

Eszterházy Károly Katolikus Egyetem  
Történelemtudományi Doktori Iskola

**Péterffy Gergely Pál**

**A Magyar Államvasutak újjáépítése, 1944–1949**

Doktori (PhD) értekezés tézisei

**Témavezető:**

Dr. Germuska Pál, az MTA doktora,  
tudományos és projektekért felelős főigazgató-helyettes  
(MNL)

**A Bíráló Bizottság tagjai:**

Dr. Valuch Tibor egyetemi tanár (EKKE) — elnök  
Dr. Honvári János professor emeritus (SZIE) – hivatalos bíráló  
Dr. Kalocsai Péter egyetemi docens (ELTE-SEK) – hivatalos bíráló  
Dr. Majdán János egyetemi docens (PTE) – külső tag  
Dr. Bartók Béla egyetemi docens (EKKE) - titkár

**Eger, 2023**

## **Témafelvetés**

Disszertációm célja a Magyar Államvasutak (MÁV) II. világháború utáni helyreállításának komplex módon való feltárása, 1944 őszétől az 1949. március 15-i átszervezésig. A Vörös Hadsereg 1944 szeptember végén jelent meg a trianoni országhatároknál, nem egészen öt évvel később pedig átszervezték a Magyar Államvasutakat és integrálták a közlekedésügyi tárcába. Jóllehet a helyreállítás 1949-re nem fejeződött be teljesen (főleg a nagyobb folyami hidak hiányoztak a régi hálózatból), az infrastruktúra azonban már kellően stabilan működött ahhoz, hogy a régi vezetést lecseréljék a kommunista párt számára megbízható személyekkel. A válságos években a MÁV hajóját a pénzügyi, szociális és műszaki-üzemi zátonyok közt nagy nehézséggel átvezető Varga László elnököt nemcsak leváltották, hanem 1949. február 16-án letartóztatták, majd koncepciók eljárás keretében 1950-ben kivégezték. A vezetés több más tagját leváltották, nyugdíjazták, vagy háttérintézményekbe számúzták, 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 tartom szükségesnek vizsgálni. Elsőként a vasút, mint szállító, szolgáltató eszköz, és ennek üzemgazdasági teljesítményei. Az amatőr vasúttörténészek, lelkes vasútbarátok, illetve nyugalmazott vasutas szakemberek 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 serkenteni. 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, beszerzést. 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 művelődés- és technikatörténeti fókuszú bemutatására, az állami vasúttársaság és a vasutasok az ország újjáépítése érdekében végzett erőfeszítéseinek ismertetésére. A kutatás alapvetően a Magyar Államvasutak, a Közlekedésügyi Minisztérium, a koalíciós pártok – elsősorban gazdasági szervezeti egységeinek – irataira, valamint a szakszervezet által keletkezett dokumentumokra támaszkodik, kiegészítve a Magyar Honvédség vasúti újjáépítésben részt vevő 1. műszaki hadosztályának forrásaival.

### **Legfontosabb (levéltári) források**

A Magyar Államvasutak helyreállításának egyik legadatgazdagabb kútfője a MÁV Szolgáltató Központ Archívuma (MÁV Arch.) Pécsi Igazgatóság gyűjteményes fondjában (PG. 10001 – 10003. d.) őrzött, a MÁV Igazgatóság által havonta készített üzemgazdasági jelentések. Ezek szolgálati ágankénti bontásban tartalmazták az adott hónap főbb műszaki-gazdasági mutatóit, összehasonlítva az előző havi, valamint az egy évvel, illetve a háború előtti időszak eredményeivel. A temérdek adat értelmezését segítik a rövid magyarázó szövegek, amelyek egy-egy adat mögött álló összefüggésekre is rámutatnak. Nem csak a vasúti üzemvitel teljesítmény és fogyasztási adatai, hanem az árukereskedelem sőt, azon belül az árutípusok szállított mennyiségéről is pontos képet nyújtanak. A fenti adatok közül az újjáépítés szempontjából fontosabb adatokat (vontatójárművek száma, fajlagos üzemanyagfogyasztás, árutonnakilométer, elegytonnakilométer, stb.) elemeztem, illetve a könnyebb átláthatóság érdekében táblázatban ábrázoltam.

Disszertációm másik fő forrását, ami végigkíséri a kutatási periódust, a MÁV havonta tartott igazgatósági (illetve részben a sajnos nem teljes üzletigazgatói) értekezletek jegyzőkönyvei jelentik. A Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárában (Z1523 f.) őrzött jegyzőkönyvek segítségével aprólékos képet kaphatunk a MÁV gazdasági, üzemeltetési és szociális helyzetéről. Az igazgatósági üléseken rendszeresen szóba

kerültek a forgalmi igények és a meglévő szállítókapa­citások között feszülő ellentétek, az üzemvitelhez szükséges üzemanyagok, alkatrészek és építőanyagok beszerzési nehézségei, valamint a vasutasok élelmiszerrel és ruházattal való ellátásának problémái. Az egyes részproblémák feltárására, a háttér megvilágítására a MÁV (MNL OL XXIX-H-50 f.) és a Közlekedési Minisztérium (MNL OL XIX-H-1-a f., MNL OL XIX-H-1-aa-1 f.) iktatott iratait, valamint a MÁV Archívumban őrzött iktatott iratait, illetve gyűjteményes fondjait használtam fel. A járműrestitúció feltárásához nélkülözhetetlenek a Gépészeti szakszolgálat gyűjteményes fondjában (MÁV Arch. GG. f.), és a Visszaminősített titkos ügykezelésű iratok (MÁV Arch. KS f.) fondjában található dokumentumok, ahogy a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívumában (Témagyűjtemény) is hasznos információk találhatók a kontinens-szerte problémát okozó vasúti jármű tulajdonjog és visszaszolgáltatás problémaköréről.

A vasút helyreállítása elsődleges nemzetgazdasági érdek volt a háborút követő években, mivel egyetlen más közlekedési rendszer sem rendelkezett a gazdasági élet szállítási szükségleteinek megfelelő infrastruktúrával és kapacitással. Érthető tehát, hogy a vasút helyreállításának kérdésével – kisebb vagy nagyobb részletességgel – minden politikai párt foglalkozott. A hatalomban lévő koalíciós pártok közül a két munkáspárt, a Szociáldemokrata Párt (MNL OL M-KS. 283. f.), valamint a Magyar Kommunista Párt (MNL OL M-KS. 274. f.) fordított nagyobb figyelmet a közlekedési rendszer újjáépítésére, a Független Kisgazda Párt (Rendszerváltás Történetét Kutató Intézet Levéltára X. 3. fondcsoport – az iratok kutatásakor még a régi, MOL eredetű jegyzéket használtam) fennmaradt iratainak tanúsága szerint jelentősen kevesebb energiát fordított a közlekedés-szállítás problémakörére.

A Magyar Államvasutak (ahogy a több nagy állami és magántulajdonú vállalkozás esetében is) újjáépítésének komplex vizsgálata elképzelhetetlen az alkalmazottak helyzetének megvilágítása nélkül. A vasutasok élethelyzetét két irányból is meg lehet közelíteni. Lehet a „hatalom” szempontjából vizsgálni, vagyis a vasúttársaság vezetésének szemüvegén keresztül, lásd a már említett üzemgazdasági jelentéseket és igazgatósági ülések jegyzőkönyveit. A másik megközelítési irány az alkalmazottak szempontja. Ez nagyrészt a vasutas szakszervezet irataiból (Szakszervezetek Központi Levéltára 48. fond, a szakszervezeti iratok második részét 2023 tavaszán veszi át az MNL Országos Levéltára), valamint a szakszervezeti újságból, illetve a MÁV különböző büntetőügyeinek dokumentumaiból rekonstruálható. Fel kell azonban hívni a figyelmet arra a tényre, hogy

a vasutas szakszervezet – a többi szakszervezethez hasonlóan – rövid úton az MKP befolyása alá került, így a fennmaradt források nem feltétlenül egy független érdekvédelmi szervezet gondolatait tükrözik, hanem a hatalom megszerzésére és az egypárt-rendszer bevezetését sikeresen végig vivő kommunista párt érdekeit visszhangozzák.

Végezetül meg kell említeni a nem klasszikus levéltári (írott) forrásokat is, mint az audiovizuális források, fényképek, újságok és menetrendek. Ezek segítségével átfogó(bb) kép kapható egy-egy jeles esemény – mint például hídavatás, vasútvonal forgalomnak átadása, új vonat indulása, stb. – körülményeiről, hogy kik vettek részt az adott eseményen, illetve, hogy konkrét példáról is szó legyen, hogyan néztek ki a marhavagonokból átalakított szükségszemélyszállító kocsik, az úgynevezett „boci-pullmanok”, illetve a bedeszkázott, ablakszemes személykocsik. A menetrendek nélkülözhetetlen segítséget jelentenek a személyszállítási körülmények változásainak rekonstrukciójához. A személyszállító vonatok hivatalos menetrendjei segítségével – nem elfeledve azt, hogy a menetrend jórészt egy ideális tervszerű állapotot mutat be! – összehasonlítható a háború előtti vasúti utazás legfőbb kényelmi mutatói a helyreállítás évei alattakkal, mint például az utazási sebesség, a kocsiosztályok, vagy az egyéb kényelmi szolgáltatások, mint az étkezési és alvási lehetőségek megléte, illetve gyakorisága.

### **A kutatás eredményeinek bemutatása**

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. Álljon itt néhány adat a rombolások és járműelhurcolások súlyosságának érzékeltetésére. A trianoni Magyarország területén összesen 4446 km vágány rongálódott, vagy semmisült meg, jelentős területeket zárva ki hosszabb-rövidebb időre a gazdasági vérkeringésből. A hálózaton lévő 13 784 db váltóból 3630 db (26%) vált üzemképtelenné, jelentősen lassítva egy-egy vasúti szakasz, ezzel pedig az egész vasúthálózat átbocsátóképességét. Számos állomásépület és üzemi magasépítmény, kiszolgáló létesítmény semmisült meg, a biztosítóberendezések pedig teljesen elpusztultak a harcok során. Még fájóbb, és lassabban gyógyuló sebet okoztak a

háborúban megsemmisült hidak és átereszek. Összesen 1057 vasúti híd és áteresz semmisült meg 21 044 vágány-nyílás folyóméter hosszban. Ez ugyan csak a teljes hídállomány 8%-át jelentette, ugyanakkor az összes Duna-, Tisza-, Rába-, Kőrös-, Maros- és Dráva-híd használhatatlanná vált a bombázások, illetve a visszavonuló csapatok rombolása következtében. Amíg az egyes vasútvonalak helyreállítása 1946 őszére elkészült, és csak néhány rövid összekötő szakasz hiányzott a háború előtti állapotokhoz képest, a Duna- és Tisza-hidak pótlása tíz éven át tartott, miközben számos kisebb folyó felett még hosszú évtizedekig provizóriumon zajlott a forgalom.

Ugyanilyen lehangoló képet nyújtott a járműállag is. A revíziók során a csehszlovák és jugoszláv vasutaktól átvett járművekkel együtt 1944 végén 2407 normál nyomtávú mozdony, 197 motorkocsi, 1383 kalauz- és poggyászkocsi, valamint 59 187 teherkocsi tartozott a MÁV állagába. Ehhez képest 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 személykocsit, valamint 5694 üzemképes teherkocsit számolt össze az ország területén. Az üzemképes kocsik egy része ráadásul felettébb hiányosan közlekedett, gyakran hiányoztak az ablakok és ajtók, hiányos volt a padozat, ahogy a fűtési és világítási berendezések sem működtek mindegyik személykocsiban. De legalább üzemelt a fékberendezésük, épp volt a futómű és a járműszekrény, így fel lehetett használni ezeket a forgalomban!

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 eszközparkjánál 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 gyeplőn tartani az állami vállalatokat, nehogy újra elszabaduljon az infláció.

A MÁV nem egy önmagában és önmagáért lévő vállalként 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 életető 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. Ennek egyik legmarkánsabb példája az 1945 őszi szénhiány miatti közlekedési válság. Részben a szovjet katonai hatóságok által a szénkészletek növelésére tett utasítás, részben az általános szénínség miatt 1945 utolsó hónapjaiban leállt a vasúti közlekedés Magyarországon, csak a legfontosabb fővonalakon közlekedtek másod- vagy harmadnaponta úgynevezett kormányzati futárvonatok, illetve a főváros és a fontosabb nagyvárosok körzetében egy-egy munkásvonat. A helyzetet tetézte az 1945/46 téli jegesár, aminek következtében néhány napra majdnem teljesen kettészakadt az ország a Duna mentén. Az egyetlen összeköttetést a két országrész között a déli összekötő híd rozoga provizóriumája jelentette, amíg át nem adták 1946. január 18-án a félállandó szerkezettel épített Kossuth hidat.

A gazdaság helyreállítása elképzelhetetlen volt az államvasutak talpra állítása nélkül, ahogy fordítva is igaz az állítás. 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. Munka hiányában a munkahelyek 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 külpolitikai tényezők: az állandósult belpolitikai küzdelmek, amik a meglévő erők leghatékonyabb felhasználása ellenében hatottak, hiszen a szakértelem helyett sokszor a pártpolitikai érdekek számított. A hazai gyáripar jóvátételi leterheltsége mellett meg kell említeni a megszálló hadsereg eltartásának kötelezettségét is, ami nem csak súlyos pénzügyi terhet jelentett, de a szállítókapacitás egy részét is elvonta a polgári forgalomtól. Szintén komoly gondot okozott a vasút számára a lakosságtelepítések és deportálások logisztikai biztosítása.

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. A rendkívül rossz pénzügyi, anyagi és üzemeltetési viszonyok ellenére alapvetően sikeres volt a MÁV válságkezelése. Ez nem kis részben annak volt köszönhető, hogy a vezetés tagjai közül néhányan, mint maga az elnök Varga László, illetve közeli

munkatársa Lux Ernő, már átértékelt 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 krízis megoldásában nagy szerepet játszott a minisztérium és maga a miniszter is, Gerő Ernő érdekérvényesítő képessége nélkül nagy valószínűséggel lassabban zajlott volna a helyreállítás. Gerő „Arccal a vasút felé!” programjával sikeresen tudta az ország szűkös erőforrásainak egy részét a vasút újjáépítésére becsatornázni. 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 Bebrits Lajos államtitkárnak voltak olykor 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, a 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 kibontakozó 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, elősorban a vágányok, hidak és a járművek mielőbbi helyreállítására volt szükség. Ezen a három dolgon múlt alapvetően minden, ezért is kaptak nagyobb teret disszertációmban ezek a területek. A gazdasági élet újraindításához elősorban 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, és ezt jobb megoldás hiányában kénytelen volt elfogadni a vasút. 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 már jelentős mértékben meghaladta az 1938-as szintet.

Három évvel a háború után a vasút főbb mutatóiban már nem csak elérte, de néhány fontosabb mutatóban túl is szárnyalta 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. A déli összekötő két vágányán közlekedtek a vonatok, elkészült a másik nagyfontosságú híd is Szolnoknál, de a tiszafüredi, algyői és csongrádi Tisza-hidakon is zajlott a forgalom.

A háború előtt 1080 felvételi épület<sup>1</sup> üzemelt, közülük 56 teljesen megsemmisült, további 387 épület pedig kisebb-nagyobb károkat szenvedett. A nagy forgalmi csomópontok, mint

---

<sup>1</sup> A közbeszédben általában állomásépületként említették a felvételi épületet, ebben volt található a forgalmi iroda, a pénztár és az utascarnok(ok), váróterem, valamint az esetleges éttermek.

Debrecen, Győr, Nyíregyháza, Székesfehérvár, vagy Szolnok tekintélyes állomásépületei az angolszász bombázások és a földi harcok során súlyosan sérültek, kiégtek, csupasz falaik szomorú mementóként álltak még hosszú évekig. Ezek újjáépítésére, illetve új állomásépület emelésére csak a következő évtizedekben került sor, ugyanakkor a kisebb elágazó állomások és megállóhelyek felvételi épületeinek helyreállítása nagy lendülettel folyt. Az új szomszédállam, a Szovjetunió megjelenésével, és ennek gazdasági és politikai vetületeinek következményeként megindult Záhony határállomás fejlesztése, aminek következtében a térség egyik legnagyobb szárazföldi üzemváltó határállomása épült meg a szocializmus évtizedei alatt.

Az üzemelő mozdonyok számát tekintve az 1938-as 1126 darabszámot 1949 márciusára már sikerült meghaladnia, nem utolsósorban az amerikai hadimozdony-beszerzésnek köszönhetően 1144 lokomotív rohogott nap, mint nap a MÁV hálózatán. A motorkocsik terén ugyan csak a háború előtti üzemképes állag kétharmadát sikerült elérni, de még így is jelentős segítséget jelentettek, mivel az amúgy is kevés számú mellékvonali gőzmozdonyokat így át lehetett csoportosítani a vicinálisok teherforgalmához. A személykocsik száma bár jelentősen elmaradt a forgalom szükségleteitől, amiben közrejátszott az idő- és alkatrészigényes javításuk is, valamint az, hogy még mindig rengeteg jármű az országhatárokon kívül tartózkodott, ennek ellenére 2208 személykocsi üzemelt a hálózaton. (Igaz, a járművek mintegy negyede valójában külföldi vasúttársaságokhoz tartozott.) Hasonlóképpen alakult a teherkocsipark helyzete: az üzemelő 38 804 vagonból 28 216 tartozott magyar tulajdonoshoz, 10 588 pedig idegen cégjelzéssel szállította a javakat.

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 a hiperinfláció következtében, az élelmiszerhiány miatt pedig a vasút közjóléti intézményei is épp hogy csak annyi élelmet 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 rábizott 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 kiélezett politikai harccá vált. A vizályt csak fokozta a frissen megalakult szakszervezet, ami ahelyett, hogy a vasutasok érdekeit képviselte volna, elsősorban a kommunista párt eszközévé degradálta magát, intézkedéseit alárendelte pártja 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.

Kutatásomban nagy hangsúlyt fektettem arra, hogy ne egy újabb sablonos üzemtörténetet írjak, hanem a vizsgált korszak politikai, gazdasági és társadalmi folyamatainak hatásait is bevonva vizsgáljam az ország egyik legnagyobb gazdasági intézményének újjáépítését. Nem csak a vasutat, hanem a közlekedés egészét súlyos károk érték a II. világháború alatt. Az egyes közlekedési ágazatokat ért károk és helyreállításuk vázlatos bemutatásával is hangsúlyozni kívánom, mennyire nem volt alternatívája a vasúti közlekedésnek. Még a rövid távolságú személy- és áruszállítás is a vasút vállára nehezedett elegendő közúti járművek és pormentes, minden évszakban járható utak hiányában.

A magyar vasúthálózatot ért súlyos veszteségek nem számítottak rendkívülinek, Európa más országában hasonló volt a helyzet – köszönhetően a korabeli (katonai) logisztika és a vasút kényszerű szoros összefonódásának. Primer források hiányában kortárs

szakirodalmi cikkek és tudósítások segítségével vizsgáltam az egyes államok vasúti hálózatait ért károkat és helyreállításuk ütemét.

A koalíciós időszak politikai szereplőinek vasúttal kapcsolatos elképzeléseit sem vizsgálta eddig a történettudomány. A kormányprogramok és az egyes pártok választási programjainak elemzése mellett a parlamenti költségvetési viták hozzászólásai, valamint a képviselői interpellációk feldolgozásával mutatom be, hogy az egyes pártok, illetve képviselők hogyan vélekedtek a vasútról, illetve milyen mértékben voltak tudatában a vasút gazdaság- és társadalompolitikai szerepének.

A disszertáció legnagyobb fejezete természetesen a vasút újjáépítését taglalja. A rengeteg adat könnyebb értelmezése érdekében táblázatokkal igyekeztem befogadhatóbbá tenni egy-egy gondolatmenetet. A komplexitás érdekében egy-egy politikai folyamat, esemény vasúti üzemvitelre gyakorolt hatásait (mint például a szovjet csapatszállítások, jóvátétel, sváb kitelepítés és a magyar-szlovák lakosságcsere, valamint a hadifoglyok hazahozatalának járműszükségletei) is vizsgálat alá vettem.

Végezetül a vasutasok élet- és munkakörülményeit vettem górcső alá. A rendkívüli viszonyok között milyen nehézségekkel kellett megküzdeniük a MÁV alkalmazottainak, kezdve az alapvető élelmiszerek beszerzési nehézségeitől, a vasutasok ellen elkövetett bűncselekményeken át a politika mindennapokba való behatolásáig (igazoló eljárások és a B-listázás). A szárnyaskerék katonái is emberek voltak, ugyanúgy megtévedtek a nehéz körülmények között, mint sokan mások. A fegyelmi iratok segítségével árnyaltam a vasutasok „képzeletbeli” portréját.

A vasutas szakszervezetről ugyan született néhány tanulmány, kismonográfia, az újjáépítés időszaka ugyanakkor alig, csak elnagyoltan került megvilágításra. A háború után létrejött Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete a lehetőségekhez képest igyekezett számos kedvezményt, szociális juttatást kiharcolni, illetve biztosítani a vasutasoknak, cserébe – szinte megalakulásától fogva – feladta függetlenségét, működését és céljait alárendelte a kommunista párt érdekeinek.

## A témában megjelent fontosabb publikációk

1. Gergely Péterffy: Travelling by Train in Northeast-Hungary During Stalinism, 1945-1956. In: Shaping Modernity. The railway journey across two centuries. Ed.: Mârza, Radu. Cluj-Napoca, 2022. 148–165.
2. Péterffy Gergely: Utazás az újjáépülő vasúton, 1945–1948. In: Ezerarcú közlekedés I. Fókuszban a járművek. Szerk.: Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor. Budapest, 2021. 136–155.
3. Péterffy Gergely: A Magyar Államvasutak és a Közlekedésügyi Minisztérium elképzelései a második világháború utáni békekötésről, 1945-1946. In: MÚLTUNK. 2021. 1. sz. 93–135.
4. Péterffy Gergely: Az amerikai hadimozdonyok beszerzésének (vizontagságos) körülményei. In: ARCHIVNET. 2020. 3. sz. (online folyóirat)  
<https://archivnet.hu/az-amerikai-hadimozdonyok-beszerzesenek-vizontagsagos-korulmenyei>
5. Péterffy Gergely: Vasút és vasutasok a borsodi iparvidéken a II. világháború után. A MÁV Miskolci Üzletvezetőség története 1944-1948. In: Vörös és fehér. Társadalmi-politikai átmenetek Északkelet-Magyarországon a 19-20. század fordulójától. Szerk.: Berecz Anita – Gál Máté – Péterffy Gergely. Eger, 2020. 237–274.
6. Péterffy Gergely: Vasutasok és a szovjet megszállók, 1944-1946. In: BELVEDERE MERIDIONALE. 2019. 2. sz. 43–62.
7. Gergely Péterffy: Railway Traffic in Southwest Hungary After World War II. In: PRO&CONTRA. CENTRAL EUROPEAN STUDIES IN HUMANITIES. 1. 2018. 29–57.
8. Péterffy Gergely: Vasutas hétköznapiak a II. világháború után, 1945-1948. In: STUDIA COMITATENSIA. 2018. 136–175.
9. Péterffy Gergely: „Arccal a vasút felé!” Politikusok és a vasút helyreállítása, 1945-1949 In: Ezerarcú vasút II. Fókuszban a vasúti építészet. Szerk.: Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor. Pécs, 2018. 327–348.
10. Péterffy Gergely: A Dél-Dunántúl vasúti közlekedése a II. világháború után. In: Mozaikok a 18-20. századi magyar és egyetemes történelemből. PhD-hallgatók V. konferenciája. Szerk.: Ballabás Dániel. Eger, 2017. 181–204.