mert az NPP-nek kevés vasutas tagja volt, így nagyobb esély volt rá, hogy a párt számára megadott kvótával visszakerülhessenek a vasúthoz.¹³³³ A végeljárás miatti pártváltás is esélyt kínált az állás visszaszerzésére. Kaszás Géza barcikai kalauz például bejelentkezett a kommunista pártba is B-listázása után. A revízió során derült ki a szociáldemokraták számára, hogy az ő kvótájuk terhére visszavett kalauz az MKP visszavételi listáján is szerepelt. Az SZDP összesen 141 vasutas tagját vesztette el így 1946. augusztus 1. és december 10. között, 26-an a kiscgazdákhöz, 115-en a kommunistákhoz léptek át.¹³³⁴ Sajnos más pártoktól hasonló adatot egyelőre nem sikerült feltárni, de nem alaptalan feltételezni, hogy náluk is gyakran fordultak elő hasonló esetek.

A B-lista munkaerőre gyakorolt hatása nem sokáig tartott – bár a vasutasokban mély nyomot hagyott – másfél évvel később, már 15 ezerrel többen dolgoztak a MÁV-nál, mint a B-listázáskor. A vasutas pletykagyár újabb elbocsátásokról suttogott, ezért a szakszervezet igyekezett megnyugtatni a tagságot, hogy leépítés helyett új szolgáltatások indításával, mint a háztól-házig fuvarozás és a MÁV étszolgálat, valamint a túlórák csökkentésével igyekeznek a munkaerő-felesleget megoldani.¹³³⁵

A pártok csatározásai nem maradtak a parlament falai és az újságok hasábjai között, a mindent átható politikai küzdelem a vasutat sem kerülhette el. A legalsó szintekig gyűrűztek és ott még erősebben éreztették hatásukat. Különösen a két munkáspárt között zajlott a felszín alatt ádáz küzdelem. A politika behatolása a hétköznapi szolgálatba, a patikamérlegben méricskél

¹³³⁰ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 58. dosszié. Kis János levele a közlekedésügyi miniszterhez, 1947. szept. 4. és okt. 28.

¹³³¹ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 58. dosszié. 11 kisterenyei B-listázott kérelme a miniszterhez, 1946. dec. 3.

¹³³² Baranyai István nagyigmándi pályamester visszaemlékezése. Újra gurulnak a vonatok 1996: 159–160.

¹³³³ Nemes László blokkmester, Koppány Jenő és Döbrönte József vonatvezetők, Piller János fűtőházi lakatos és Szűr Ferenc pályamester visszaemlékezései. Újra gurulnak a vonatok 1996: 202–205.

¹³³⁴ MNL OL M-KS. 283. f. 17. cs. 209. ő. e. B-listázás miatt pártállást változtatott egyes SZDP-tagok jegyzéke.

¹³³⁵ MNL OL M-KS. (SZKL.) 48. f. 85. dosszié. Miskolci területi titkárság pályafenntartási szakszervezeti főbizalmiak 1948. febr. 21-i értekezlete.

pozíciószerezés eredményeképpen megroppant a munkafegyelem. Nem kizárólag a pontos, szabályszerű szolgálatvégzés lett az előmenetel záloga, hanem sok esetben a megfelelő pártkönyv, a politikai lojalitás. Párthű katonáikat, tekintet nélkül képzettségükre, igyekeztek a pártok különböző pozíciókba; üzemi bizottsági, szakszervezeti tisztségekbe juttatni. A politika elsőbbsége a szakmával szemben természetesen kikezdte a vasúti hierarchiát, amire pedig különösen szükség lett volna a háború utáni súlyos esztendőkből.¹³³⁶

¹³³⁶ Halas 1991: 226.

6. Összegzés

A II. világháború rendkívül súlyos károkat okozott Magyarországnak, nem volt egyetlen olyan területe sem az életnek, ahol ne csökkent volna drámai mértékben a teljesítmény. Nem volt ez másképpen a vasúti infrastruktúrában sem. Nem csak a háborús pusztítások, a járművek, berendezések és anyagok nyugatra hurcolása, de a fosztogatások, megszállók erőszakossága is tovább súlyosbította a helyzetet. A jóvátétel és az újjáépítés a meglévő ipari kapacitások döntő többségének lekötésével alig maradt anyag a vasút speciális eszközeinek karbantartására, kijavítására, egyszóval a vasútüzem fenntartására. Nem csoda, hogy a Magyar Államvasutak megragadott minden kínálkozó alkalmat – lásd az amerikai mozdonyok kedvezményes áruhitel keretében történő beszerzését, illetve a szovjet vasutak részére végzett kocsiátalakítási bér munkát –, hogy a meglévő jármű- és közparkjánál korszerűbb anyagokhoz jusson, ha máshogy nem, akkor jóvátételből visszamaradt felépítményi anyagok átvételével. Természetesen ez is csak minisztériumi jóváhagyással történhetett, a gazdasági stabilizáció után a kormány igyekezett rövid gyepplőn tartani az állami vállalatokat, nehogy újra elszabaduljon az infláció.

A MÁV nem egy önmagában és önmagáért lévő vállalatként működött, hanem az ország legfontosabb fuvarozója volt a vizsgált időszakban, ezért állapota és kapacitása alapvetően befolyásolta Magyarország gazdasági teljesítményét. A vasút, mint az ország gazdasági vérkeringése szállította a gazdaságot eltető javakat és személyeket. Talán még érzékletesebb, ha pókhálóhoz hasonlítjuk a vasutat. Ha valamelyik végén megremegett a háló, az végigfutott az egész hálózaton, így a működésben keletkező legkisebb zavar is könnyen országos jelentőségűvé tudott válni, mint amikor szénhiány miatt leállt a közlekedés 1945 végén.

A gazdaság konszolidációja elképzelhetetlen lett volna az államvasutak talpra állása nélkül, ahogy fordítva is igaz az állítás. A vizsgált korszakban csak a vasút rendelkezett a szükséges infrastruktúrával és – a járműpark hiányosságai ellenére – kapacitással, hogy a gazdasági élet áruszállítási igényeit kielégítse. Közúti fuvarozáshoz sem elegendő gépjármű, sem elegendő kiszolgáló létesítmény, sem pedig elegendő és megfelelő minőségű úthálózat nem állt rendelkezésre. Ugyanez mondható el a személyszállításról: az autóbuszok csekély száma miatt még a fővároson belüli tömegközlekedési igényt sem tudták kielégíteni, helyközi buszforgalom – távolsági forgalomban néhány tucat járat közlekedett – szóba sem jöhetett.

Ha nincs áru, nincs mit elszállítani, nincs bevétel sem, amiből fedezni lehetne az üzemi kiadásokat. Ha nincs szállítás, nincs gyártás, nem jut el a nyersanyag az előállító helytől a feldolgozó üzemig, nincs bevétel, amiből fedezni lehetne az üzemi költségeket. Munka hiányában pedig a munkahelyek is megszűnnek, magukkal rántva egy-egy (kis)térség gazdaságát. Kétségtelen, hogy mind a szállító, mind a fuvaroztató részéről rendkívüli áldozatokat követelt a gazdasági talpra állás. Ezt a kényszerhelyzetet csak tovább nehezítették a bel- és külpolitikaitényezők: az állandósult belpolitikai küzdelmek, amik a meglévő erők leghatékonyabb felhasználása ellenében hatottak, a jóvátétel és a megszálló hadsereg eltartása, lakosságtelepítések, deportálások, stb.

Túlzás nélkül kijelenthető, hogy rendkívüli viszonyok között állt helyt a Magyar Államvasutak vezetése és végrehajtó szolgálati ágai – ahogy a teljes magyar lakosság és az üzemek egyaránt. Három évvel a háború után a vasút főbb mutatóiban már nem csak elérte, de néhány fontosabb mutatóban meg is haladta az utolsó békeév eredményeit, még ha egyes üzemeltetési mutatók, statisztikák továbbra is elmaradtak az 1938-as szinttől, főleg a járművek száma és műszaki színvonala terén. Ez egyúttal arra is rávilágít, hogy sikeres volt a MÁV válságmenedzselése, ami annak is köszönhető volt, hogy a vezetés tagjai közül néhányan, mint maga az elnök Varga László, illetve közeli munkatársa Lux Ernő, már átértékelték az I. világháborút követő válságmenedzselést, és az akkori tapasztalatokat felhasználva gyorsabban sikerült talpra állítani a vasutat, mint a jóval kisebb pusztítást okozó első világegés és az 1918–1919-es zavaros évek után. A válságmenedzselésben nagy szerepet játszott a minisztérium és maga a miniszter is. Gerő érdekérvényesítő képessége nélkül nagy valószínűséggel lassabban sikerült volna helyreállítani a vasutat. Ehhez persze az a felismerés is kellett, hogy pusztán ideológiai lelkesedéssel nem lehet egy szétrombolt közlekedési rendszert újraindítani, a politikai elköteleződésnél fontosabb a szakértelem. És bár nem mindig szakmai alapon születtek döntések és utasítások, különösen Bebritsnek voltak vad és politikailag motivált ötletei, Gerő jó ideig hagyta a régi szakembergárdát dolgozni, hogy mielőbb helyreálljon a közlekedés.

A háborúban részt vett európai országok vasúttársaságai ugyanazokkal a problémákkal küzdöttek, mint a magyar vasutak, csak a léptékük volt más. Természetesen jelentős eltérés lehetett a rombolások mértékében, viszont Európa általános gazdasági helyzete miatt mindenhol a háború előtti szint alá csökkentek a vasutak teljesítményi mutatói. Még a sértetlen vasúthálózatú semleges országokra is kihatott az általános járműhiány, szénhiány, valamint a felrobbantott hidak és alagutak miatti kerülőutak következtében jelentősen megnövekedett menetidők, illetve ezzel párhuzamosan lecsökkent forgalmi kapacitások. Egyes országok, például a Benelux államok viszonylag gyorsan újjá tudták építeni vasúthálózatukat, sőt, nem

csak helyreállították a sérült pályaszakaszokat, kiszolgáló létesítményeket, hanem átfogó korszerűsítési programba kezdtek, elsősorban a villamosítás terén. Tervek, elképzelések ugyan Közép- és Kelet-Európában is születtek, de térségünkben alapvetően meghatározta a lehetőségeket a szovjet hódítás és az azzal együtt járó politikai-gazdasági modell ráerőltetése a kontinens keleti felére. A kiinduló problémák tehát azonosak voltak, a megoldások (megoldási lehetőségek!), viszont nagyon eltérőek a kapitalista és a tervutasításos rendszerre fokozatosan áttérő országok között. Ez a hátrány pedig hosszú évtizedekre meghatározta az egyes vasutak pozícióját.

A gazdasági életet csak egy kontinensen kívüli résztvevő segítségével lehetett gyorsan beindítani, ami szükségszerűen az Amerikai Egyesült Államok volt, hiszen más gazdaságilag is erős ország nem maradt a nemzetközi porondon a háború után. Az egyes országok saját helyreállítási programjai mellett a Marshall-terv gazdaságélénkítő hatása a nemzetközi szállítmányokra is jótékony hatással volt, ami a hidegháborús elzárkózás ellenére valamelyest még kisugárzott a magyar vasútra is. A tranzitszállítások révén értékes valutához (svájci frankban történt a vasutak közötti elszámolás) jutott a MÁV, amit részben a járműpark helyreállítására és fejlesztésére tudott fordítani.

Ahhoz viszont, hogy a forgalom egyáltalán megindulhasson, elsősorban a vágányok, hidak és a járművek mielőbbi helyreállítására volt szükség. Ezen a három dolgon múlt alapvetően minden, ezért is kaptak nagyobb teret disszertációinkban ezek a területek. A gazdasági élet újraindításához elsősorban a teherforgalom, illetve a hivatásforgalom élvezett előnyt. A teherszállítás felfutásához persze az is kellett, hogy – még ha nem is teljesen – rendeződjön a külföldre került járművek kérdése, de a Moszkvától megvásárolt 10 000 teherkocsi nélkül is sokkal nagyobb nehézséget jelentett volna a fokozatosan helyreálló gazdasági élet igényeinek kiszolgálása. Még így is hiába emelkedett a járművek száma – bár a személykocsiké messze elmaradt a szükségestől – megfeszített munka nélkül nem lehetett volna a fuvarigényeket kielégíteni máshogyan, csak a kocsiforduló-idők drasztikus csökkentésével. Ez viszont a járműpark erőltetett igénybevételével járt, ami a karbantartásnál ütött vissza, amit kénytelen volt elfogadni a vasút, jobb megoldás hiányában. Ebben egyébként szerepet játszott a kormány szociálpolitikája is. A relatíve túlnépesedett, szegényebb keleti régiókban ínségmunka-programokat indítottak, amibe bevonták a vasutat is, bár a MÁV nem éppen kedvező tapasztalatokról számolhatott be a munkanélküli földmunkásokkal végzett pályaépítési és karbantartási munkák hatékonyságával kapcsolatban. Ezeknek a térségeknek a másik megoldási lehetőséget a távolsági ingázás jelentette, aminek szintén a vasút volt, és lehetett az egyetlen eszköze. Ugyan a háború előtt is léteztek ilyen munkásvonatok, ám a számuk a háború

után két-három évvel nem hogy elérte a háború előtti szintet, hanem jelentős mértékben meg is haladta.

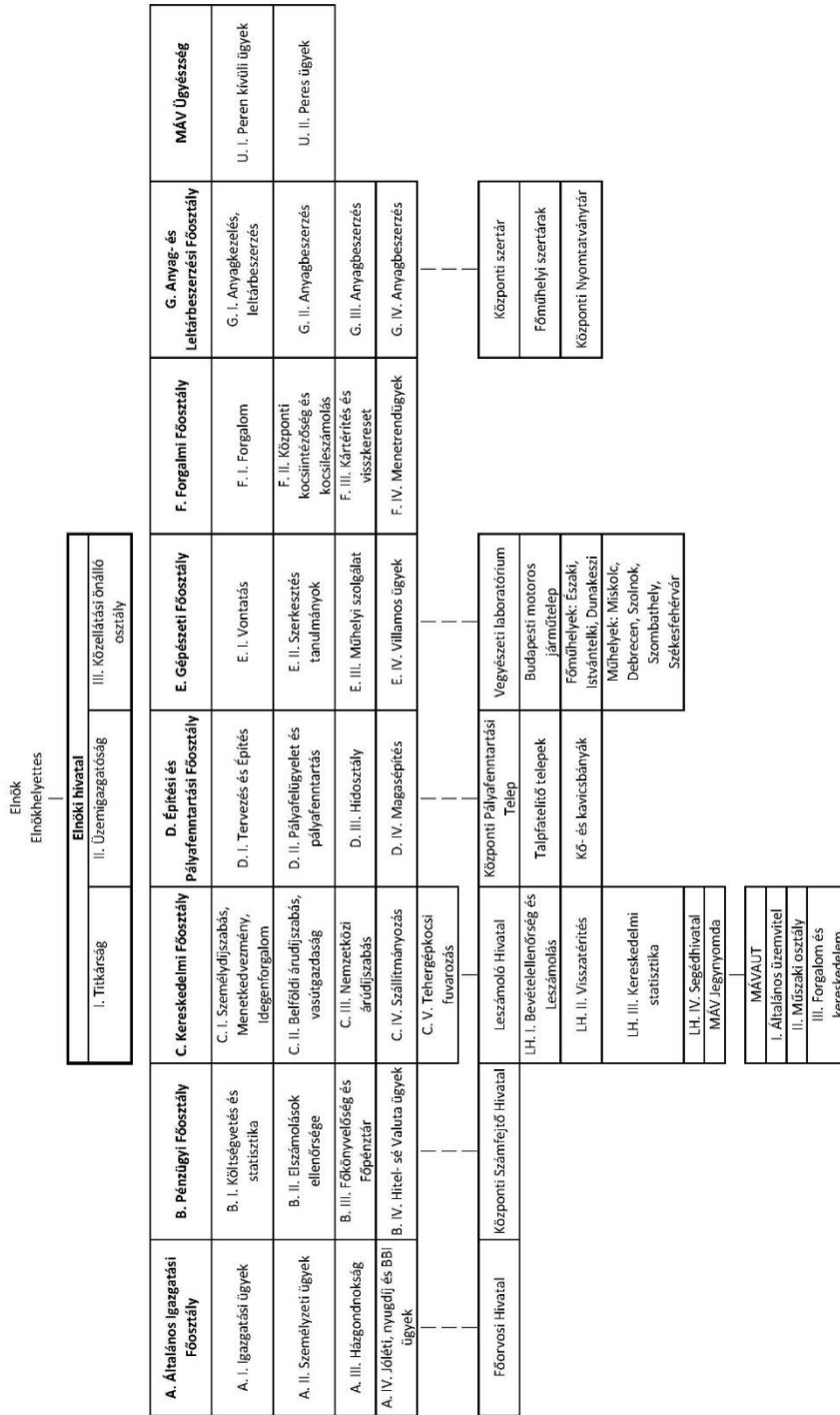
Ahogy a bevezetőben is szóba került, roppant érdekes szempont – és egy későbbi tanulmányt mindenképpen megérne – a vasút gazdasági szerepének nem szolgáltatói, hanem fogyasztói oldalról való vizsgálata. Az üzemgazdasági beszámolók adatait csak felszínesen átnézve is feketén-fehéren kiviláglik, hogy a MÁV jelentős megrendelésekkel látta el nem csak a nehézipart, de a könnyűipart és a kereskedelmet is, nem feledkezve meg az épület- és hídhelyreállítások százain alkalmazott helyi kisvállalkozókról sem. Ennek vizsgálatától viszont el kellett tekintenünk, mert meglátásunk szerint a kérdés átfogó megvilágítása nem lehetséges pusztán a MÁV iratai alapján.

Ez a hatalmas gépezet azonban semmit sem ért volna, ha nincs a vasutasok áldozatos munkája. A nehéz és felelősségteljes szolgálatteljesítés a gyakran rendkívül mostoha körülmények között meghozta kínkeserves gyümölcsét. (A vasutasok közt ma is ismert mondás, hogy a vasutas fél lábbal a sírban, fél lábbal a börtönben van.) Éhes, alultáplált és gyengén öltözött emberek a háborús iszonyat után nekiveselkedtek a vasúti közlekedés helyreállításának. Az egykor büszke vasutas a nélkülözés miatt kénytelen volt egy időre lemondani korábbi kiváltságairól, amivel a legtöbb közlekedési és gyáripari munkás nem rendelkezett, vagy csak szerényebb mértékben. A fizetése percek alatt semmisült meg, vált értéktelenné, az élelmiszerhiány miatt pedig a vasút közjóléti intézményei is épp hogy csak annyi ételmezt tudtak adni, hogy ne halljon éhen, ahogy a téli kedvezményes tüzelőanyagbeszerzés is lehetetlenné vált. Érthető, hogy nem egy vasúti alkalmazott végső kétségbeesésében nem bírt ellenállni a csábításnak, és ha alkalma nyílt rá, dézsmálta a rábízott árut. Másokat viszont a haszonszerzés, üzletelés vitt a rossz útra. A nélkülözés, az egzisztenciális bizonytalanságot kihasználta a pártok is, ahogy a vasutasok is kihasználta a túlélés reményében az egyes pártok nyújtotta – vélt, vagy valós – menedéket. Ez viszont, nem függetlenül az általános közállapotoktól, olykor gyilkos politikai harccá vált. A vizsályt csak fokozta a frissen megalakult szakszervezet, ami ahelyett, hogy a vasutasok érdekeit képviselte volna, elsősorban a kommunista párt eszközévé degradálta magát, intézkedéseit alárendelte a párt akaratának.

A szocializmus idején, különösen az 1970-es évek elejéig, egyfajta hőseposzként tekintettek erre a korszakra, és ha lefűjjük a „vörös port” a fényképekről, valóban heroikus küzdelmet láthatunk, ahogy talpra állt nem csak a Magyar Államvasutak, hanem az egész ország. Röviden és tömören fogalmazva: a vasút és a közlekedési tárca minden szóba jöhető eszközt igénybe vett, hogy az ország vérkeringését mielőbb beindítsák, az aktuálisan jelentkező igényeket, ha kompromisszumok árán is, de ki tudják elégíteni. Sikerült.

7. Függelék

MAV igazgatóság szervezeti struktúrája (1945 április)



MÁV Igazgatóság vezetősége¹³³⁷

Elnökigazgató

Zachariás László (megbízott)	1945. január 15. – március 13.
Bánhídi Zoltán (megbízott)	1945. március 14. – június 14.
Varga László	1945. június 15. – 1949. február 16.
Oláh Imre (megbízott)	1949. február 17. – 1949. március 15.

Elnökigazgató-helyettes

Kopasz Károly	1945. október 16. – 1949. március 15.
---------------	---------------------------------------

Elnöki Hivatal I.

Vági László	1945. június 15. – 1946. július 31.
Rozsics Tibor	1946. augusztus 1. – 1949. március 15.

Elnöki Hivatal II. (Üzemgazdasági osztály)

Sebestyén Andor	1945. június 15. – 1949. január 31.
Csala Albert	1949. február 1. – 1949. március 15.

Elnöki Hivatal III. (Újjáépítési osztály)

Hendel József	1945. június 15.
Pieri Cézár	1945. április 28. – 1945. október.
Girardi Géza	1945. október. – 1947. március 29. (ekkor megszűnt az osztály)

A. Általános Igazgatási Főosztály

Tompos István	1945. június 15. – 1946. július 31.
Szűcs Zoltán	1946. augusztus 1. – 1949. március 15.

B. Pénzügyi Főosztály

Katona Endre (megbízott)	1945. január 15. – 1945. május 31.
Romák Béla	1945. június 15. – 1946. április 30.
Katona Endre	1946. július 15. – 1948. június 30.
Szanati Jenő	1948. július 1. – 1949. március 15.

C. Kereskedelmi Főosztály

Nánássy Béla	1945. június 15. – 1946. október 15.
Gémesi Frigyes	1946. október 16. – 1949. március 15.

D. Építési és Pályafenntartási Főosztály

Bánhídi Zoltán (megbízott)	1945. január 15. – 1945. március 13.
Pieri Cézár	1945. március 14. – 1945. június 14.
Bánhídi Zoltán	1945. június 15. – 1945. november 19.
Déry Hugó (megbízott)	1945. november 20. – 1946. február.
Tolnay Lajos	1946. február. – 1949. március 15.

¹³³⁷ Az összeállítás Méhes István–Sülle Ferenc–Hajdú Gyula: Magyar Államvasutak felsőbb szervezeti tagozódásának változásai és vezetése 1869. évi november hó 1 – 1989. évi február hó 28 közötti időszakban. (Budapest. 1988–1989. kézirat) c. munka és a Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja alapján készült.

E. Gépészeti Főosztály

Kopasz Károly 1945. június 15. – 1949. március 15.

F. Forgalmi Főosztály

Varga László 1945. január 15. – 1945. június 14.
Szöllősy Ferenc 1945. június 15. – 1948. január 16.
Oláh Imre 1948. január 17. – 1949. február 16.
Szilbereky Béla (megbízott) 1949. február 17. – 1949. március 15.

G. Anyag- és Leltárbeszerzési Főosztály

Zachariás László 1945. március 13. – 1945. június 15.
Baranyi Ferenc 1945. június 15. – 1946. május 31.
Buday Károly 1946. június 15. – 1948. május 31.
Kanovits Zoltán 1948. június 1. – 1949. március 15.

H. Híd Főosztály (1945. október 1-től)

Kováts Alajos 1945. október 1. – 1949. március 15.

K. Közúti Közlekedési Főosztály

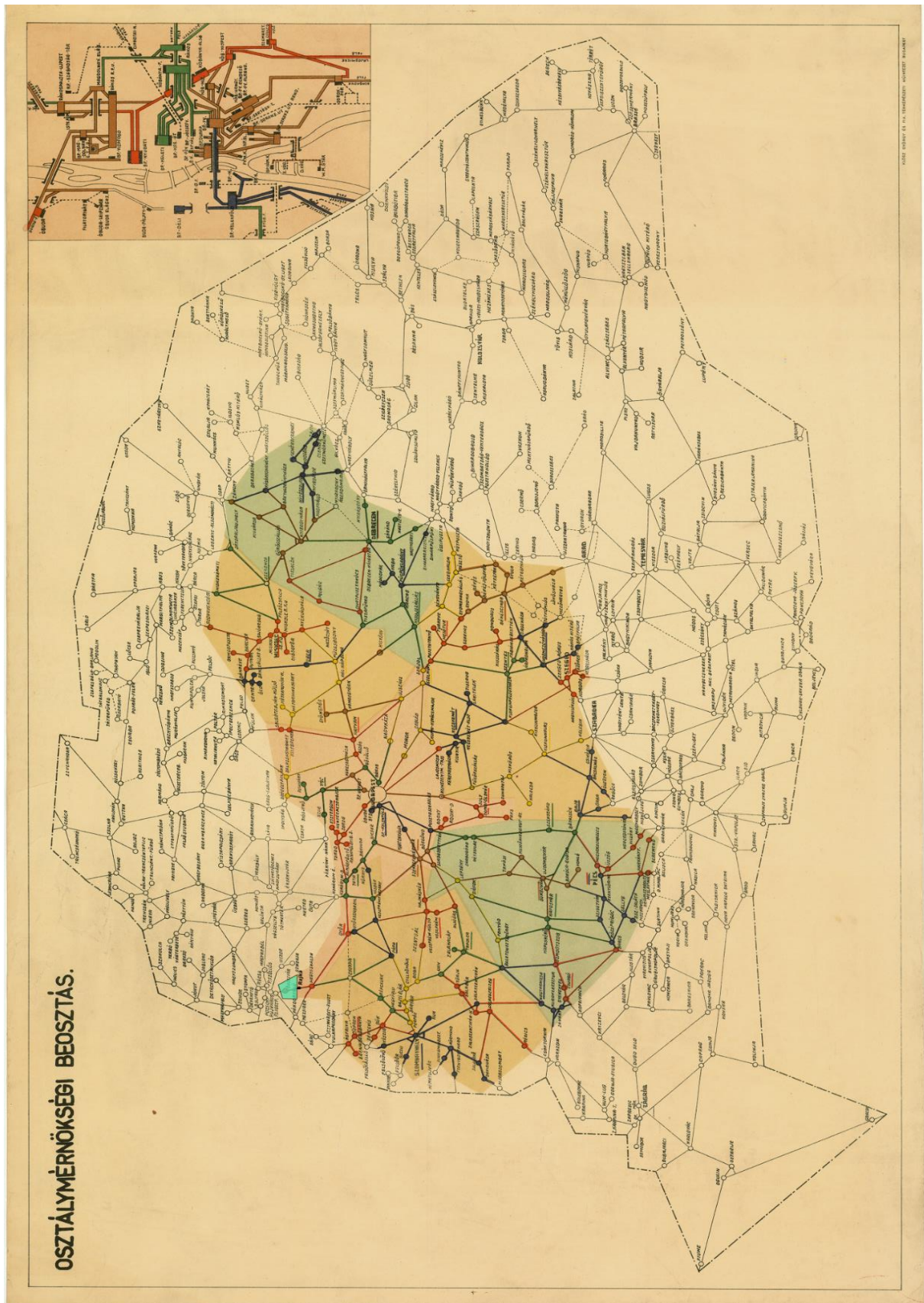
Fazekas József 1945. június 15. – 1949. március 15.

Ü. Ügyészség Főosztály

Magos Lajos 1943. november 15. – 1945. június 14.
Vaszkó Arisztid 1945. június 15. – 1948. július 31.
Balázs Nándor 1948. augusztus 1. – 1949. március 15.

MÁV Közellátási Önálló Osztály

Fogarassy János 1945. június 15. – 1945. november 30.
Buday Károly 1945. december 1. – 1946. június 15.
Szeles Dezső 1946. június 16. – 1948. augusztus 15.
(ekkor megszűnt az osztály)



Magyar Államvasutak üzletvezetőségeinek és osztálymérnökségeinek beosztása, 1946. Világos zölddel jelölve a békeszerződés alapján Csehszlovákiához csatolt terület. (MÁV Arch. T22031822)

**Forgalom újraindítása az egyes vasútvonalakon.
1947 tavaszi közlekedési kiállításra összeállított adatok
(MMKM Arch. TEMGY. 37/1969)**

Vonal vagy vonalrész megnevezése	Forgalom megszűnt	Forgalomnak átadva
BUDAPESTI ÜV.		
Budapest-Szob		
Bp. Nyugati-Rákospalota-Újpest	1945.01.10	1945.02.15
Rákospalota-Újpest-Vác	1944.12.08	1945.02.15
Vác-Szob	1944.12.07	1945.02.07
Rákospalota-Veresegyház-Vác		
Rákospalota-Újpest-Fót	1944.12.10	1945.10.01
Fót-Veresegyház	1944.12.10	1946.03.18
Veresegyház-Vác	1944.12.08	1945.02.06
Veresegyház-Gödöllő	1944.12.03	1945.02.06
Vác-Drégelypalánk		
Vác-Diósjenő	1944.12.07	1944.12.29
Diósjenő-Drégelypalánk	1944.12.07	1944.12.29
Diósjenő-Romhány	1944.12.07	1945.05.29
Ipolyság-Balassagyarmat	1944.12.06	1945.01.24
Aszód-Losonc		
Aszód-Balassagyarmat	1944.12.08	1945.01.22
Balassagyarmat-Ipolytarnóc	1944.12.08	1945.01.25
Budapest-Hatvan-Fülek		
Bp. Keleti-Kőbánya felső jobb	1944.12.23	1945.10.15
Bp. Keleti-Kőbánya felső bal	1944.12.23	1945.02.14
Kőbánya felső-Rákos jobb	1944.12.29	1945.10.15
Kőbánya felső-Rákos bal	1944.12.29	1945.02.02
Rákos-Gödöllő jobb	1944.11.18	1946.10.31
Rákos-Gödöllő bal	1944.11.18	1945.02.02
Gödöllő-Aszód jobb	1944.11.16	1944.12.20
Aszód-Hatvan jobb	1944.11.16	1947.12.20
Aszód-Hatvan bal	1944.11.16	1946.08.31
Hatvan-Somoskőújfalu országhatár	1944.12.20	1945.01.10
Hatvan-Újszász	1944.11.14	1944.11.25
Rákos-Szolnok		
Rákos-Nagykátá	1944.11.15	1945.05.23

Nagykátá-Újszász	1944.11.07	1945.05.23
Újszász-Szolnok	1944.11.03	1944.11.20

Budapest-Cegléd-Szolnok

1945.01.30. és 1945.07 a II.

Bp. Nyugati-Monor	1944.11.01	vágány
Monor-Cegléd	1944.11.03	1944.11.24
Cegléd-Szolnok	1944.11.02	1944.11.19

Szolnok-Szajol

jobb vágány	1944.10.25	1946.10.10
bal vágány	1944.10.25	1944.12.08

Cegléd-Kupai Kovácsmajor	1944.10.10	1945.06.03
Kőbánya-Kispest-Lajosmizse	1944.10.30	1945.03.01

Budapest-Kunszentmiklós

Ferencváros-Soroksár	1944.11.04	1945.05.??
Soroksár-Kunszentmiklós	1944.11.02	1945.01.12

Kunszentmiklós-Tass–Dunapataj

Kunszentmiklós-Dunavecse	1944.11.02	1945.04.05
Dunavecse-Apostag	1944.11.02	1945.09.05
Apostag-Solt	1944.11.02	1946.03.18
Solt-Állampuszta	1944.11.02	1946.06.18
Állampuszta-Harta	1944.11.02	1946.08.15
Harta-Dunapataj	1944.11.02	1946.08.28

Solt-Újsolt-Dunaföldvár	felbontva	
Kelenföld-Pusztaszabolcs	1944.12.02	1945.02.??

Pusztaszabolcs-Paks

Pusztaszabolcs-Rácalmás	1944.12.03	1944.12.24
Rácalmás-Dunakömlőd	1944.11.15	1945.07.18
Dunakömlőd-Paks	1944.11.12	1946.11.20

Pusztaszabolcs-Székesfehérvár

Pusztaszabolcs-Seregélyes	1944.12.05	1945.11.01
Seregélyes-Börgönd	1944.12.05	1946.03.16
Börgönd-Székesfehérvár	1944.12.05	1945.03.26

Budapest-Székesfehérvár-Szabadbattyán

Bp. Déli-Kelenföld	1944.12.23	1945.06.15
Kelenföld-Martonvásár	1944.12.07	1945.02.03
Martonvásár-Székesfehérvár	1944.12.08	1945.03.28
Székesfehérvár-Szabadbattyán	1944.12.16	1945.03.28

Bicske-Székesfehérvár	1944.12.15	1945.09.15
Székesfehérvár-Komárom	1944.12.19	1945.03.29

Budapest-Hegyeshalom

Bp. Keleti-Ferencváros	1944.12.23	1945.04.08
Ferencváros-Kelenföld	1944.12.26	1945.04.15
Kelenföld-Komárom	1944.12.24	1945.04.15
Kelenföld-Bicske I. vág.		1945.03.17
Bicske-Bánhida I. vág.		1945.03.30
Bánhida-Komárom I. vág.		1945.04.01
Kelenföld-Herceghalom II. vág.		1945.11.30
Herceghalom-Bicske II. vág.		1900.01.01
Bicske-Szár II. vág.		1946.06.12
Szár-Felsőgalla II. vág.		1946.06.12
Felsőgalla-Bánhida II. vág.		1945.11.16
Bánhida-Tata II. vág.		1945.09.15
Tata-Almásfüzitő II. vág.		1946.02.18
Almásfüzitő-Komárom II. vág.		1900.01.08
Komárom-Győr I. vág.	1945.03.27	1945.04.09
Komárom-Győr II. vág.		1947.01.13
Győr-Abda		1945.08.12
Abda-Hegyeshalom	1945.03.27	1945.04.15
Hegyeshalom-Oroszvár	1945.03.31	1946.10.14

Budapest Magdolnaváros-Esztergom

Bp. Magdolnaváros-Óbuda	1945.09.05	nincs helyreállítva
Óbuda-Esztergom	1944.12.24	1945.03.30
Almásfüzitő-Kenyérmezőmajor	1944.12.25	1945.04.20
Tokod-Annayölgyi bánya	1944.12.25	1945.04.20

Budapest Balparti körvasút

Kőbánya felső-Rákosszentmihály	1944.12.28	1945.02.10
Rákosszentmihály-Magdolnavárosi elág.	1944.12.28	1945.02.10
Magdolnavárosi elág.-Vizafogó	1945.01.10	1945.04.08

Börgönd-Szabadbattyán	1944.12.16	nincs helyreállítva
------------------------------	------------	---------------------

DEBRECENI ÜV.

Szajol-Debrecen

Szajol-Karcag	1944.10.08	1944.10.30
Karcag-Püspökladány	1944.10.07	1944.10.20
Püspökladány-Debrecen	1944.10.08	1944.10.25

Kisújszállás-Kiskörei Tisza-híd	1944.10.08	1944.10.12
Karcag-Tiszafüred	1944.10.08	1944.11.08
Püspökladány-Biharkeresztes	1944.10.07	1944.01.23
Püspökladány-Szeghalom	1944.10.06	1944.10.20
Kaba-Nádudvar	1944.10.08	1944.10.25

Debrecen-Nyíregyháza

Debrecen-Hajdúhadház	1944.10.17	1944.11.01
Hajdúhadház-Nyíregyháza	1944.10.20	1944.11.10

Debrecen-Nyírábrány	1944.10.17	1945.03.18
Debrecen-Nagykerek	1944.10.08	1944.11.02
Sáránd-Nagyléta-Vértés	1944.10.08	1944.11.02

Debrecen-Füzesabony

Debrecen-Debrecen vásártér	1944.10.10	1944.11.02
Debrecen vásártér-Óhat-Pusztakócs	1944.10.09	1944.11.05
Óhat-Pusztakócs-Tiszafüred	1944.10.14	1944.11.02
Tiszafüred-Füzesabony	1944.09.21	1944.12.15

Debrecen vásártér-Tiszalök	1944.10.10	1945.02.28
Óhatpusztakócs-Tiszalök	1944.10.14	
Óhatpusztakócs-Polgár	1944.10.14	1944.11.15
Polgár-Tiszalök	1944.10.14	1945.03.10
Nyíregyháza állomás	1944.10.22	1944.11.11
Nyíregyháza-Záhony	1944.10.22	1944.11.30

Nyíregyháza-Rakamaz

Nyíregyháza-Görögszállás	1944.10.22	1945.06.10
Görögszállás-Rakamaz	1944.10.22	1946.01.31

Görögszállás-Tiszalök	1944.10.17	1945.06.04
------------------------------	------------	------------

Nyíregyháza-Vásárosnamény

Nyíregyháza-Nagykálló	1944.10.22	1945.02.28
Nyíregyháza-Baktalórántháza	1944.10.22	1945.02.08
Baktalórántháza-Vásárosnamény	1944.10.22	1945.04.07

Kisvárda-Baktalórántháza	1944.10.22	1945.03.20
Nagykálló-Nyíradony	1944.10.22	1945.01.10
Debrecen-Mátészalka	1944.10.22	1945.01.17
Nyíregyháza-Mátészalka	1944.10.22	1945.03.06
Mátészalka-Csenger	1944.10.22	1945.09.06
Kocsord elágazás-Zajta	1944.10.22	1946.06.15
Mátészalka-Nagyecsed	1944.10.22	1945.01.18

Mátészalka-Ágerdómajor	1944.10.22	1946.04.30
Mátészalka-Záhony	1944.10.22	1945.06.30

PÉCSI ÜV.

Pécs-Szentlőrinc-Bakóca-Godisa	1944.11.28	1944.12.10
Szentlőrinc-Barcs	1944.11.30	1944.12.24
Szentlőrinc-Drávasztára-Zaláta	1944.11.28	1945.02.17
Harkányfürdő-Középrigóc	1944.11.28	1945.07.28
Pécs-Bátaszék	1944.11.27	1944.12.03
Pécs-Villány-Magyarbóly	1944.11.27	1944.12.07
Villány-Mohács	1944.11.25	1944.12.22
Pécs-Harkányfürdő	1944.11.27	1944.12.13
Harkány-Beremend	1944.11.26	1945.02.15
Harkány-Drávaszabolcs	1944.11.26	1945.06.10

Rétszilas-Bátaszék

Szekszárd-Bátaszék	1944.11.28	1944.12.10
Rétszilas-Szekszárd	1944.11.28	1944.12.19

Sárbogárd-Rétszilas	1944.12.03	1945.01.29
Pusztaszabolcs-Sárbogárd	1944.12.03	1945.02.18
Börgönd-Sárbogárd	1944.12.03	1945.02.22

Rétszilas-Kaposvár

Dombóvár-Kaposvár	1944.11.30	1944.12.08
Keszőhidegkút-Gyöng-Dombóvár	1944.11.30	1945.01.16
Pincehely-Keszőhidegkút-Gyöng	1944.11.30	1945.06.07
Tolnanémedi-Pincehely	1944.11.30	1945.06.25
Rétszilas-Simontornya	1944.11.30	1945.09.26
Tolnanémedi-Simontornya	1944.11.30	1945.12.06

Lepsény-Dombóvár

Tamási-Dombóvár	1944.11.30	1944.12.14
Tamási-Felsőnyék	1944.11.30	1944.12.27
Felsőnyék-Lepsény	1944.11.30	1945.04.28

Dombóvár-Bakóca-Godisa-Komló	1944.11.30	1944.12.16
-------------------------------------	------------	------------

Hidegkút-Gyöng-Tamási

Alsómajsa-Tamási	1944.11.30	1946.11.13
------------------	------------	------------

Alsómajsa-Keszőhidegkút-Gyöng	1944.11.30	Forgalom szünetel Kapos-híd hiánya miatt
-------------------------------	------------	--

Kaposvár-Kaposmérő	1944.12.02	1944.12.09
Szigetvár-Kaposvár	1944.12.01	1944.12.14

Kaposmérő-Középrigóc	1944.12.02	1944.12.17
Kaposvár-Fonyód	1944.12.02	1944.12.19
Kaposvár-Siófok	1944.12.02	1944.12.17
Gyékényes-Kaposmérő	1944.12.05	1945.04.06
Gyékényes-Barcs	1944.12.06	1945.05.12
Somogyszob-Barcs	1944.12.10	1945.12.02
Balatszentgyörgy-Somogyszob	1944.12.04	1945.05.12
Murakeresztúr-Gyékényes	1945.04.01	1945.04.14

Szabadbattyán-Murakeresztúr

Balatszentgyörgy-Murakeresztúr	1945.03.29	1945.04.16
Balatszentgyörgy-Siófok	1944.12.04	1945.04.12
Siófok-Szabadbattyán	1944.12.03	1945.03.18

Hajmáskér-Lepsény	1944.12.03	1944.12.19
Kisbárapáti-Siófok	1944.12.01	1944.12.21

SZOMBATHELYI ÜV

Boba-Tapolca	1945.03.27	1945.04.25
Zalalövő-Zalaegerszeg	1945.03.29	1945.06.01
Sopron-Szombathely	1945.03.29	1945.04.05
Sopron-Ágfalva	1945.03.30	1945.04.20

Pápa-Bánhida

Bánhida-Kisbér	1944.12.23	1945.04.10
Bakonybánk-Tápszentmiklós	1945.03.24	1945.03.28
Franciavágás-Pápa	1945.03.25	1945.04.01

Győrszabadhegy-Veszprém

Győrszabadhegy-Pannonhalma	1945.03.25	1945.06.28
Pannonhalma-Veszprémvarsány	1945.03.24	1945.05.05
Szenkirályszabadja-Balatonalmádi Öreghegy	1945.03. hó	1945.08. hó

Balatonalmádi-Alsóórs	1945.03. hó	1946.06. hó
Győr-Pápa	1945.03.25	1945.06.05

Sárvár-Répcévis

Sárvár-Bük	1945.03.29	1945.05.25
Bük-Répcévis	1945.03.29	1945.08.07

Szombathely-Kőszeg	1945.03.29	1945.04.26
Szombathely-Rum	1945.03.29	1945.04.26

Tapolca-Balatszentgyörgy

Tapolca-Keszthely	1945.03.27	1945.04.20
-------------------	------------	------------

Keszthely-Balatonszentgyörgy	1945.03.27	1946.01.16
------------------------------	------------	------------

Türje-Balatonszentgyörgy

Türje-Zalaszentlászló	1945.03.29	1945.07.02
Balatonszentgyörgy-Sármellék	1945.03.29	1946.02.22
Sármellék-Kehida-Kustány	1945.03.29	1946.09.02
Kehida-Kustány-Zalaszentlászló	1945.03.29	1946.11.23

Pápa-Csorna	1945.03.26	1946.11.21
--------------------	------------	------------

Szabadbattyán-Tapolca

Tapolca-Aszófő	1945.03.27	1945.04.20
Aszófő-Alsóórs	1945.03.26	1945.05.25
Szabadbattyán-Alsóórs	1944.12.??	1946.02.25

Sárvár-Zalabér	1945.03.29	1945.07.26
Szentgál-Celldömölk	1945.03.26	1945.04.28
Szombathely-Bucsu	1945.03.29	1945.05.10

Hegyeshalom-Porpác

Hegyeshalom-Csorna	1945.03.29	1945.11.03
Csorna-Porpác	1945.03.26	1945.07.27

Körmend-Dávidháza	1945.03.29	1945.09.16
--------------------------	------------	------------

Zalalövő-Őriszentpéter	1945.03.29	1945.08.25
-------------------------------	------------	------------

Körmend-Strém

Körmend-Pinkaminszent	1945.03.29	1945.06.25
Pinkaminszent-Strém	1945.03.29	1945.06.20

Győr-Szombathely-Szentgotthárd

Pápa-Celldömölk	1945.03.27	1945.04.12
Celldömölk-Szombathely	1945.03.29	1945.04.23
Szombathely áll.	1945.03.29	1945.04.15
Körmend áll.	1945.03.29	1945.06.25
Körmend-Csákánydoroszló	1945.03.29	1945.04.25
Csákánydoroszló áll.	1945.03.29	1945.06.25
Rátót-Szentgotthárd	1945.03.29	1945.07.19

Szombathely-Nagykanizsa

Rábamolnári-Vasvár	1945.03.29	1945.04.25
Vasvár-Oszkó	1945.03.29	1945.05.09
Győrvár áll.	1945.03.31	1945.05.09
Győrvár-Egervár-Vasboldogasszony	1945.03.31	1945.05.09

Egervár-Vasboldogasszony- Zalaszentiván	1945.03.31	1945.05.09
Zalaszentiván áll.	1945.03.31	1945.05.09
Zalaszentiván-Bucsuszentlászló	1945.03.31	1945.05.09
Zalaszentiván-Nagykanizsa	1945.03.27	1945.04.05

Ukk-Rédics 1945.02.28 1945.09.13

SZEGEDI ÜV.

Cegléd-Szőreg

Cegléd-Kecskemét	1944.11.01	1944.11.13
Kecskemét-Kiskunfélegyháza	1944.10.24	1944.11.04
Kiskunfélegyháza-Szeged	1944.10.09	1944.10.31
Szeged-Szőreg	1944.08.24	1944.11.12

Szajol-Lökösháza

Szajol-Gyoma	1944.10.07	1944.10.27
Gyoma-Békéscsaba	1944.10.06	1944.10.10
Békéscsaba-Lökösháza	1944.10.06	1944.10.10

Kötegyán-Szeged

Kötegyán-Gyula Kőrös-híd	1944.10.06	1945.09.01
Gyula Kőrös-híd-Békéscsaba	1944.10.06	1945.02.12
Békéscsaba-Hódmezővásárhely	1944.10.06	1944.10.15
Hódmezővásárhely-Algyő Tisza-híd	1944.10.06	1945.01.17
Algyő Tisza-híd-Szeged	1944.10.06	1944.11.03

Mezőtúr-Túrkeve 1944.10.08 1945.03.01

Mezőtúr-Mezőhegyes

Mezőtúr-Szarvas	1944.10.08	1945.03.01
Szarvas-Orosháza	1944.10.07	1945.03.01
Orosháza-Mezőhegyes	1944.10.06	1944.10.10

Pusztatenyő-Hódmezővásárhely

Pusztatenyő-Kunszentmártoni híd	1944.10.06	1945.04.06
Kunszentmártoni híd-Szentes	1944.10.06	1945.04.06
Szentes-Hódmezővásárhely	1944.10.06	1945.01.14

Szentes-Orosháza 1944.10.07 1945.01.14

Fábiánsebestyén-Árpádhalom 1944.10.07 1945.01.14

Kisszénás-Kondoros 1944.10.07 1945.03.01

Kiskunfélegyháza-Szentes

Kiskunfélegyháza-Csongrádi Tisza-híd	1944.10.07	1945.06.01
Csongrádi Tisza-híd-Szentes	1944.10.07	1945.06.01

Kötegyán-Vésztő	1944.10.06	1945.09.01
Békéscsaba-Békés	1944.10.06	1944.10.10

Szolnok-Kiskunfélegyháza

Szolnok-Lakitelek	1944.10.14	1944.11. hó
Lakitelek-Kiskunfélegyháza	1944.10.14	1944.11. hó
Kecskemét-Tiszaug	1944.10.31	1944.11. hó

Kecskemét-Fülöpszállás	1944.10.31	1944.11.30
Kecskemét alsó-Lajosmizse	1944.11.01	1944.11.30
Kisnyír-Kecskemét	1944.11.01	1944.10.27
Hódmezővásárhely-Kókás kitérő	1944.09.26	1944.12.10

Szőreg-Battonya

Szőreg-Makó Maros híd	1944.09.24	1944.12.10
Makó Maros-híd-Makó	1944.09.24	1944.12.10
Makó-Mezőhegyes	1944.09.24	1944.12.10
Mezőhegyes-Battonya	1944.09.20	1944.11.11

Mezőhegyes-Kétegyháza	1944.09.24	1944.10.10
Kétegyháza-Elek	1944.09.24	1944.11.11
Szeged-Rókus-Nagyszéksós	1944.10.09	1944.10.31
Szőreg-Vedresháza	1944.08.24	1946.07.17
Kiskunfélegyháza-Kiskunhalas	1944.10.22	1945.02.08

Kisújszállás-Gyoma-Nagyszállás

Kisújszállás-Pusztacsegi Berettyó-híd	1944.10.08	1946.02.18
Berettyó-híd-Dévaványa	1944.10.08	1944.10.10
Dévaványa-Gyoma-Nagyszállás	1944.10.06	1944.10.07

Dévaványa-Kőrösnagyharsány

Dévaványa-Szeghalom Berettyó-híd	1944.10.06	1944.10.07
Szeghalom Berettyó-híd-Vésztő	1944.10.06	1945.04. hó
Vésztő-Kőrösnagyharsány	1944.10.06	1944.10.07

Csikéria-Baja

Baja-Baja Dunapart

Kiskunhalas-Bácsalmás

Baja-Hercegszántó

Baja-Gara

Bácsalmás-Ólegyen

Nem volt
pályarongálás,
nem szűnt meg a
forgalom

Kunszentmiklós-Kelebia

Kunszentmiklós-Fülöpszállás	1944.10.30	1944.11.26
Fülöpszállás-Kiskőrös	1944.10.30	1944.11.21

Kiskőrös-Kiskunhalas	1944.10.21	1944.11.07
Kiskunhalas-Kelebia	1944.10.15	1944.11.03
Kiskőrös-Kalocsa	1944.10.30	1944.11.09
Szeged rpu.-Szeged Tisza pu.	1944.08.24	1946.08. hó

MISKOLCI ÜV.

Füzesabony-Tiszafüred		1944.10.03
Hatvan-Miskolc		1944.12.11
Miskolc-Bánréve		1944.12.26
Vámosgyörk-Gyöngyös		1944.12.30
Miskolc-Diósgyőr		1944.12.11
Füzesabony-Eger		1944.12.31
Szerencs-Miskolc		1945.01.01
Szerencs-Sátoraljaújhely		1945.01.01
Barcika-Ormospuszta		1945.01.04
Bánréve-Ózd		1945.01.11
Nyékládháza-Mezőcsát		1945.05.25
Kál-Kápolna-Kisköre		1945.08.01
Vámosgyörk-Újszász		1945.08.15
Felsőzsolca-Hidasnémeti		1945.08.21
Szerencs-Tokaj		1945.09.10
Sajóecseg-Bódvavendégi		1945.09.24
Szerencs-Hidasnémeti		1945.09.24
Eger-Putnok		1946.05.18
Kisterenye-Kál-Kápolna		1946.09.15
Hidasnémeti-országhatár		1946.10.14

8. Mellékletek



1. kép: Lágymányos és a Déli összekötő vasúti híd bombázása. (Fortepan No.24316)



2. kép: Sínfarkas. (Germuska Pál gyűjteménye)



3. kép: Budapest, Szent László út 133-143 MÁV tisztviselőtelep, 1945
(Fortepan No. 129443)



4. kép: Balatonalmádi állomásra összegyűjtött roncs teherkocsik, 1945
(Fortepan No. 175122)



5. kép: Ércvonat halad a Duna-jobbparti körvasúton a Széll Kálmán téren, háttérben a szétlőtt várnegyeddel, 1945 (Fortepan No. 5807)



6. kép: Déli pályaudvar rendezője sérült járművekkel, 1945 (Fortepan No. 52066)



7. kép: Győr állomás lebombázott felvételi épülete, 1949 (Fortepan No. 10591)



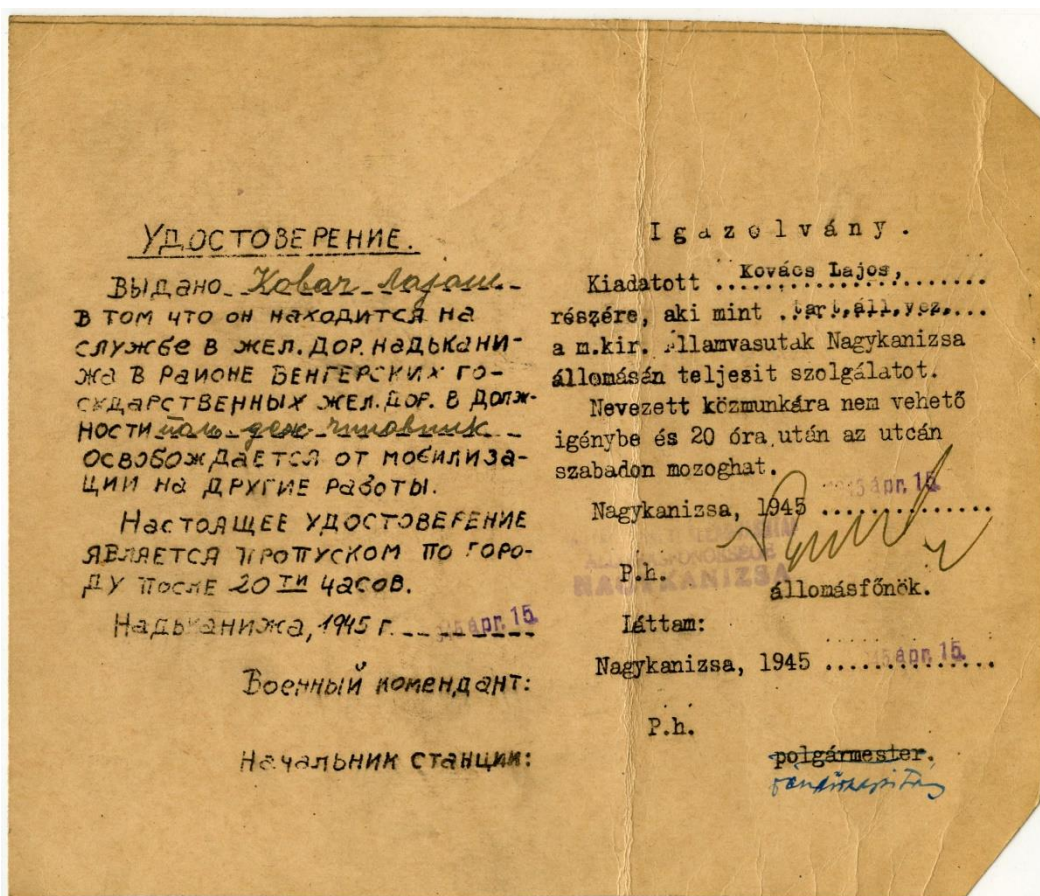
8. kép: Romeltakarítás az Északi Féműhelyben, 1944 (MÁV Arch. X20230175)



9. kép: Személykocsi roncsok, 1945–1946 (MÁV Arch. X20249242)



10. kép: Szolnoki Tisza-híd roncsa és a provizorium, 1945–1946 (MÁV Arch. X20249242)



11. kép: Orosz–magyar kétnyelvű vasutas igazolvány, 1945 (MÁV Arch. PK. 10001. d)

Magyar Államvasutak Igazgatósága.
54701/1945.szám.
E 1. Mezdony-összeírólap
felvétellett vasut állomásán
1945.december 28-án.

Sor- szám	K é r d é s e k	F e l e l e t e k
1.	A tulajdonos vasut neve:	
2.	A mozdony typusa: személy- v. teherventti:	
3.	A mozdony pályaszáma:	
4.	A mozdony sorozata:	
5.	Tengelyek elrendezése:	
6.	A mozdony gyártási éve: /: a kazán táblácsról:	
7.	A mozdony üzemképes-e, vagy nem:	

Jegyzet: Az összeírólap 2 példányban állítandó ki
A "T" jelű mozdonyoknál a tulajdonos vasut
a C.C.C.P.
A rovatosolást végző alkalmazott aláírása:

12. kép: 1945. december 28-i járműrovanics mozdony-összeírólap formanyomtatványa (MÁV Arch. GG. 10001. d.)

C. I. R. I. IDENTIFIZIERUNGSKARTE - REISEZUGWAGEN

1	C. I. R. I. - Merkmale			13			
	41	43	9.49.	14			
	60		H	15	Laufende Nummer des Werkes oder der Zentralstelle 1634		
2	Verwendung 1			16	Achsabstand oder Abstand zwischen Drehzapfen (in m) 5,7		
3	Type 4			17			
4	Zahl der Achsen 2			18			
5	Baujahr 1896			19	Anzahl der Abteile A B C 2 D		
6				20	Nicht ausbesserungsfähig		
Am Wagenkasten angemalte Kennzeichen				Merkmale am Längsträger			
	Verwaltung	Typen- Bezeichnung	Nummer		Verwaltung	Typen- Bezeichnung	Nummer
7	Jetzige MAV/Nür	Ci	1 256	21			256
8	Jetzige		1	22			
9	Durchkreuzte		2	23	23 MAV(Sud) HUNGARIA		
10	Durchkreuzte		2	24			
11	Übermalt MAV(Sud)		3	25			
12	Übermalt HUNGARIA		3	26			

Anmerkung: Die schraffierten Felder sind für das Zentrale Identifizierungsbüro zu halten.
Standort: Nür-Märzfeld(Altschadwg)

13. kép: MÁV kéttengelyes személykocsi összeíró-kartonja Németországban, 1949 (MMKM Arch. TEMGY. 2020. 9. 1. 162.)

Munkaversenyszerződés:

mely létrejött a magyar államasutak Tatabányai osztályának szolgálati főnöke és másrészt ugyanazon szolgálati helyen beosztott vasúti munkások, mérnökök, tisztviselők között a szerződésben alább leírt munka elvégzésére.

A vasúti munkások, mérnökök, tisztviselők tudatában annak, hogy az ország ujjaépítésének és gazdasági fellendülésének alapja a közlekedés biztosítása, melynek előfeltétele az, hogy a közlekedési vasúti hálózat helyreállítása, valamint az elpusztított és elhanyagolt vasúti járművek pótlása minél nagyobb mértékben a leggyorsabb ütemben megvalósuljon. Elhatározta, hogy az ország ujjaépítésében részt vesz az az is, hogy a helyreállítási munkálatok elvégzésével a megállapított határidőket rövidebb idő alatt verseny körében vállalja.

Felír a jelen szerződésben Tatabányai osztályának szolgálati helyén beosztott államasutai munkások köztelen magat arra, hogy a szolgálati helyén beosztott munkások részére megszabott teljesítményen felül Komárom állomáson újabb munkások beállításával és többel munkacsoportok kialakításával a mellékeltben részletezett mennyiségű, felépítési és megújítási szerződés vasúti berendezések helyreállítását a rendszeres munka mellett előrehaladottabb idő alatt, az alábbi felosztású időpontokra végezteti:

- 1./ Felépítési munkák helyreállítása: 1946. november hó 14. helyett, 1945. december hó 9.
- 2./ Felépítési munkák helyreállítása: 1947. január hó 3. helyett, 1945. december hó 15.
- 3./ Megújítási munkák helyreállítása: 1946. október hó 5. helyett, 1945. december hó 8.

A magyar államasutak a fellelt teljesítményi felmúló munkásságot a verseny körében a versenybizottság által megállapított módon jutalomban részesítik.

A szerződés a szerződő felek között a magyar államasutak igazgatóságának jóváhagyásával és a közlekedési és közlekedéstechnikai miniszter hozzájárulásával lép érvénybe.

Jelen szerződést két eredeti példányban állították ki, melynek egy-egy eredeti példányát a szerződő felek tulajdonában tartandó.

Éljen a szabad, független, demokratikus Magyarország!

A szerződést felolvasás után aláírták: 1945. IX. 15.

Fabos János
szolgálati főnök

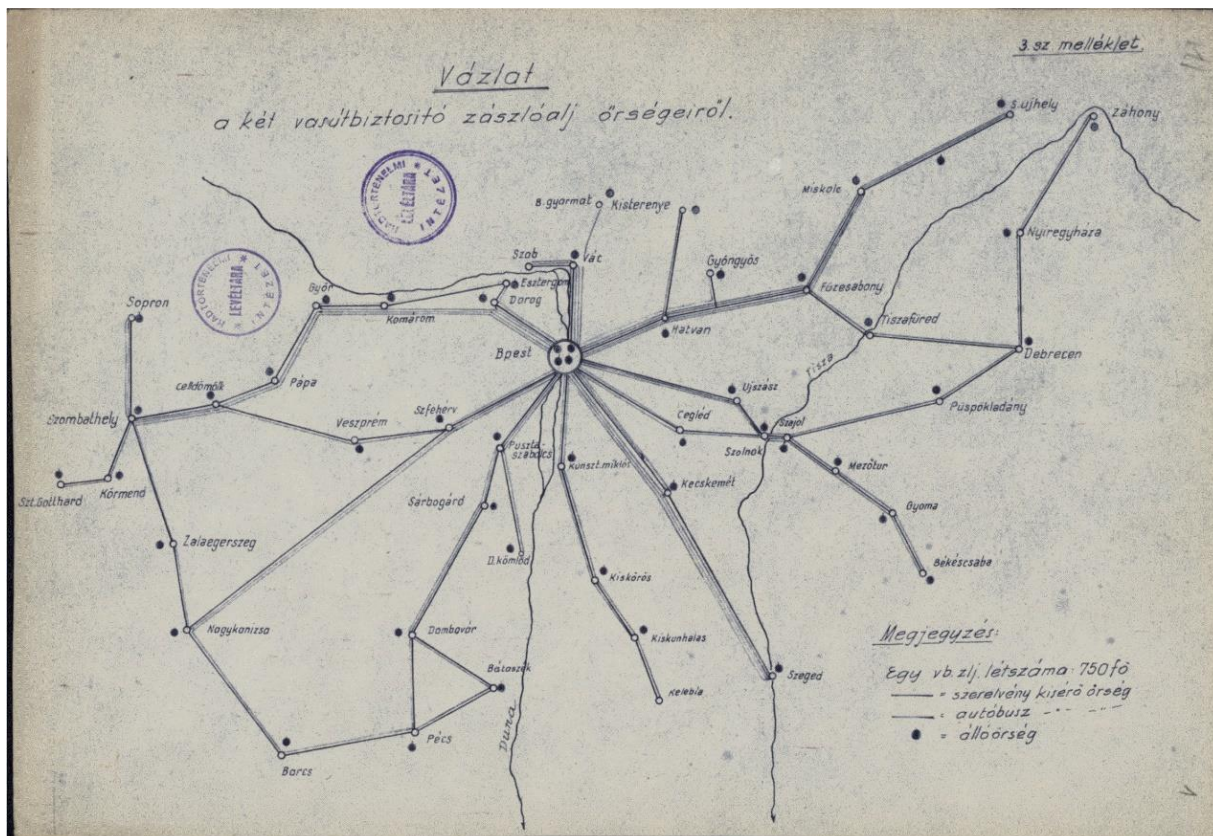
Eljandó:
Állás Hosszú
szolgálati főnök

János
Komáromi állomás vezetője

Méhesi Pál
a munkások képviselőjének elnöke

Eljandó:
Papp János
Magyar, Vasutasok és Munkások Országos Szövetsége

14. kép: Pályafenntartási munkaverseny szerződés Komárom állomás helyreállítására, 1945 (MNL OL Z1610. 583. d.)



15. kép: Mozgó vasútbiztosító zászlóalj őrök által őrzött vonatok, 1945-1946 (HL. MN f. IX/61. 6. doboz)



16. kép: Budapest–Cegléd vasútvonal zuglói szakaszának „felemelése”, Thököly úti halálsorompó kiváltására megépített vasúti felüljáró, 1948 (Fortepan No. 131927)



17. kép: Fedett teherkocsik átalakítása boci-pullmannokká, 1947–1948. (MÁV Arch. X20249241)



18. kép: Kitelepített felvidéki magyarok, a szerelvénybe besorozva egy belga és egy olasz cégjelzésű teherkocsi, 1947. (Fortepan No. 32736)



19. kép: Palesztinába kivándorló zsidók visszaszállításához használt MÁV kocsi Lübeckben, 1947 (<https://www.facebook.com/Hungarian-locomotives-Magyar-mozdonyok-124751094216689/photos/a.1837075186317596.1073741881.124751094216689/1837088762982905>)



20. kép: Keleti pályaudvar csarnokának újraüvegezése. Elöl különböző típusú marhavagonokból kialakított boci-pullmannok, 1948 (MÁV Arch. X20236010)



21. kép: Tanácsköztársaság 30. évfordulójára kijavított 424,120 pályaszámú mozdony az Istvánföldi főműhelyben. (MÁV Arch. X20229435)



22. kép: BCmot motorkocsik (Frigyláda) a szentesi motorszín előtt, 1930-as évek (MÁV Arch. X20257771)



23. kép: Kandó rendszerű V40 sorozatú villamos mozdony személyvonatot húz Alsógalla (ma Tatabánya) környékén, 1932–1944. (MÁV Arch. X20258165)



24. kép: S 160 típusú amerikai hadimozdonyok a rüsselsheimi Opel gyár melletti tárolóvágányokon. Ezek közül kerültek ki a Magyarország által megvásárolt 510 mozdonyok. (MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948)



25. kép: Amerikai katonai bakancs (Edwin Clapp & Son cég). A vasutasok is kaptak ilyen az amerikai hadifelislegből vásárolt ruhaneműk és lábbelik közül. (Ferenczy Múzeumi Centrum TT. 2006.252.1-2)

Cukor január	1. Liszt január	I. január	Zsiradék január	A január	KENYÉR jan. 31 Beváltható jan. 28-31-ig	KENYÉR jan. 30 Beváltható jan. 28-31-ig	KENYÉR jan. 29 Beváltható jan. 28-31-ig	KENYÉR jan. 28 Beváltható jan. 28-31-ig	KENYÉR jan. 15 Beváltható jan. 13-15-ig	KENYÉR jan. 14 Beváltható jan. 13-15-ig	KENYÉR jan. 13 Beváltható jan. 13-15-ig
Só január	2. Liszt január	II. január	III. január	B január	C január	KENYÉR jan. 27 Beváltható jan. 25-27-ig	KENYÉR jan. 26 Beváltható jan. 25-27-ig	KENYÉR jan. 25 Beváltható jan. 25-27-ig	KENYÉR jan. 12 Beváltható jan. 10-12-ig	KENYÉR jan. 11 Beváltható jan. 10-12-ig	KENYÉR jan. 10 Beváltható jan. 10-12-ig
NAGY-BUDAPEST TERÜLETÉN KÍVÜL LAKÓ NAGY-BUDAPESTEN DOLGOZÓK ÉLELMISZERJEGYE Érvényes: 1946 január 1-től január 31-ig A jegy tulajdonosának neve: _____ város (község), ker. _____ lakása: _____ út-utca -tér sz. _____ Minden kenyérszétvétele 1 napi kenyérszétvétel jár. Vasár- és ünnepnapra szóló szétvétele a következő napon is érvényes. Elvezett, elvevett, megvesztett jegy nem pótlható. A jegy átadásáról, vagy az azt előzővel bármilyen viszonyokról felvevőszobába kell értesíteni.						KENYÉR jan. 24 Beváltható jan. 22-24-ig	KENYÉR jan. 23 Beváltható jan. 22-24-ig	KENYÉR jan. 22 Beváltható jan. 22-24-ig	KENYÉR jan. 9 Beváltható jan. 8-9-ig	KENYÉR jan. 8 Beváltható jan. 7-9-ig	KENYÉR jan. 7 Beváltható jan. 7-9-ig
A jegy tulajdonosának neve: _____ város (község), ker. _____ lakása: _____ út-utca -tér sz. _____ Minden kenyérszétvétele 1 napi kenyérszétvétel jár. Vasár- és ünnepnapra szóló szétvétele a következő napon is érvényes. Elvezett, elvevett, megvesztett jegy nem pótlható. A jegy átadásáról, vagy az azt előzővel bármilyen viszonyokról felvevőszobába kell értesíteni.						KENYÉR jan. 21 Beváltható jan. 19-21-ig	KENYÉR jan. 20 Beváltható jan. 19-21-ig	KENYÉR jan. 19 Beváltható jan. 19-21-ig	KENYÉR jan. 6 Beváltható jan. 4-6-ig	KENYÉR jan. 5 Beváltható jan. 4-6-ig	KENYÉR jan. 4 Beváltható jan. 4-6-ig
A jegy tulajdonosának neve: _____ város (község), ker. _____ lakása: _____ út-utca -tér sz. _____ Minden kenyérszétvétele 1 napi kenyérszétvétel jár. Vasár- és ünnepnapra szóló szétvétele a következő napon is érvényes. Elvezett, elvevett, megvesztett jegy nem pótlható. A jegy átadásáról, vagy az azt előzővel bármilyen viszonyokról felvevőszobába kell értesíteni.						KENYÉR jan. 18 Beváltható jan. 16-18-ig	KENYÉR jan. 17 Beváltható jan. 16-18-ig	KENYÉR jan. 16 Beváltható jan. 16-18-ig	KENYÉR jan. 3 Beváltható jan. 1-3-ig	KENYÉR jan. 2 Beváltható jan. 1-3-ig	KENYÉR jan. 1 Beváltható jan. 1-3-ig

26. kép: Élelmiszerjegyek a Nagy-Budapesten kívül lakó, de a fővárosban dolgozók számára, 1946 (Ferenczy Múzeumi Centrum TD. 77. 2. 1. 60.)

Régi üzletrészek 1200-ig jegyzett.
1947. 1. 29.
MÁV ALKALMAZOTTAK
KONZUM SZÉTVÉTELÉRE

Ha még olcsóbban akarsz vásárolni, jegyeztess másokkal is üzletrészt! mert több üzletrész = nagyobb forgatóke nagyobb forgatóke = több és olcsóbb áru

Egy üzletrész értéke 30- Ft.
Fizethető: készpénzben, 6 havi részletre vagy hitelvásárlásnál történő levonásra.

Mit nyújt a Konzum az ő tagjainak?

1. A kiskereskedői áraknál 15 %-kal olcsóbb ruházati és lábbeli ellátást az áruházaiiban.
2. Élelmiszer és egyéb ellátást áruházaiiban és árudáiban.
3. Hitelvásárlási kedvezményt.
4. Készpénzvásárlások után visszatérítést.
5. Üzletrész osztalékot.
6. Kedvezményes ellátást a mátraházi és mártonhegyi üdülőiben.

Figyelmeztetés a boríték 3 oldalán

A háztartás feje: *P. Varga István*
A feleség leánykori neve: *Locher Anna*

Gyermekek neve: *Anna* életkora: *18 éves*
Olivia *23 éves*
Isabella *17-11*

Kelt *Képek*, 1947. *1. dek. 29.*

MÁV ALKALMAZOTTAK
KONZUM SZÉTVÉTELÉRE
ÜZLETRÉSZEK

27. kép: Varga István igazgatósági segédhivatalnok MÁV Konzum vásárlási könyve, 1947 (MÁV Arch. PK. 10001. d.)



28. kép: Képeslap a balatonszántódi vasutas üdülőről, 1949 (MÁV Arch. Y20064954)



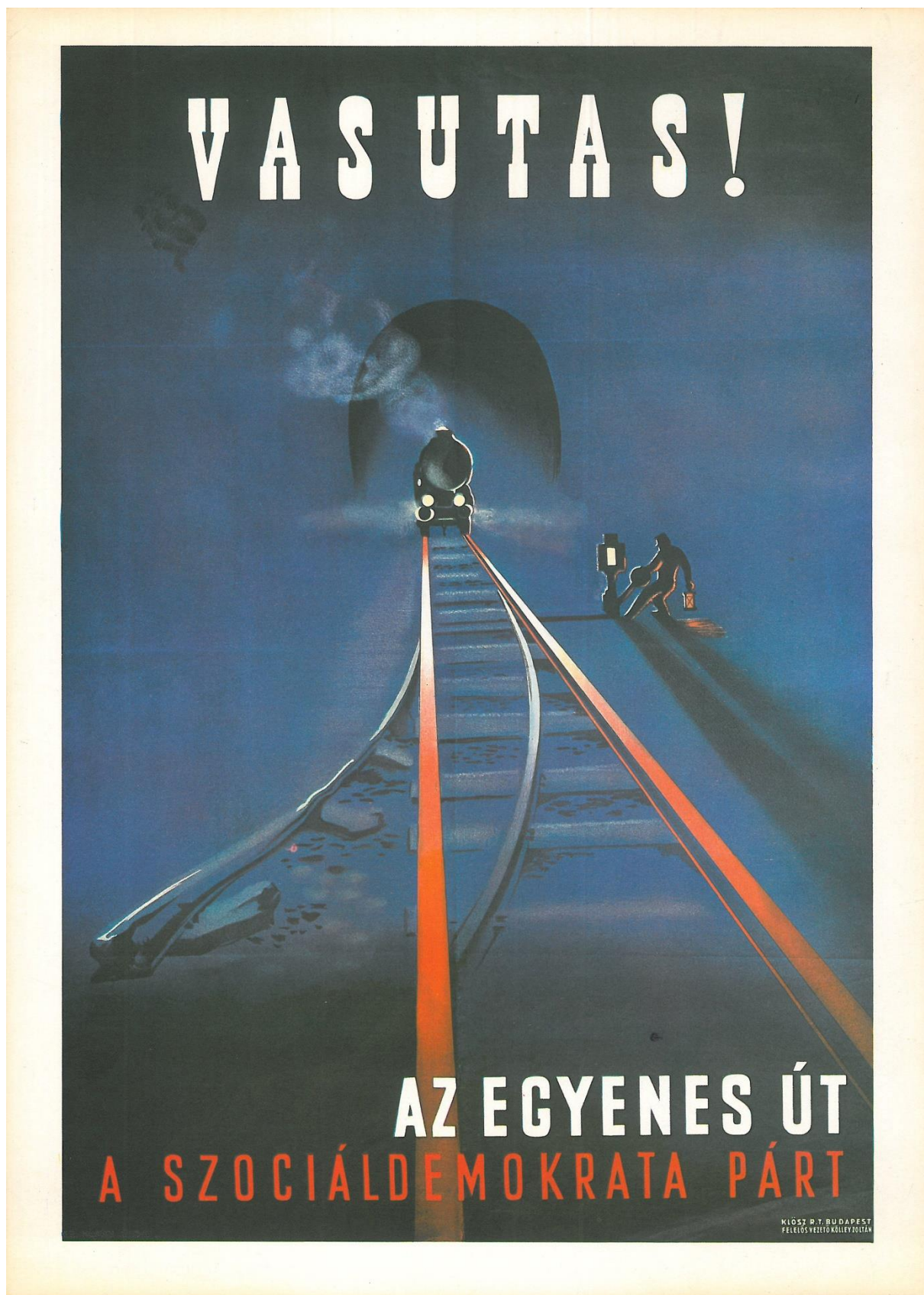
29. kép: MÁV hídépítők 1948. május 1-i felvonulási „kelléke” (MÁV Arch. X20229619)



30. kép: Nem biztos, hogy teljesen átgondolták az MKP propagandistái az 1848-as szabadságharc centenáriumának alkalmából készített plakátjukat. Rákosi, mint a gyújtószavú Petőfi, aki meghalt Segesvárnál? Gerő, a megfontolt politikus, aki emigrációban fog elhunyni, mint Kossuth? (MÁV Arch. X20257753)



31. kép: Szakszervezeti plakát. (Bíró Ferenc Mihály gyűjteménye)



32. kép: Vasutas párttagokat toborzó SZDP plakát (Bíró Ferenc Mihály gyűjteménye)



33. kép: MKP plakát. (Bíró Ferenc Mihály gyűjteménye)



34. kép: Átadási ünnepség. Középen Gerő Ernő miniszter, mögötte kucsmában Bebrits Lajos államtitkár, balról a harmadik, szemüvegben Varga László MÁV elnök. (MÁV Arch. X20257001)



35. kép: Karikatúra a vasút újjáépítésének irányítóirol a 3 éves terv megbeszélése közben. (Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja 1947. 8. sz. 12. oldal)



36. kép: Varga László és Lux Ernő emléktáblája az Andrássy úti MÁV székház falán. (MÁV Arch. X20253695)

9. Források

9. 1. Levéltári források

Hadtörténeti Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár

MN Különgyűjtemény (HL MN Kgy. f.)

1. Műszaki hadosztály iratai (HL MN f. IX/61.)

Budapesti Katonai Bíróság iratai (HL. IX. 22. f.)

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára

Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium iratai (MNL OL XIX-G-1. f.)

Kereskedelemügyi Minisztérium iratai (MNL OL XIX-G-4. f.)

Közlekedésügyi Minisztérium iratai (MNL OL XIX-H-1. f.)

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium visszaminősített TÜK iratai (MNL OL XIX-H-1-c. f.)

Magyar Államvasutak iratai (MNL OL Z1610. f., MNL OL Z1523. f., MNL OL XXIX-H-50. f., MNL OL XIX-H-1-aa-1. f., MNL OL-H-1-q. f.)

Magyar Kommunista Párt iratai (MNL OL M-KS. 274. f.)

Magyar Dolgozók Pártja iratai (MNL OL M-KS 276. f.)

Szociáldemokrata Párt iratai (MNL OL M-KS 283. f.)

Szakszervezeti Tanács iratai (átvéve a PIL Szakszervezetek Központi Levéltárától: MNL OL M-KS. 1. f.)

Vasutas szakszervezet iratai (átvéve a PIL Szakszervezetek Központi Levéltárától: MNL OL M-KS. 48. f.)

MÁV Archívum

Budapesti igazgatóság gyűjteményes iratai (MÁV Arch. BG. f.)

Budapesti igazgatóság iktatott iratai (MÁV Arch. AB f.)

Debreceni igazgatóság iktatott iratai (MÁV Arch. AD f.)

Miskolci igazgatóság iktatott iratai (MÁV Arch. AF f.)

Pécsi igazgatóság gyűjteményes iratai (MÁV Arch. PG f.)

Pécsi igazgatóság iktatott iratai (MÁV Arch. AG f.)

Szombathelyi igazgatóság iktatott iratai (MÁV Arch. AE f.)

Budapesti Igazgatóság kisorozott szolgálati táblázatai (MÁV Arch. BS f.)
Gépészeti Szakszolgálat gyűjteményes iratai (MÁV Arch. GG f.)
Vezérigazgatóság gyűjteményes iratai (MÁV Arch. VG f.)
Visszaminósított TÜK iratok (MÁV Arch. KS f.)
I. és II. fogú fegyelmi bizottságok iratai (MÁV Arch. FE f.)

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma

Téma gyűjtemény (MMKM Arch. TEMGY)

Rendszerváltás Történetét Kutató Intézet Archívuma

Független Kisgazda Párt iratai (RETÖRKI FKGP)

9. 2. Bibliográfia

9. 2. 1. Periodikák

Délmagyarország (1946)
Gazdasági Főtanácsi Határozatok Tára (1948)
Hírlap (1948)
Kecskemét (1946)
Kecskeméti Hírek (1947)
Kis Újság (1946)
Közlekedési Közlöny (1945–1949)
Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja (1945–1949)
Magyar Közlöny (1945–1946)
Magyar Nemzet (1945–1946)
Magyar Nép (1945–1947)
Néplap (1944–1946).
Népszava (1945–1947)
A Reggel (1947)
Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja / Közlekedés (1945–1949)
Szabad Nép (1946–1947)
Szabad Vasmegye (1946–1947)
Szegedi Népszava (1946)

Új Dunántúl / Dunántúli Napló (1945–1949)

Utasellátás (1970)

Vásárhely Népe (1946)

9. 2. 2. Forráskiadványok

- A magyar jóvátétel és ami mögötte van... válogatott dokumentumok 1945–1949. Válogatta és jegyzeteket írta: Balogh Sándor–Földesi Margit. Budapest. 1998.
- Bálint József: Magyarország nemzeti vagyonszerzése 1941–1947 között. Budapest. 2013. Agroinfo.
- „Törvényes” megszállás. Szovjet csapatok Magyarországon 1944-1947 között. Szerk.: L. Balogh Béni. Budapest. 2015. MNL.
- Dokumentumok és tanulmányok a magyar bányászat 1945–1958 közötti történetéből. Szerk.: Bircher Erzsébet. Központi Bányászati Múzeum Közleményei 1. Sopron. 2002.
- Az Újjáépítési Minisztérium működésének válogatott dokumentumai, 1945-1946. Szerk.: Boreczky Beatrix. Budapest. 1987. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- Borhi László: Magyar-amerikai kapcsolatok 1945–1989. Források. Budapest. 2009. MTA TTI.
- Dokumentumok a magyar szénbányászat történetéből (1945–1949). Összeáll. és bev.: Erdmann Gyula–Pető Iván. Budapest. 1975.
- Dokumentumok Pest megye munkásmozgalmának történetéből 1944–1948. Szerk.: Farkas Rozália. Szentendre. 1989.
- Magyar kormányprogramok 1867–2002. Szerk.: Galambos Károly–Jónás Károly–Kodola László–Latkóczy Antal–Müller György–Villám Judit. II. kötet (1945–2002). Budapest. 2004. Magyar Hivatalos Közlönykiadó.
- A magyarországi Szövetséges Ellenőrző Bizottság jegyzőkönyvei 1945-47. Szerk.: Feitl István. Budapest. 2003.
- Frisnyák Zsuzsa: Közlekedés, politika 1945–1989. Budapest. 2011.
- G. Vass István: Tildy Zoltán kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei : 1945. november 15. – 1946. február 4. Budapest. 2005. MOL.
- Pártközi értekezletek. Szerk.: Horváth Julianna. Budapest. 2003. Napvilág.
- Moszkvának jelentjük... Titkos dokumentumok 1944–1948. Szerk.: Izsák Lajos–Kun Miklós. Budapest. 1994. Századvég.
- Magyarországi pártprogramok. Szerk.: Izsák Lajos et alii. Budapest. 2004.

- Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949). Összeállította, bevezetőt írta: Pálmány Béla. Budapest. 1981.
- Országgyűlési Naplók, 1945–1949.
- A Magyar Kommunista Párt és a Szociáldemokrata Párt határozatai, 1944-1948. Szerk.: Rákosi Sándor és Szabó Bálint. Budapest, 1979, Kossuth. II. kiadás.
- Szűcs László: Dálnoki Miklós Béla kormányának (Ideiglenes Nemzeti Kormány) Minisztertanácsi jegyzőkönyvei, 1944. december 23. – 1945. november 15. Budapest. 1997. MOL.
- Szűcs László: Dinnyés Lajos első kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei, 1947. június 2 - szeptember 19. Budapest. 2000. MOL.
- Szűcs László: Nagy Ferenc első kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei. Budapest. 2003. MOL.
- Szűcs László-G. Vass István: Nagy Ferenc második és harmadik kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei : 1946. november 22. - 1947. május 31. Budapest. 2008. MOL.

9. 2. 3. Monográfiák, tanulmányok

- A közúti közlekedés kézikönyve. Főszerk.: Ábrahám Kálmán. Budapest. 1978. Műszaki.
- Alföldi Vilma: A közlekedés és posta irányítása 1945–1955. In: Új Magyar Központi Levéltár Közleményei. 1985. 2. szám. 146–183.
- Bábiczy László: A 125 éves Magyar Államvasutak munkavállalói biztosítása. In: Vasúthistória Évkönyv. 1993. 479–483.
- Bak Mihály: Orvosok – sebesültek. Kórházvonaton a Dontól Dániáig. Budapest. 1987. (szerzői kiadás)
- Baksay Zoltán: A munkaerőhelyzet alakulása és a munkanélküliség felszámolása Magyarországon (1945-1949). Budapest. 1983. Akadémia.
- Bali János: Mozdonyvezetők a falusi társadalom kapcsolathálóójában a 20. század második felében. In: Talpfák. Néprajzi írások a vasútról. Szerk.: Bali János – Máté György. Budapest, 2008. ELTE BTK Néprajzi Intézet. 87–101.
- Balogh Sándor: Parlamenti és pártharcok Magyarországon 1945–1947. Budapest. 1975. Kossuth.

- Balogh Sándor: A népi demokratikus Magyarország külpolitikája 1945-1947. Budapest. 1982. Kossuth.
- Baracs János: A világgazdaság két és fél éve. In: Magyar Gazdasági Évkönyv, 1945–1947. Szerk.: Kügyi Virágh László. Budapest. 1947. 43–69.
- Bán Dávid: Utazás a pályaudvar körül. Budapest. 2011. L'Harmattan.
- Baráth Magdolna: Gerő Ernő, a hídverő miniszter. In: Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények. Szerk.: Katona András. Budapest. 2003. (Baráth 2003a)
- Baráth Magdolna: Gerő Ernő. In: Szürke eminenciások a magyar történelemben. Szerk.: Szentpétery József. Budapest. 2003. Kossuth. 200–203. (Baráth 2003b)
- Békés Csaba: Dokumentumok a magyar kormánydelegáció 1946. áprilisi moszkvai tárgyalásairól. Regio – Kisebbségi Szemle. 1992. 3. szám. 161–194.
- Benke István: A magyar útügy időszerű kérdései. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Pártos Szilárd. Budapest. Pallas. 1937. 303–322.
- Berend T. Iván: Újjáépítés és a nagytőke elleni harc Magyarországon 1945–1948. Budapest. 1962. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- Berend T. Iván–Ránki György: A magyar gazdaság száz éve. Budapest. 1972. Kossuth és Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- Berend T. Iván: A szocialista gazdaság fejlődése Magyarországon 1945-1968. Budapest. 1974. Kossuth.
- Bertók Pál–Mészáros Ferenc–Kövér István: A vasútépítés és pályafenntartás 150 éve Észak-nyugat Magyarországon(sic!), 1846-1996. Celldömölk. 1996.
- Borhi László: Magyarország a hidegháborúban. A Szovjetunió és az Amerikai Egyesült Államok között, 1945–1956. Budapest. 2005. Corvina.
- Borhi László: Nagyhatalmi érdekek hálójában. Az Amerikai Egyesült Államok és Magyarország kapcsolata a második világháborútól a rendszerváltásig. Budapest. 2015. Osiris – MTA BTK TTI
- Bory Endre: A hazai vasutakon elért menetrend szerinti sebességek történeti áttekintése. In: Vasúthistória Évkönyv. 1992. 403–413.
- Bory Endre–Mohay László–Fojtán István: A miskolci fűtőház története. Budapest. 2003. MÁV Vezérig.
- Vasúttörténeti emlékkönyv a MÁV Miskolci Igazgatóság (üzletvezetőség) újjáalakulásának 100. évfordulójára. Szerk.: Bory Endre. Miskolc. 1992. MÁV. (Bory 1992b)

- Epopeea feroviară românească. Ed: Botez, Const. – Urma, Dem. – Saizu, Ion. Bukarest. 1977. Editura Sport-Turism.
- Botos János: A korona, pengő és forint inflációja, 1900–2006. Budapest. 2006. Szaktudás.
- Brauer, Jurgen – Hubert Van Tuyll: Castles, Battles and Bombs. Chicago-London. 2008. The University of Chicago Press.
- Ciesla, Burghard: Winner Takes All: The Soviet Union and the Beginning of Central Planning in Eastern Germany, 1945–1949. In: The East German Economy, 1945–2010. Falling Behind or Catching Up? Eds: Berghoff, Hartmut – Balbier, Uta Andrea. New York. 2013. Cambridge University Press. 53–76.
- Crompton, Gerald: „Good business for the nation”. The railway nationalisation issue, 1921–1947. In: Journal of Transport History. 1999. 2. sz. 141–159.
- Czére Béla: A magyar vasút képekben. Pusztulás és újjászületés. Budapest. 1972. MÁV Vezérigazgatóság.
- Czére Béla: A legrövidebb eljutási idők Magyarországon (1847-1985). In: Vasúthistória Évkönyv. 1993. 451–477.
- A vasúti tisztképzés száz éve, 1887–1987. Szerk.: Czére Béla. Budapest. 1987. KÖZDOK.
- Czére Béla–Vaszkó Ákos: Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon. Budapest. 1985.
- Csanádi György: A Magyar Államvasutak problémái. Budapest. 1948. (szerzői kiadás) (Közlekedési Közlöny 1948. 39. szám. 506–508., 40. szám. 516–517., 41. szám. 526–527., és 42. szám. 538.
- Csanádi Norbert – Nagyváradai Sándor – Winkler László: A magyar repülés története. Budapest. 1977. Műszaki.
- Cseh Valentin: Olajháború. Angolszász légitámadások a magyar olajipar ellen 1944–45-ben. Budapest. 2020. Zrínyi.
- Cholnoky Tibor: A vasúti hidak újjáépítése. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Dúzs János. Budapest. 1947. Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete. 66–75.
- Csiba József - Koltai Mariann - Mezei István: A 125 éves MÁV: 1868-1993. Budapest. 1993. MÁV Vezérig.
- Csiba József: A 424-es. Budapest. 1994. MÁV

- Csiba József: A 150 éves magyar vasút, 1846-1996. Budapest. 1997. MÁV Vezérig.
- A tatabányai szénbányászat története, 1894-1994. Szerk.: Csics Gyula – Pataki Sándor – Rozsnyói Sándor. Tatabánya, 1994. Tatabányai Bányák Vállalat.
- Csikós-Nagy Béla–HantosLászló–Rézler Gyula: Magyar gazdasági élet. Budapest. 1944.
- Druce, Gerald: A Journey on the „Slovak Arrow”. Railway Magazine. 1947 January-February. 16–17.
- Eichengreen, Barry – Uzan, Marc: The Marshall Plan: economic effects and implications for Eastern Europe and the former USSR. In: Economic Policy. 14. sz. 1992. 14–75.
- A mai Magyarország. Szerk.: Elekes Dezső. Budapest, 1947. Hungária Lloyd.
- Eperjesi László: Magyarország közlekedési problémái és a párizsi békeszerződés. 1945–1946. In: Közlekedési Múzeum Évkönyve 2001–2002. Szerk.: Hüttl Pál. Budapest. 2003. 272–304.
- Erdmann Gyula–Pető Iván: A magyar szénbányászat a felszabadulástól a hároméves terv végéig. Budapest. 1972. Akadémia.
- Erdősi Ferenc: A Visegrádi országok vasúti közlekedése. Lengyelország, Csehország és Szlovákia. Budapest. 2010. MÁV Zrt.
- Martin Eriksson: Compensating for the war. Railway nationalistaion and transport policy change in Sweden, 1939–47. In: Journal of Transport History. 2017. 2. sz. 232–250.
- Ertl Róbert: Az Államvasutak vonalainak újjáépítése. In: Közlekedési Közlöny. 1946. 3. szám. 13.
- Fehér Tamás–Jászfi János–Mándli László: A Nyugat-Dunántúli vasúti járműjavítás 125 éve. A MÁV (korábban Magyar Nyugoti Vasút) szombathelyi műhelyének 125 éves története. 1872–1997. Szombathely. 1997. MÁV Vasjármű Kft.
- Fehér István: A magyarországi németek kitelepítése 1945-1950. Budapest. 1988. Akadémiai.
- Feledi Béla: Gépjárműközlekedésünk jövője. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Dúzs János. Budapest. 1947. Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete. 142–145.
- Felföldi Ferenc: Útépítési feladataink. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Dúzs János. Budapest. 1947. Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete. 128–131.

- Fordulat a világban és Magyarországon, 1947-1949. Szerk. Feitl István–Izsák Lajos–Székely Gábor. Budapest. 2000. Napvilág.
- Fodor Jenő: Az újjászületett magyar közlekedés. In: Budapest. 1947. 4-5. szám. 169–190.
- Fodor Kálmán: A magyar haderő alaprendeltetésétől eltérő tevékenysége 1945–2006. In.: Hazánk dicsőségére. 160 éves a Magyar Honvédség. Szerk. biz.: Dr. Lugosi József, Dr. Markó György. Budapest. 2008. Zrínyi. 301–311.
- Földi Tamás: Iratok a magyar nagyipar történetéhez 1945–1946-ban. (Az Iparügyi Minisztérium anyagából) In: Levéltári Közlemények. 1960. 205–262.
- Frisnyák Zsuzsa: Vasutasok kulturális és közművelődési egyesületei. In: Vasúthistoria Évkönyv. 1993. 485–498.
- Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája, 1750-2000. Budapest. 2001. MTA TTI.
- Frisnyák Zsuzsa: A vasúti kémelhárítók. In: História. 2002. 9–10. sz. 48–50.
- Frisnyák Zsuzsa: Bebrits Lajos. In: Szürke eminenciások a magyar történelemben. Szerk.: Szentpétery József. Budapest, 2003. Kossuth. 190–191.
- Volt egyszer egy vasút... Képes história. Szerk.: Frisnyák Zsuzsa. Budapest. 2009. Indóház.
- Füzes Miklós: Nemzetiségi ügyek dokumentumai Baranyában 1945-1950. Pécs. 2002. BaML.
- Füzes Miklós: Forgószél. Pécs. 1990. BaML.
- Gadanez Béla–Gadanez Éva: A vasutasok szakszervezeti mozgalmának története. Budapest. 1997. Vasutasok Szakszervezete.
- A vasút újjáépítése. Tanulmányok a Magyar Államvasutak másfél éves helyreállítási munkáiról. Szerk.: Gál György. Budapest. 1946. Szikra.
- 100 éves a MÁV Debreceni Igazgatósága, 1890-1990. Szerk.: Gazdag István. Debrecen. 1990. MÁV Debreceni igazgatóság.
- Újjáépítő magyarok. Az országépítés két esztendeje. Sajtó alá rendezte: Gáspár László – Zsadányi Oszkár. Budapest. 1947. Kossuth.
- Sub clausula, 1920–1947. Szerk.: Gecsényi Lajos–Máthé Gábor. Bp. 2008. Közlöny.
- Gecsényi Lajos: Iratok Magyarország és Ausztria kapcsolatainak történetéhez, 1945-1956. Bp. 2007. MOL.

- Germuska Pál: Adalékok a magyarországi gazdasági intézményrendszer változásaihoz, 1945–1948. In: Lépések a gazdasági teljhatalom felé. 1945–1948. Szerk.: Bank Barbara–Germuska Pál. Budapest. 2017. NEB. 6–30. (Germuska 2017a)
- Germuska Pál: Pusztulás és újrakezdés. Magyarország gazdasági helyzete 1945-ben. In: Remény és realitás Magyarország 1945. Szerk.: Horváth Zsolt–Kiss Réka. Budapest, 2017. NEB. 157–168. (Germuska 2017b)
- Gerő Ernő: Harcban a szocialista népgazdaságért. Válogatott beszédek és cikkek, 1944–1950. Budapest. 1950. Szikra.
- Gourvish, Terry: What kind of railway history did we get? Forty years of research. In: Journal of Transport History. 1993. 2. sz. 111–125.
- Gyarmati György: A Rákosi-korszak. Rendszerváltó fordulatok évtizede Magyarországon, 1945–1956. Budapest. 2011. ÁBTL-Rubicon.
- Hajdú Ferenc–Sárhidai Gyula: A Magyar Királyi Honvéd Haditechnikai Intézettől a HM Technológiai Hivatalig, 1920–2005. Budapest. 2005. HM Technológiai Hivatal.
- Halas György: Vörös lámpák az utolsó kocsin. Budapest. 1991. KÖZDOK.
- Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Budapest. 1960. KÖZDOK.
- Hámori Imre: Különleges vasúti szakoktatás. Budapest. 1941.
- Hász Sándor: A magyarországi betonútépítési rendszerek fejlődése. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Pártos Szilárd. Budapest. Pallas. 1937. 327–341.
- Hegedűs Gyula: Közlekedésgazdaság, közlekedéspolitiká. Győr. 1995. Széchenyi István Főiskola.
- A Hazáért, a Magyar Honvédség múltja és jelene 1848-2004. Szerk.: Helgert Imre–Vass Jenő Sándor. Budapest. 2006. Szaktudás.
- Holnapy Kálmán: A MÁV Mozdó Hídjavító Szerelvényeinek története. In: Vasúthistória Évkönyv. 1989. 311–327.
- Honvári János: XX. századi magyar gazdaságtörténet. Transzformációk, rendszerek. Budapest. 2006. Aula.
- Honvári János: Pénzügyi és vagyoni tárgyalások és egyezmények Magyarország és az Amerikai Egyesült Államok között, 1945-1978. In: Századok. 2009. 1. szám. 37–81.
- Horváth Attila: A magyar közlekedési rendszert ért háborús károk és a helyreállítás tapasztalatai (1944–47). In: Katonai Logisztika. 2005. 1. szám. 232–254.

- Horváth Attila: A Debreceni Helyi Vasút és a Debrecen-Nyírbátor Vasút Részvénytársaság bombakárai 1944. június 2-án. In: *Belvedere Meridionale*. 2019. 2. szám. 31–42.
- Horváth Csaba Sándor: A vasút funkcióváltozása és használata Magyarországon Trianon után. In: *Válogatott tanulmányok a társadalomtudományok köréből*. Szerk.: Torgyik Judit. Komárno. 2017. International Research Institute. 292–302.
- Horváth Erzsébet: „Egymás terhét hordozzátok” Hollandiai gyermekmentő akció. In.: *Debrecenről Amszterdamig. Magyarország és Németalföld kapcsolata*. Szerk.: Pusztai Gábor és Bozay Réka. Debrecen. 2010. Debreceni Egyetem. 361–374.
- Horváth Károly–Szabó Gyula: A Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Jótékonyági Egyesületének története 1894-2004. Budapest. 2004. Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Jótékonyági Egyesülete.
- Horváth Ferenc: A záhonyi vasúti csomópont története. Záhony. 1996. KTE Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Területi Szervezetének Pályafenntartási Szakcsoportja.
- Horváth Ferenc: A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története, 1827-2004. Budapest. 2004-2005. MÁV Vezérig.
- 125 éves a vasúti tisztképzés, 1887–2012. Szerk.: Horváth Lajos–Keszmann János. Budapest. 2012. MÁV Zrt. Baross Gábor oktatási Központ.
- A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 éve. Szerk.: Horváth László. Budapest. 2007.
- Országgyűlés almanachja 1947–1949. Szerk.: Horváth Zsolt–Hubai László. Budapest. 2005.
- Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből. Szerk.: Imre Lászlóné–Majdán János. Pécs. 2013. MÁV.
- Jankó Béla: A magyar állami hajózás 75 éves története, 1895–1970. Budapest. 1972. Gépipari Tudományos Egyesület.
- Jelinek István: Adalékok a hazai vasúti egészségügyi szolgálat kialakulásához, a betegsegélyező és a nyugdíjpénztárak működésének fejlődéséhez. In: *Vasúthistória Évkönyv*. 1989. 555–566.
- Jelinek István: Az egészségügy fejlődése a MÁV-nál a II. világháborút követő időszakban. In: *Vasúthistória Évkönyv*. 1990. 491–496.
- Kádár János: A szakszervezetek és üzemi bizottságok az újjáépítés szolgálatában. 1945 jún. 12. MKP Szeminárium sorozat. MKP KV Propaganda Osztály.

- Kalla-Bishop, Peter Michael: Hungarian Railways. Newton Abbot. 1973. Davit and Charles.
- Kalocsai Péter: A városi vasutak és a történetírás Magyarországon a kezdetektől napjainkig. In: Ezerarcú vasút. Vasút-történet-írás. Szerk.: Horváth Csaba Sándor–Imre Lászlóné–Majdán János–Varga Gábor. Budapest-Pécs. 2016. Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány–Virágmandula. 137–150.
- Kalocsai Péter: A MÁV filléres vonatai és Szombathely (1932–1940) I. rész. In: Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle 2021. Szerk.: Balogh-Ebner Márton – Zsigmond Gábor. Budapest. 2022. MMKM. 233–246.
- Kaposi Zoltán: Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000. Budapest-Pécs. 2002. Dialóg Campus
- Kékesdi Gyula: Négy ország viharaiban. Bebrits Lajos élete. Budapest. 1967. Kossuth.
- Keller László: A vasúti forgalom újjászervezése 1944/45-ben. In: Vasúthistória Évkönyv. 1995. 67–99.
- Kerkápoly Iván: Vasúti földrajz és történet. Budapest. 1943. Egyetemi nyomda.
- Kertész István: Magyar békeillúziók. 1945–1947. Budapest. 1995. Európa.
- Kiss János: Jóléti intézmények a vasutaknál. Budapest. 1909.
- Kolozs Jenő: A Magyar Szabad Szakszervezetek Országos Szövetsége szerepe az újjáépítésben. In: Újjáépítő magyarok. Az országépítés két esztendeje. Sajtó alá rendezte: Gáspár László–Zsadányi Oszkár. Budapest. 1947. Kossuth. 41–46.
- Koós Imre: Légi közlekedésünk jövőképe. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Duzs János. Budapest. 1947. 152–159.
- Klubel, Milan: The Modernisation of Railways in Slovakia after 1945. In: Eastern European Railways in Transition Nineteenth to Twenty-first Centuries. Ed: Roth, Ralf–Jacolin, Henry. Farnham, UK. 2013. Ashgate. 157–170.
- Koltai Gábor: Agitátorok a vonaton. Vasúti agitáció a Budapestre munkába járók között (1949–1953). In: Korall. 2012. 50. szám. 161–187.
- Kónyáné Kutrucz Katalin–Gyarmati György: Rajk László a miskolci pogromról, 1946. In: Magyar Napló. 2002. 4. szám. 41–44.
- Kopasz Károly: A Magyar Államvasutak gépészeti szolgálatának újjáépítése. In: Közlekedési Közlöny. 1946. 16. szám. 116-120., 17. szám. 129-130. és 18. szám. 136-138. (Kopasz 1946a)

- Kopasz Károly előadása az 1946. augusztus 11-i I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszuson. In: Közlekedési Közlöny 1946. évi különszáma. 10–14. (Kopasz 1946b)
- Kopasz Károly: A vasúti vontatás időszerű kérdései. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Duzs János. Budapest. 1947. 80–86.
- Koszér Nándor: Újjáépítés a magyar külkereskedelemben. In: Újjáépítő magyarok. Az országépítés két esztendeje. Sajtó alá rendezte: Gáspár László – Zsadányi Oszkár. Budapest. 1947. Kossuth. 122–128.
- 140 év a Magyar Államvasutak vezetői, 1868–2008. Főszerk.: Kovács László. Budapest, 2009. MÁV Zrt.
- Kovách László: 424.es, az első 90 év. Budapest. 2014. Top Card.
- Kovács M. Mária: Közalkalmazottak 1938-1949. In: Valóság. 1982. 9. szám. 41–53.
- Kovács Tibor–Nyers József–Padányi József: Építünk, védünk, alkotunk. A műszaki csapatok története 1945-től napjainkig. Budapest. 2012. Zrínyi.
- Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen. Főszerk.: Kövér István. I-III. kötet. Szombathely. 1995.
- Jelentés az első ötéves tervidőszakról, 1950–1954. Budapest. 1955. Központi Statisztikai Hivatal.
- Kubinszky Mihály: Régi magyar vasútállomások. Budapest. 1983. Corvina.
- Kubinszky Mihály–Gombár György: Vasútállomások Magyarországon 1846–1988. Budapest. 1989. Idegenforgalmi.
- Magyar Gazdasági Évkönyv. 1945-1947. Szerk.: Kügyi-Virágh László. Budapest. 1947.
- Lánosz Péter: A Cak-Bam-Bah sorozatú MÁV személykocsik története, „pályafutása” (1942-2004). Budapest, 2007. MÁV.
- Magyarország hadtörténete. Főszerk.: Liptai Ervin. II. kötet. Budapest. 1985. Zrínyi.
- Madaras Jenő: Hamvazószerda. Budapest. 1993. Mikes kiadó.
- Maggi, Stefano: Rail Travel in Italy 1861–1961. In: Shaping Modernity: The Railway Journey Across Two Centuries. Ed: Radu Mârza. Cluj-Napoca. 2022. MEGA. 13–34.
- Magó Károly: Szolnok elleni légitámadások a második világháború idején. In: Zounek. 2010. 389–428.
- Magó László: A MÁV személydíjsszabása és a menetkedvezmények rendszere 1945 és 1980 között. In: A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Évkönyve 2009-2011. Szerk.: Csáki Krisztina. Budapest, 2012. MMKM. 142–160.
- Magyarország hároméves terve. Országos Tervhivatal. Budapest. 1947.

- A magyar vasút 40 éve. Budapest. 1985. MÁV Vezérigazgatóság.
- A közgazdaság évkönyve. A magyar és világgazdaság eseményei a fegyverletételtől a hároméves terv kezdetéig, 1945. május 8 – 1947. augusztus 1. Szerk.: Markos György. Budapest. 1947. Közgazdaság.
- Majdán János: A magyar határ két oldalán 1918-1996 között. In.: Uő.: Modernizáció – vasút – társadalom. Pécs. 2001. Eötvös József Főiskolai Kiadó. 179–202.
- Majdán János: A közlekedés története Magyarországon 1700–2000. Pécs, 2014. Pro Pannonia.
- Major Iván: Közlekedés és gazdaság. Budapest. 1984. Magvető.
- Major, Susan: Female Railway Workers in World War II. Barnsley. 2018. Pen and Sword Books.
- Márai Sándor: Föld, föld!... Budapest. 2014. Helikon.
- Marchut Réka: Töréspontok. Budapest környéki németiség második világháborút követő felelősségre vonása és annak előzményei (1920–1948). Budapest-Budaörs. 2014. MTA TTK.
- Máté György: Közelítések a vasút néprajzához. In: Talpfák. Néprajzi írások a vasútról. Szerk.: Bali János–Máté György. Budapest, 2008. ELTE BTK Néprajzi Intézet. 7–26
- A MÁV Gépészeti Szakszolgálatát vezették: Tölgyes Lajos és Varga Jenő. Szerk.: Mezei István. Budapest. 2004. MÁV Vezérig.
- A 150 éves magyar vasút, 1846–1996. Szerk.: Mezei István. Budapest. 1996. MÁV.
- Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből. Szerk.: Mezei István–Somody Árpád. Budapest. 1996. MÁV.
- A magyar vasút krónikája a XX. században. Szerk.: Mezei István. Budapest. 2006. MÁV Zrt.
- Martinkó Károly: Gyalog a sínek mentén. In: Vasút. 1988. 6. szám. 2.
- Marton Ádám: Infláció, fogyasztói árak Magyarországon a második világháború után I. (1945–1968). In: Statisztikai Szemle. 2012. 5. szám. 373–393.
- Magyarország mozdonyai. Szerk.: Máthé Zoltán–T. Hámori Ferenc. Budapest. 2007. Indóház.
- Mendiola, Fernando: Of Firms and Captives: Railway Infrastructures and the Economics of Forced Labour (Spain, 1937–1957). In: Historia Industrial. 2017. 68. szám. 165–192.
- Moldova György: Akit a mozdony füstje megcsapott. Budapest. 1977. Magvető.
- Molnár Pál: A dolgozó Honvéd. Hadtörténelmi Közlemények. 1955. 267–303.

- Mucs Sándor–Zágoni Ernő: A Magyar Néphadsereg története. Budapest. 1984. Zrínyi.
- Nagy Ferenc: Küzdelem a vasfüggöny mögött. I-II. Budapest. 1990. Európa.
- Nánássy Mihály: Díjszabáspolitikánk időszerű kérdései. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Duzs János. Budapest. 1947. 47–53.
- Nigrin, Tomáš: From Dominance to Decline: The Czechoslovak Railway Sector in the Centrally Planned Economy of Late State-Socialism. 2021. (kézirat)
Megjelent: The Rise and Decline of Communist Czechoslovakia's Railway Sector. Budapest. 2022. CEU Press.
- Ocskay Zoltán: Autózás az ötvenes években. Budapest. 2014.
- Oláh András Pál: Újabb adalékok a Szolnok elleni 1944. június 2-i amerikai légitámadás történetéhez. In: Zounuk. 2014. 307–362.
- Oláh Imre: A forgalmi szolgálat erőpróbája: az őszi forgalom. In: Közlekedési Közlöny. 1948. 50. szám. 614–615.
- Magyarország közlekedésügye 1937. Szerk.: Pártos Szilárd. Budapest. 1937.
- Pataki István: „Egyezmények” a szovjet csapatok magyarországi tartózkodásáról. Múltunk. 1995/3
- Pereira, Hugo Silveira: Photography and transport history: a speculative approach to a theoretical framework. In: The Journal of Transport History. 2022. 2. sz. 312–332.
- Péterffy Gergely: Vasutasok és a szovjet megszállók, 1944–1946. In: Belvedere Meridionale. 2019. 2. szám. 43–62.
- Péterffy Gergely: Az amerikai hadimozdonyok beszerzésének (viszontagságos) körülményei. In: Archivnet 2020. 3. szám. <https://archivnet.hu/az-amerikai-hadimozdonyok-beszerzesenek-viszontagsagos-korulmenyei> (Letöltés ideje: 2022.05.08.)
- Péterffy Gergely: A Magyar Államvasutak és a Közlekedésügyi Minisztérium elképzelései a második világháború utáni békekötésről, 1945–1946. In: Múltunk 2021. 1. szám. 93–135.
- Pető Iván: A jóvátétel irányítása. 1945-1948. In: Új Magyar Központi Levéltár Közleményei. 1982. 125–140.
- Pető Iván–Szakács Sándor: A hazai gazdaság négy évtizedének története 1945–1985. Budapest. 1985. Közgazdasági és Jogi.
- Polino, Marie-Noëlle: Railway workers in Second World War. Towards a reconciliation in historiography? In: Journal of Transport History. 2018. 1. sz. 110–116.

- Przegiętka, Marcin: 1918, 1945 and 1989: Three Turning Points in the History of Polish Railways in the Twentieth Century. In: Eastern European Railways in Transition Nineteenth to Twenty-first Centuries. Ed: Ralf Roth and Henry Jacolin. Farnham, UK. 2013. Ashgate. 131–156.
- Rác Béla: A Nehézipari Központ szervezetének története 1946-1948. In: Levéltári Közlemények. 1965. 1. szám. 59–139.
- Rác János: Az üzemi bizottságok a magyar népi demokratikus átalakulásban 1944–1948. Budapest. 1971. Akadémiai.
- Rákosi Mátyás: Visszaemlékezések. 1940-1956. I. kötet. Budapest. 1997. Napvilág.
- Ránky György: Magyarország gazdasága az első 3 éves terv időszakában (1947–1949). Budapest. 1963. Közgazdasági és Jogi Kiadó.
- Rimóczi Gábor: Hangosítási kísérletek a MÁV személyszállító vonatain 1928–1950 között. In: Vasúthistória Évkönyv. 1989. 251–259.
- Romsics Ignác: Magyarország története a XX. században. Budapest. 2004. Osiris.
- Romsics Ignác: Magyar békeelképzelések a második világháború alatt és után, 1942-1947. In.: 1945 a világtörténelemben. Milyen jövőt képzelt magának a világ? Szerk.: Feitl István, Földes György. Budapest. 2005. Napvilág.
- Romsics Ignác: Az 1947-es párizsi békeszerződés. Budapest. 2006. Osiris.
- Ságvári Ágnes: Az üzemi bizottságok megalakulása (1945). In: Századok. 1962. 5–6. szám. 795–822.
- „A vasút fénykora – A vidék modernizációja” c. kiállítás katalógusa. Kurátor: Sári Zsolt. Szentendre. 2011. Szabadtéri Néprajzi Múzeum.
- Simon Béla: Másfél évszázad. A MÁV Szolnoki Járműjavító története. Szolnok. 2006. MÁV Szolnoki Járműjavító Kft.
- Steiner, André: From the Soviet Occupation Zone to the „New Eastern States”. In: The East German Economy, 1945–2010. Falling Behind or Cathing Up? Eds: Berghoff, Hartmut–Balbier, Uta Andrea. New York. 2013. Cambridge University Press. 17–49.
- Standeisky Éva: Antiszemitizmusok. Budapest. 2007. Argumentum.
- Stark Tamás: Magyar foglyok a Szovjetunióban. Budapest. 2006. Lucidus.
- Stark Tamás: Magyarország második világháborús embervesztesége. Budapest. 1989. MTA.
- Stark Tamás: Háborús népességmozgás a Kárpát-medencében (1938–1948). In.: KSH Történeti Demográfiai Évkönyve. Budapest. 2001. 389–413.

- Stark Tamás: Magyar sors Csehszlovákiában a második világháború utáni közvetlen időszakban. In: A közép-európaiság dicsérete és kritikája. Szerk.: Fedinec Csilla – Ilyés Zoltán – Simon Attila – Vizi Balázs. Pozsony. 2013. Kalligram. 634–653.
- Stemlerné Balog Ilona: Történelem és fotográfia. Budapest. 2009. Osiris.
- Strohmayr Oswald: A társasutazások kialakulása és fejlődése. In: Közlekedési Közlöny. 1955. 27. sz. 540–542.
- Süveges László: Fejezetek a hazai vasúti járműgyártás történetéből. Budapest. 2010. (szerző)
- Százéves a MÁV Szegedi 1888-1988. Főszerk.: Szabó Gyula. Szeged. 1988. MÁV Szegedi Igazgatósága.
- Szabó Lajos: Egy mozdonyvezető visszaemlékezései. In: Vasúthistoria Évkönyv. 1994. 393–419.
- Szarvas Béla: A vasúti gördülőanyag korszerűsítése. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Duzs János. Budapest. 1947. 88–96.
- Szécsey István: A MÁV könnyűszerkezetes személykocsijai. In: Vasúthistoria Évkönyv 1990. 113–154.
- Szécsey István: A hazai vagongyárak által a Szovjetunió részére jóvátételben, majd kereskedelmi szerződések alapján szállított motorvonatok és vontatott vasúti járművek 1945-1957 között. Vasúthistoria Évkönyv. 1995. 131–161.
- Szécsey István: Ganz mellékvonali motorkocsik és pótkocsik. Budapest, 2001. MÁV.
- Szécsey István: Az Árpádtól a Hargitáig. Budapest. 2006. Magyar Államvasutak Zrt.
- Szécsey István: Ganz vasúti járművek 1920-tól 1959-ig. Budapest, 2013. Indóház.
- Székely Vera: A Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének szervezettörténete és szervezet felépítése 1945 és 1948 között. Budapest. 1980. SZEKI.
- A Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete Központi Vezetőségének jelentése 1945–1947. II. kongresszus 1947. Szerk.: Szelecsényi István. H. é. n.
- Szerényi József: A Vasutas Biztosító Egyesület története 1876–1976. Budapest. 1976. Vasutas Biztosító Egyesület.
- Szvircesek Ferenc: A nógrádi szénbányászat újjáépítésének időszaka 1945-1949. In: Nógrád Megyei Múzeumok Évkönyve. 2003-2004. Szerk: Matits Ferenc–Bagyinszky Istvánné–Győrinné Mojzes Anikó. Salgótarján 2003–2004. 15–60.

- Tabiczky Zoltánné: Magyar Vagon- és Gépgyár története. 1946–1972. Győr. 1977. II. kötet.
- Ipari újjáépítésünk. Szerk.: Tonelli Sándor. Budapest. 1948. Forum Hungaricum.
- Tolnay Lajos: A vasúti alépítmények és a felépítmény korszerűsítésének kérdései. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Dúzs János. Budapest. 1947. Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete. 54–63.
- Tóth Ágnes: Telepítések Magyarországon 1945–1948 között. Kecskemét. 1993. Bács-Kiskun megyei Levéltár.
- Duna-hídjaink. Szerk.: Tóth Ernő. Budapest. 2009. Közlekedési Koordinációs Központ.
- Tóth Sándor: Soproni vasutas képeskönyv, 1937–1987. Közlekedés Sopron vármegyében II. Válogatás Finta Béla fotóiból. Sopron. 2008. Szép Sopronunk.
- Udvarhelyi Dénes–Pallaga Pál: A vasúti tisztképzés története 1887–1962. Budapest. 1962. KÖZDOK.
- Dr. Unyi Béla: Vasúthálózatunk alakulása 1914-től napjainkig. Budapest. 1989. KÖZDOK.
- Vadkerty Katalin: A kitelepítéstől a reszlovakizációig. Trilógia a csehszlovákiai magyarság 1945-1948. közötti történetéről. Pozsony 2007.
- Vajda Endre: A posta története. Budapest. 1967. KÖZDOK.
- Varga F. János: A miskolci népitétel. In: Skandalum. Magyar közéleti botrányok 1843–1991. Szerk.: Gerő András. Budapest. 1993. T-Twins.
- Varga István: A magyar valutacsoda. Budapest. 1946. (szerzői kiadás)
- Varga László: Helyzetkép az Államvasutakról. Közlekedési Közlöny. 1946. 2. szám. 9–10. (Varga 1946a)
- Varga László: Vasút őszi szállítási feladatai. Közlekedési Közlöny különszáma az I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszusról, 1946. augusztus 11. 4–10. (Varga 1946b)
- Vas Zoltán: Akkori önmagunkról. Önéletírás II. Budapest. 1982. Magvető.
- Vághó Ferenc: Víziközlekedésünk kérdései. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Dúzs János. Budapest. 1947. Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete. 146-150.
- Veres Péter: Pályamunkások. Budapest. 1979. Szépirodalmi.
- Iratok a magyar–szovjet kapcsolatok történetéhez, 1944. október - 1948. június. Dokumentumok. Szerk.: Vida István. Budapest. 2005. Gondolat.

- Villányi György: Vasúti járművek restitúciója: 1945–1955. In: Vasúthistória Évkönyv. 1995. 101–130.
- Villányi György: A magyar mozdonygyártás nagykönyve. Budapest. 2022. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum.
- 100 éves a MÁV Debreceni Járműjavító Kft. Szerk.: Zágonyi Imre. Debrecen. 1998. Lícium-art.
- Zakariás Zoltán: Honvéd vasútépítők. Budapest. 1990. Szekér kiadó.
- Zinner Tibor: A magyarországi németek kitelepítése. Budapest. 2004. Hivatalos Közlöny kiadó.