

***A vasúti közlekedés újraindításának nehézségei a II. világháború után.
Pályaállapot – járműpark – szénhelyzet.¹***

A második világégés totalitása hatalmas pusztítást végzett emberéletben és anyagi javakban, harctéren és háterszágban egyaránt. A szövetséges erők légitámadásai, majd a fél éven át tomboló harcok rommá változtatták Magyarországot. A nemzeti vagyon 40%-a semmisült meg, 1938-as árfolyamon számítva 22 milliárd pengő, ami meghaladta az 1938/39. évi 5,2 milliárd pengős nemzeti jövedelem négyszeresét.² Lakosság 900 ezer fős veszteséget szenvedett el, emellett százezrek menekültek nyugatra, vagy kerültek hosszabb-rövidebb időre hadifogságba, a legnehezebb időszakban vonva el munkaerőt az újjáépítéstől.

Az összes háborús kár 17%-a a közlekedést érte, különösen az összes dunai és tiszai híd hiánya, valamint az ország gazdasági életét alapvetően meghatározó vasút veszteségei akadályozták a hétköznapi élet normalizálódását.³ Működőképes gépkocsi gyakorlatilag nem maradt az országban, de az igavonó állatállományt ért veszteségek is bénítóan hatottak még a környéki közlekedésben is. A fentieket szem előtt tartva még súlyosabbnak tűnt a vasutat ért károk mértéke. A háború során megrongálódott a vágányok 38%-a, az épületek 45%-a, a hidak 83%-a. Távközlő berendezések 82%-a és a biztosítóberendezések 70%-a ment tönkre, a villamos felsővezetékek teljesen használhatatlannak váltak.⁴ Veszteséglistára került a vontatójárművek 89%-a, a személykocsik 85%-a és a tehervagonok 86%-a. Ez tételesen 1.222 gőzmozdonyt, 82 villamos és robbanómotoros motorkocsit, 2.947 személyvagonot, 892 kalauz- és postakocsit, valamint 43.450 tehervagont jelent, összesen 48.593 járművet.⁵

A helyreállítási munkálatok a front távolodásával azonnal megkezdődtek, a Vörös Hadsereg számára fontos vasútvonalak és állomások használhatóvá tételét a szovjet műszaki alakulatok vezetésével vasutasok és a helyi lakosság végezte. A háború után már a Magyar Államvasutak irányításával zajlottak a helyreállítási munkálatok.

Ugyan 1946 végére majdnem minden vonalon sikerült újraindítani a forgalmat, azonban a járműhiány, illetve szénhelyzet alakulása továbbra is súlyos nehézségeket és fennakadásokat okozott időnként a közlekedésben, a lerombolt ipari háttér miatti karbantartási és gyártási kapacitások beszűkülését nem is említve. Mivel a pályahálózat állapota, a járműpark és a szénhelyzet alakulása szorosan összefüggött, érdemes ezeket alaposabban szemügyre venni ahhoz, hogy átfogó képet kapjunk a háborút követő másfél év vasúti közlekedésének alakulásáról és legfontosabb nehézségeiről.

A témával foglalkozó szakirodalom sajnálatos módon még nem elemezte kellő alaposággal a MÁV üzletvezetőségein⁶ 1945 nyarán készített háborús pusztításokról és az

¹ A kutatás a TÁMOP-4.2.1.D-15/1/KONYV-2015-0013 „Kutatás, innováció, Együttműködések – Társadalmi innováció és kutatási hálózatok együttműködésének erősítése” című projekt keretein belül valósult meg.

² Honvári János: XX. századi magyar gazdaságtörténet. Transzformációk, rendszerek. Budapest. 2006. 88. A gazdasági év naptári évre való átállítása 1948-ban történt meg, addig a termés betakarításához kapcsolódóan nyár volt a gazdasági év váltása.

³ A Horthy-korszak gazdaság- és közlekedéspolitikája elsősorban a vasútnál látta a személy- és teherszállítás fő eszközét, a közúti motoros közlekedést igyekezett korlátozni.

⁴ Az 1911-ben villamos vontatással épített Budapest-Vác-Gödöllő HÉV felsővezetékrendszerét nem is pótolták, a Gödöllő-Veresegyház vonalat 1970-ben bezárták.

⁵ A magyar vasút krónikája. Szerk.: Mezei István. Budapest. 2009. 158.

⁶ Üzletvezetőség: Magyar Államvasutak (1946 június 29-ig Magyar Királyi Államvasutak) középszintű igazgatási szerve, amely közvetlenül a MÁV Elnökség alá tartozott, élére a közlekedési miniszter nevezett ki igazgatókat a MÁV-elnök felterjesztése alapján. Az ország vasúthálózatát területileg hat üzletvezetőségre osztották a vizsgált korszakban, Budapest, Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs és Szombathely központokkal.

A MÁV szervezeti struktúrájának alakulását átfogóan tárgyalja: Magyar Államvasutak felsőbb szervezeti tagozódásának változásai és vezetése. 1869. évi november hó 1 – 1989. évi február hó 28 közötti időszakban.

addig véghez vitt helyreállításokról készített jelentéseket, valamint az üzletvezetőségek adataiból havonta készített üzemgazdasági jelentéseket. Szintén megkerülhetetlen az ország újjáépítésének bemutatására készített kiállításokról, tudományos előadásokból összeállított kiadványok, brossurák, nem csak a felhasznált adatok miatt. Egy adott rendszer pusztulása utáni újjáépítés magában rejti a lehetőséget egy jobb, a jövő követelményeit is kielégíteni képes szisztéma megépítésére. A Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezet Közlekedési Szakosztálya, a Magyar Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezte, valamint a Magyar Közlekedési Alkalmazottak Szabad Szakszervezete által 1946–1947-ben közösen rendezett közlekedési előadássorozaton elhangzott előadások szinte mindegyike az adott közlekedési ágazatban végzett helyreállítási munkálatok mellett a célszerű fejlesztéseket is elemezte.

Pályaállapot

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 világhégés 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 felépítmény⁷ 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 (a lemaradás a járműpark terén is jelentkezett). A háborús készülődés és forgalom, illetve a revízió során visszakerült területeken végzett nélkülözhetetlen beruházások⁸ anyagi vonzatai miatt a pályafenntartási teljesítmények ismét elmaradtak a szükségéstől. Nem meglepő tehát, hogy 1947 februári adatok⁹ szerint a fővonalai vágányokban számos helyen 50, a mellékvonalai vágányokban 60-70 éves sínuszalak feküdtek, jelentős közlekedésbiztonsági kockázatot rejtve.¹⁰ Tetézte a problémát, hogy 1920-ban hatalmas erdőségeit is elvesztette az ország, 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%-ot tudtak a pályamunkások cserélni. 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 nem is beszélve.¹¹

Összeállította: Fényes József vasútigazgató vezetésével a MÁV Pécsi Igazgatóság munkaközössége: *Méhes István – Sülle Ferenc – Hajdú Gyula*. Budapest. 1988–1989.

⁷ A vasúti pálya felépítményét a zúzottkő ágyazat, talpfa és sínuszal adja. Az alépítményhez tartoznak a töltések, bevágások, de idetartoznak még az alagutak és a hidak is, tehát mindazon szerkezet, ami a felépítményt hordozza.

⁸ Az 1938-1944 közötti revíziós területeken végzett beruházások 1938-as értéken számolva 766.446.047 pengőt tett ki (149,4 millió dollár), ebből a vasúti beruházások 555.686.000 pengővel részesedtek. *Eperjesi László*: Magyarország közlekedési problémái és a párizsi békeszerződés (1945-1946). In.: Közlekedési Múzeum Évkönyve XII. (2001-2002). Szerk.: Hüttl Pál. Budapest. 2003. 272-304. A beruházásokról készített összesítő táblázatot lásd: 280. p.

⁹ *Tolnay Lajos*: A vasúti alépítmények és a felépítmény korszerűsítésének kérdései. In.: Magyarország közlekedésügye. (továbbiakban: Magyarország közlekedésügye) Szerk.: Duzs János. Budapest. 1947. 54-63.

¹⁰ Erre jó példa az 1948. november 21-én Ceglédbercel közelében bekövetkezett baleset, ahol az előregedett sínuszal eltört a Nyíregyházára tartó 1706 sz. gyorsvonat alatt. A gyorsvonat kisiklott és négyen meghaltak a töltésről leguruló kocsikban. MÁV Központi Irattár (továbbiakban MÁVKI). Digitális Nyilvántartó Rendszer (továbbiakban DNR) 15/1948/72827 sz. ügyirat.

¹¹ 1946 szeptemberi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartási fejezet. MÁVKI. Pécsi Igazgatóság gyűjteményes iratai. (továbbiakban: PG fond.) 10002. doboz.

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 sínszakalból 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 fő-munkaidényére tervezett 45 ezer munkás helyett mindössze a felét sikerült biztosítani, katonákkal, közunkásokkal és internáltakkal együtt.¹² 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 akadálya 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.”¹³

Konkrét számokat nézve, összesen 4446 km vágány rongálódott, vagy semmisült meg, jelentős területeket zárva ki hosszabb-rövidebb időre a gazdasági vérkeringésből. 2.610 km egyvágányú fővonalai pályán 684 km (26%) vált használhatatlanná. Kettősvágányú vonalak hossza 1.030 km-t tett ki –ami 2.060 km vágányhosszt jelent– ebből 424 km-en mindkét vágány, 606 km-en az egyik vágány lett használhatatlan, összesen 1.454 km (71%). A mellékvonalai hálózat 4.030 km-t tett ki, ebből 918 km (23%) rongálódott, ami pedig az állomási mellékvágányokat illeti, a 2.950 km-ből 1.390 km (47%) lett szétrombolva, a 13.784 db váltóból pedig 3.630 db (26%). 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

¹² 1946 novemberére már 9.563-ra csökkent a pályafenntartásnál dolgozó munkások létszáma a pályafenntartási műhelyekben pedig további 617 fő dolgozott. 1946 decemberi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartási fejezet. MÁVKI. PG fond. 10002. doboz.

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. 6 zászlóaljat egyenként 800 fővel vasúti híd és pályaeépítésre, 4 zászlóaljat egyenként 740 fővel híradóépítésre, 4 zászlóaljat egyenként 600 fővel pedig vonatok és vasútállomások, vasútüzemi területek őrzésére hoztak létre, mintegy tízezer fős létszámmal. Dr. 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. p.

¹³ 1945 júliusi üzemgazdasági jelentés. 11-12. p. MÁVKI. PG fond. 10001. doboz.

vicinális pályákon 730 km-t sikerült helyreállítani, az állomási mellékvágányokból 413 km-t, a váltókból pedig 2.313 darabot.¹⁴ A még használhatatlan második vágányok mellett további 318 km-en nem sikerült ideiglenesen sem helyreállítani a pályát, többségében vicinális vonalakon. 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.¹⁵ 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.¹⁶

A vasúthálózat helyreállításának legfőbb nehézségét a felrobbantott hidak pótlása jelentette. Az ideiglenes megoldásokkal járhatóvá tett műtárgyakon csak sebességkorlátozással lehetett közlekedetni, karbantartásuk pedig jelentős munkaerőt és eszközt kötött le. 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 szakdalt az országot. A trianoni Magyarországon 10.219 vasúti híd és átereszt volt található a vaspályákon, 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.¹⁷ A hidak hiánya jelentősen lassította a –elsősorban teher– forgalmat, hiszen jelentős kerülőket kellett megtenni, aminek komoly költségvonzatai voltak a fuvaroztató számára, a vasút számára pedig kocsifordulóidő és szénfogyasztás-emelkedést okozott.¹⁸ A MÁV kompenzálandó a többletút jelentette költségemelkedést, a kerülő miatti díjtöbblet felét átvállalta, így azonban az államvasút további anyagi terhet vett a vállára.¹⁹

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 fájármokon nyugvó ideiglenes vasúti hidat. A forgalom növekedése és a jegesártól való félelem miatt még abban az évben megindult a régi összekötő híd egyik szerkezetének úgynevezett félállandó jellegű helyreállítása, amivel 1946. november 3-án lettek készen.²⁰ A híd mielőbbi átadása érdekében 1946 május-augusztus hónapokban 4 vasút- és hídépítő század, május-június során még egy ötödik század is részt vett az építkezésben.²¹ Ugyan Bajánál a szovjetek pontonhidakból létesítettek vasúti hidat, azt azonban csak nagyon ritkán

¹⁴ Ertl Róbert: Az Államvasutak vonalainak újjáépítése. Közlekedési Közlöny. 1946. 3. szám. 13.

¹⁵ 1946 augusztusi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartási fejezet. MÁVKI. PG fond. 10002. doboz.

¹⁶ 1946 októberi üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartási fejezet. MÁVKI. PG fond. 10002. doboz.

¹⁷ 1946 áprilisi üzemgazdasági jelentés. Hídhelyreállítási munkálatok fejezet. MÁVKI. PG fond. 10001. doboz.

Az 1946 júliusi üzemgazdasági jelentésben részletes kimutatás számol be a vasútvonalakon –Duna-Tisza-hidak kivételével– zajló hídpítési munkálatokról.

¹⁸ Varga László: Vasút őszi szállítási feladatai. Közlekedési Közlöny különszáma az I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszusról, 1946. augusztus 11. 4-10. p. Előadásában húsbavágó 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 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.

¹⁹ Csanádi György: A Magyar Államvasutak problémái. IV. rész. Közlekedési Közlöny. 1948. 42. szám. 538. p.

²⁰ 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. <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6256> letöltés ideje: 2015. október 17.

²¹ Halassy Géza eds.: Az MN Műszaki Főnökség és jogelődjének története, 1944–1980. Budapest. 1985. Kézirat. 207 lap. Hadtörténelmi Levéltár. MN Különgyűjtemény. TGy II./D-9. 55-56. Dunai és tiszai hidak építésén dolgozó honvédekről tudósít a 1946 júniusában a MAFIRT Krónika 29. száma. <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6167> Letöltés ideje: 2015. október 20.

használhatták polgári célra, jellemzően katonai, hadifogoly és jóvátételi szerelvényeket vittek át rajta. Üzemelési idejét sem sikerült egyelőre pontosan meghatározni, feltehetőleg 1945 tavaszától üzemelt, talán 1946 őszéig.²²

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 algyóit, december 15-én a csongrádi hidat adták át, véglegesen helyreállított formájukban. Ekkor 31 mérnök irányításával mintegy 5000 munkás dolgozott a vasúti hidak helyreállításán.²³

A hősie 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, 30-40 km/h-val közlekedhettek a vonatok. A pályaállapotokat markánsan jellemzi a hálózaton alkalmazott lassújelekről készített kimutatás. 1946 áprilisában még 5, 10, 15, 25 és 30 km/h-s sebességkorlátozásokat tüntettek fel az üzemgazdasági jelentésben, a decemberiben már csak az 5, 10 és 15 km/h-s korlátozások szerepelnek.

1946	5 km/h	10 km/h	15 km/h	25 km/h	30 km/h	Összesen	km/lassújel
április	206	9	186	118	7	526	
július	175	17	183	134	4	513	15,602
október	193	9	180	165		548	14,553
december	142	2	162			306	26,121

Az üzemgazdasági jelentésekben üzletvezetőségenként 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. Érthető, hiszen a Dél-Alföldön viszonylag gyorsan átvonult a front, ezzel szemben Budapest környékén hosszú hónapokon át zajlottak a harcok, valamint innen indultak ki, ide futottak be a legfontosabb vasútvonalak. A táblázat arra is rávilágít, hogy 1946 őszétől kezdődött a háború után hevenyészett módon, rövid sínszakalból összetákolt vaspályák átépítése, és ezzel a lassújelek csökkentése. Röviden: megkezdődött az áttérés a tervszerű, békeidős vasútüzem felvételére.

Járműpark

A pályahálózat helyreállítása mellett legalább ugyanilyen fontos volt a szovjet hadsereg számára minél több gőzmozdony valamint teher- és személykocsi üzembe helyezése. Már csak azért is, mert a szovjet vasúti járművek és műszaki szabványok jelentősen eltértek a kelet- és közép-európai vasutakétól, hogy csak a legfontosabbat említsük: 9 centiméterrel szélesebb nyomtáv. A katonák és a hadi felszerelés, illetve a zsákmány szállításának leghatékonyabb módja a vasút, ehhez viszont rengeteg járműre (korabeli elnevezéssel járómű) volt szükség. A pályaudvarok bombázása, majd a harcok következtében

²² Jávör Imre, Bácskai József és Békei Géza visszaemlékezései. In.: Újra gurulnak a vonatok. A visszaemlékezések alapján összeállította és kiegészítette: Lovas Gyula. Budapest. 1996. 59-63, 73-75 és 75-76.

²³ Cholnoky Tibor: A vasúti hidak újjáépítése. In.: Magyarország közlekedésügye. 66-75.

számtalan mozdony, motorkocsi és vasúti kocsi semmisült meg, vagy vált használhatatlanná. Ennél azonban jelentősebb gondot okozott a járművek nyugatra menekítése, hurcolása.²⁴

1945 áprilisában mindössze 127 gőzmozdonyt, 285 személy- és kalauzkocsit, valamint 5.116 teherkocsit számlált a MÁV üzemképes járműállománya.²⁵ A vasúti járművek döntő többségét azonban a szovjetek hadizsákmányként kezelték, azaz a járművekre „T” betűt²⁶ és a szovjet vasutak jelét festettek fel. A kevés itthon maradt és használható állapotú gördülőállományt persze kiegészítette a szovjetek által máshol zsákmányolt és az országba irányított járműve, nem kevés gondot okozva később az európai vasutak járműpark-rendezés törekvései során.

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.²⁷ Az összeírás, bár mint később kiderült nem volt teljesen megbízható, összesen 1.835 gőzmozdonyt írt össze a magyar vasúthálózaton, köztük 966 üzemképtelen állapotú gépet. A nyolc hónap alatt elért eredmények nem lebecsülendők, különösen annak fényében, hogy az 1945 május végén Gerő Ernő kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter által meghirdetett „Arccal a vasút felé!” program keretében megindult első munkaverseny 500 mozdony és 10.000 kocsi helyreállításáért nagyjából 1945 végére teljesült is; 562 gőzmozdonyt és 10 villamos mozdonyt, 9.612 kalauz-, teher-, és postakocsit, valamint 801 személykocsit sikerült újjáépíteni.²⁸

1946. augusztus 8-án újabb járműrovancsot tartottak, hogy az előző év végén felvett jegyzéket korrigálják. A jegyzék 1.832 mozdonyt tartalmazott, amiből 1.025 üzemképtelenül volt félreállítva.²⁹ Kopasz Károly, aki ekkoriban a MÁV elnökhelyettese, egyúttal a Gépészeti Főosztály vezetője volt, 1946 áprilisi három részes tanulmányában borús hangulatú összefoglalót tárt az olvasók elé. Kedvezőtlen tényezőként említi, hogy bár 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 van az országban, a gőzmozdonyok mindössze 45%-a, villamos mozdonyok 18%-a, teherkocsik 20%-a és a személykocsik 13%-a üzemképes. Ráadásul ezek többségét a szovjet hadsereg bocsátotta a vasút rendelkezésére. Hogy minél gyorsabban eleget lehessen tenni a polgári igényeknek, 1946 I. félévi újjáépítési programjában 250 gőzmozdony, 300 személykocsi, 50 kalauz- és postakocsi, valamint 3.000 teherkocsi helyreállítását tűzték ki célul. Nehezítette a forgalom fenntartását, hogy a mozdonypark 108 különböző típusból állt, csak 1.278 mozdony volt

²⁴ 1944. november 22-28 között 25 saját és 3 idegen mozdony lépett ki Losoncnál, november 14-28 között 113 saját és 40 idegen mozdony lépett ki Kassánál a magyar hálózatról. A Szombathelyi Üzletvezetőség 1945 január 25-i 446/1945 sz. jelentése alapján 1944. december 16 – 1945. január 13 között 132 mozdony lépett ki Szentgotthárdnál Németországba. MÁVKI. Gépészeti Szakszolgálat gyűjteményes iratai. (GG fond). 10001. doboz.

²⁵ Dr. Csiba József: A vasúti személykocsik fejlődéstörténete 1945-1972 között. In.: Magyar vasúttörténet 1945-1972. Főszerk.: Dr. Kovács László. Budapest. 1998. 239-271. 239.

²⁶ T, azaz troféj, vagyis hadizsákmány.

²⁷ A magyarországi Szövetséges Ellenőrző Bizottság jegyzőkönyvei. 1945–1947. Szerk.: Feitl István. Budapest. 2003. (továbbiakban: SZEB jegyzőkönyvei). 1945. december 28-i ülés jegyzőkönyve. 126-127. p.

²⁸ A magyar vasút krónikája a XX. században. Szerk.: Mezei István. Budapest. 2009. 169.

A 100. mozdony átadásáról tudósít a MAFIRT Krónika 2. száma: <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=5964> Letöltés ideje: 2015. október 20.

Az 1945. június 15-i ünnepségen adták át a 100. újjáépített mozdonyt, amint a felvételeken is látszik, egy német eredetű 56-os sorozatú gőzmozdonyt. Valójában a 114. mozdonyt adták át, mivel a tényleges átadás és az ünnepség között két hét telt el. A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 éve. Szerk.: Horváth László. Budapest. 2007. 38.

²⁹ Kimutatás az 1945 dec. 28-i magyar vasutakon lévő normál nyomtávú mozdonyrovancsról. A KPM I/7 Gy. 212/3748/1947 sz. ügyirathoz. 1947 nov. 17. MÁVKI. GG fond. 10001. doboz.

államvasúti, vagy más magyar magánvasúti gép, mellettük 296 német, 69 osztrák, 29 lengyel, 135 román³⁰ és 25 egyéb eredetű gépet alkotta a mozdonyállagot. A roncsokat és javíthatatlan példányokat leszámítva még így is jelentős fejtörést okozott a magyar szabványoktól eltérő lokomotívok üzemeltetése. Már ekkor megfogalmazódott a távlati cél, 8 típusra kell redukálni a gőzmozdonyparkot. A célok elérését persze nagyban hátráltatta, hogy még az 1945/46 telén jelentősen lecsökkent forgalom fenntartásához is hatalmas erőfeszítésekre volt szükség, hiszen a forgalmat biztosító üzemek és eszközök is súlyos rongálásokat szenvedtek.³¹ 1947 februárjában a vontatási létesítményekben keletkezett kárt 55%-ra, a műhelyi berendezésekben esett rongálást, pusztulást 40%-ra tette.³²

A mozdonyok 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.³³ Bár a járművek hazahozataláról 1946 végéig még csak Ausztriával kezdődtek meg a tárgyalások –szovjet jóváhagyással, hiszen tróféás mozdonyt csak az ő engedélyükkel lehetett másik mozdonyra cserélni, amire azonnal felkerült a hadizsákmányjel– egyelőre konkrét eredmények nélkül. 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, félreállítva állt.³⁴

1946	Szolgálatban lévő mozdonyok	Mozdony-személyzet	Mozdonyok megtett átlagkm	Személyzet megtett átlagkm
január	720	1 621	2 514	1 116
február	727	1 617	2 597	1 168
március	759	1 670	2 448	1 113
április	761	1 718	3 018	1 337
május	784	1 713	2 882	1 319
június	nincs adat			
július	791	1 648	3 036	1 457
augusztus	792	1 867	4 119	1 748
szeptember	753	1 635	2 669	1 229
október	779	1 660	3 750	1 740
november	802	1 679	3 720	1 770
december	797	1 653	3 750	1 800

³⁰ Ezek jelentős része az I. világháború után került magyar vasutaktól román vasúttársaságokhoz, ennek ellenére a több mint két évtizedes üzemeltetés és a román vasúti szabványoknak megfelelő módosítások gondot okozhattak a javítóműhelyekben.

³¹ *Kopasz Károly*: A Magyar Államvasutak gépészeti szolgálatának újjáépítése. Közlekedési Közlöny. 1946. 16. szám. 116-120., 17. szám. 129-130. és 18. szám. 136-138.

³² *Kopasz Károly*: A vasúti vontatás időszzerű kérdései. In.: Magyarország közlekedésügye. 80-86.

³³ Vizi András mozdonyfelügyelő 1946. október 23-i jelentése arról, hogy egy debreceni mozdonyvezető Királyháza 5db 424-es mozdonyt, Ungváron 4 db 324-es mozdonyt látott üzemben, Csapon pedig 13 mozdonyt használaton kívül.

3309/946 sz. üggyiratban Szabó Mihály főmozdonyvezető jelentése 1946. augusztus 20-i jelentésében beszámol az 1944 okt. 9 – 1945 dec. 5 között vele történt eseményekről, hol milyen MÁV-tulajdonú járműveket látott nyugati tartózkodása alatt. MÁVKI. GG fond. 10001. doboz. Gépészeti Szakszolgálat gyűjteményes iratai. GG fond. 10001. doboz.

³⁴ Pénzügyminisztérium Hazahozatali Bizottság (Bécs) kimutatása az Ausztriában lévő magyar mozdonyokról és motorkocsikról. MÁVKI. GG fond. 10001. doboz.

Ami a vontatott járműállagot illeti, 1938-ban 3.798 személykocsi, 1.179 kalauz- és postakocsi, valamint 46.011 teherkocsi alkotta a MÁV kocsiparkját.³⁵ 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, az új típusú teherkocsik pedig nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket.³⁶ 1945 június–júliusában készített –a nagy időintervallum és az időnként nem problémamentes adatszolgáltatás miatt nem teljesen megbízható– üzletvezetőségi jelentések alapján összesen 1.137 személykocsit és 30.113 teherkocsit számoltak össze az államvasúti pályákon és üzemekben. A személykocsikból csak 539, a teherkocsikból 21.374 volt üzemképes állapotban, 74 személy- és 2.136 teherkocsit pedig roncsként tartottak számon.³⁷

A már ismertetett kocsihelyreállításon felül 1945. december 23 és 1946. június 20 között 1.823 kalauz- és teherkocsit építettek újjá, és 4.326 kocsin végeztek kisebb-nagyobb javítást, illetve fővizsgát, míg személykocsik közül 331-et építettek újjá, 423 kocsin pedig a szükséges javításokat, fővizsgákat végeztek el vasúti főműhelyekben vagy magáncégeknél.³⁸ A teherkocsiparkról szerepelnek kimutatások az üzemgazdasági jelentésekben, ezzel szemben a személy- és kalauzkocsi-állag alakulásáról sajnos nem közölnek adatokat. Mindenesetre tény, hogy kevés személykocsi állt rendelkezésre, a jelentésekben folyamatosan szerepelt a személyszállító vonatok túlszűfolttsága, ami egyértelműen utal az elégtelen kapacitásra. Számtalan fotó és visszaemlékezés tanúskodik a tehervonatokon, személy- és teherkocsik tetején utazók tömegéről. A szűfolttság idő előtt elhasználta a személykocsikat, ezért a meglévő kevés kocsiból járműjavítás miatt még kevesebbet lehetett kiadni a forgalomba.³⁹

A teherkocsipark alakulása jobban követhető, ami jelzi, a teherszállítás (de sokkal inkább a jelentésekben „fegyverszüneti szállítások” fogalommal jelzett szovjet katonai és jóvátételi szállítások⁴⁰) elsőbbségét a személyszállítással szemben. Rendszeres adatközlés fokozatosan épült fel, 1946 januárjától állnak rendelkezésre a polgári célra igénybe vehető teherkocsik számáról, a feladott áruk mennyiségéről és a teherkocsik fordulóidejéről.

³⁵ Eperjesi. i.m. 283. p.

³⁶ Szarvas Béla: A vasúti gördülőanyag korszerűsítése. In.: Magyarország közlekedésügye. 88-96. A tanulmány gazdasági-műszaki számítások alapján próbál egy fejlesztési irányt bemutatni, illetve a jövő várható igényeinek megfelelő járműpark kialakításának menetére tesz javaslatot, nagyrészt Kopasz Károly fejlesztési javaslataival megegyezően.

³⁷ Üzletvezetőségi jelentések vontatási fejezetei. MÁVKI. Budapesti Igazgatóság gyűjteményes iratai. (BG fond). 10001. doboz.

³⁸ Fővizsga: a vasúti kocsi mélyebb szintű átvizsgálása és helyreállítása.

1946 júliusi üzemgazdasági jelentés. Vontatási fejezet. MÁVKI. PG fond. 10001. doboz.

³⁹ „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 utazhassék.” Varga László: Helyzetkép az Államvasutakról. Közlekedési Közlöny. 1946. 2. szám. 9-10.

A vasúti utazás körülményeiről lásd még: Péterffy Gergely: Szárazföldi Odüsszeia. A II. világháború utáni vasúti utazás – forrástípusok tükrében. 2015. május 14-én szervezett Eszterházy Károly Főiskola első éves történész PhD-hallgatóinak IV. konferenciáján elhangzott előadás. Írott változat megjelenés alatt.

⁴⁰ A fegyverszüneti egyezmény a Magyarországon állomásozó szövetséges alakulatok ellátását a magyar kormány feladatává tette. 1945 II., III. és IV. negyedévére 64.500 tonna lisztet, 23.000 tonna marhahúst, 91.000 tonna zabot és 175.000 tonna szénát írtak elő a Vörös Hadsereg részére, valamint 52 tonna cukorka a „nemdohányzóknak”. Ezen felül térlé 40 ezer tonna szén és 25 ezer köbméter tűzifa biztosítását is előírták a szovjetek. Borhi László: Magyarország a hidegháborúban. A Szovjetunió és az Egyesült Államok között, 1945–1956. Budapest. 2005. 152-153.

1946	Fedett teherkocsi			Nyitott teherkocsi		
	rendelke- zésre áll	feladás történt	fordulóidő (nap)	rendelke- zésre áll	feladás történt	fordulóidő (nap)
február	1 995	10 390	16,2	4 617	27 111	9,8
április	1 950	15 392	14,6	4 668	34 775	9,8
június	6 242	14 272	13,1	19 414	38 859	14,9
augusztus	5 879	21 739	8,4	15 234	43 726	10,6
október	5 609	25 434	6,8	16 489	68 573	7,5
december	7 073	25 947	8,5	17 101	47 245	11,2

Különösen a fedett teherkocsik hiányát érezte meg a gazdaság, ugyanis a szovjetek előszeretettel használták ezeket a kocsikat a katonák és felszerelésük, a hadifoglyok valamint jóvátételi áruk szállítására. A vidéki állomásokon például olyan ütemben adtak fel az igazolványkényszer alól kivont 50 kg krumpli-csomagokat, hogy kocsi hiányában csak nagy késéssel tudták elszállítani azokat. Hiába volt összesen 18.302 fedett teherkocsi 1946 júniusában a hálózaton, ha javítás miatt 9.916 kocsi állt, 502 kocsit személyszállításra használtak fel, 150 vagon orosz rendelkezésre, 275 vagon egyéb célokra tartalékoltak, valamint 1.217 kocsit emésztettek fel a Románián át vezető csapat- és jóvátételi szállítások. Emiatt csak az összes fedett vagon harmadát, 6.242 kocsit lehetett kiállítani a fuvaroztatóknak. Decemberre már javult az arány, a fedett teherkocsik 50%-át lehetett használni. A nyitott teherkocsiknál is nagyjából 30-50% között ingadozott az éppen polgári forgalomban használhatóak száma, ám így is elégnék bizonyultak a fuvaroztatói kereslethez viszonyítva, inkább csak az 1945 októberétől 1946 áprilisáig tartó súlyos szénhiány okozott gondot a kocsik kiállításában, illetve az őszi cukorrépaszezon megugró szállítási igényei 1946 október–november folyamán.

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 megélénkülő gazdaság igényeit. Ez persze nem csak a rakodómunkásokon múlt, hiszen például szeptember 28-án csak a magyar hálózaton 35 szerelvényben 1.273 kocsi várt a Szovjetunió felé való továbbításra, ebből 415 kocsit még júliusban és augusztusban adtak fel! Október 22-én már 41 szerelvényben 1.336 kocsi várakozott, köztük 552 még augusztusban feladott rakománnyal.

Az alábbi táblázat a magyar vasúthálózaton 1945 májusa és 1946 december vége közötti főbb forgalmi teljesítményeket mutatja, kiemelve a fegyverszüneti szerződésben foglalt kötelezettségek szállítási arányát.⁴¹ Az elegytonna- és árutonna-teljesítmények alakulása jól tükrözi egy-egy folyamat hatását. Az 1945 május–júliusi magas elegy- és árutonna-kilométer mutatók részben a meginduló jóvátételi szállításokra utalnak,⁴² részben a szovjet csapatok Japán elleni átcsoportosítását mutatják.⁴³ Ugyan októberben jelentősen csökkentek a szovjeteknek végzett szállítások, az utolsó két hónapban bár abszolút értéken csökkent, arányaiban mégis emelkedett mind az elegy-, mind az árutonna-teljesítmény, kitapinthatóvá téve a szénhelyzet által előállt feszültséget. 1946 februárjában bekövetkezett nagymértékű csökkenés –a vonatkilométer és elegytonna-kilométer arányaiból következtetve

⁴¹ A táblázat üzemgazdasági jelentésekből, és a Magyar Államvasutak Igazgatósága, Elnöki Hivatal II. Üzemgazdaság által 1946. január 11-én készített adatokból lett összeállítva. Utóbbit közli: *Eperjesi*. i.m. 275. p. Vonatkilométer: összes vonat által megtett távolság.

Elegytonna-kilométer: a vonat kocsijainak, az elszállított utasoknak és áruknak tonnában kifejezett tömege szorozva az általuk megtett távolsággal.

Árutonna-kilométer: árutömeg és szállítási távolság szorzata.

⁴² 1945. április 15-én, Moszkvában írták alá a jóvátételi egyezményt.

⁴³ Sztálin ígéretéhez híven, három hónappal Németország kapitulációja után megindította seregeit Japán ellen.

feltehetőleg inkább csak üres szerelvények mozgatása, érkezése történhetett kevés csapat és áruszállítás mellett– után jelentősebb szállítási teljesítmény csak 1946 nyarán jelentkezett, feltehetőleg a mezőgazdasági termények jóvátételi szállítása miatt.

Fegyverszüneti szállítások részesedése az összes teljesítményből, 1945 május-1946 december									
1945/46	Vonatkilométer (1000)			Elegytonna-kilométer (1000)			Árutonna-kilométer (1000)		
	Összes teljesítmény	Ebből fegyverszüneti	%	Összes teljesítmény	Ebből fegyverszüneti	%	Összes teljesítmény	Ebből fegyverszüneti	%
máj.	376 186	164 161	43,64	190 415	124 985	65,64	67 941	58 055	85,45
jún.	732 990	276 834	37,77	345 844	219 714	63,53	112 927	98 877	87,56
júl.	847 846	223 818	26,40	389 240	184 215	47,33	108 006	71 733	66,42
aug.	1 202 325	300 116	24,96	544 411	256 368	47,09	155 643	99 681	64,04
szept.	1 336 809	293 989	21,99	595 236	240 486	40,40	174 922	101 144	57,82
okt.	1 245 663	203 780	16,36	504 477	154 780	30,68	139 289	60 973	43,77
nov.	821 072	196 590	23,94	378 051	148 122	39,18	125 467	56 453	44,99
dec.	744 532	163 370	21,94	320 290	126 639	39,54	100 647	49 942	49,62
jan.	800 425	184 717	23,08	356 358	137 058	38,46	120 708	53 763	44,54
febr.	915 430	151 306	16,53	390 524	112 786	28,88	125 132	44 841	35,83
márc.	936 830	156 377	16,69	415 677	111 193	26,75	136 656	41 767	30,56
ápr.	1 251 020	149 463	11,95	551 675	111 207	20,16	179 144	46 084	25,72
máj.	1 304 617	131 433	10,07	523 624	84 592	16,16	154 728	30 305	19,59
jún.	1 828 224	280 791	15,36	706 861	198 479	28,08	204 138	72 192	35,36
júl.	1 443 881	199 334	13,81	546 668	139 939	25,60	147 030	51 150	34,79
aug.	2 186 339	220 732	10,10	798 238	149 591	18,74	229 038	53 347	23,29
szept.	1 265 780	93 298	7,37	461 786	61 941	13,41	139 457	21 869	15,68
okt.	1 800 953	100 256	5,57	653 128	69 734	10,68	211 208	26 428	12,51
nov.	1 941 475	92 612	4,77	669 538	67 219	10,04	213 120	24 296	11,40
dec.	1 929 380	92 244	4,78	677 936	63 178	9,32	214 405	24 281	11,32

Sajnos a havi jelentések nem tesznek utalást a nyugatról hazatérő magyarokkal, és a magyarországi svábok kitelepítésével kapcsolatos vasútüzemi intézkedésekről. Szviridov tábornok, Vorosilov marsall helyettese, 1946. április 23-i tájékoztatása szerint április 20-ig 44 szerelvénnel összesen 41 ezer svábot telepítettek ki Németországba.⁴⁴ Mivel egy szerelvény nagyjából 40 fedett teherkocsiból állt, és a vonatok jó esetben is egy hónap alatt értek vissza, feltételezhetően jelentős számú kocsit kellett tartalékolni az első, január és július közötti kitelepítési hullámhoz.⁴⁵

Szénhelyzet

Hiába van járható pálya, ha nincs energiaforrás, ami hajtaná a gépeket. Magyarországon a gőzmozdonyok alapvető tüzelőanyaga a szén volt, a pakuraolaj-tüzelésű gőzmozdonyok nem terjedtek el. Ezen a téren is érződött a trianoni békediktátum hátrányos hatása, a magas kalóriatartalmú szénlelőhelyek elvesztésével a vasút kényszerűen külföldről hozott be fekete kőszént, hogy elkeverve az itthon bányászott kőszénrel, a vasútüzem számára megfelelő fűtőanyagot tudjon biztosítani. Hazai szenek közül a mecseki rendelkezett a legmagasabb

⁴⁴ A SZEB 1946. április 23-i ülése. SZEB jegyzőkönyvei. 169.

⁴⁵ Marchut Réka: Töréspontok. A Budapest környéki németység második világháborút követő felelősségre vonása és annak előzményei (1920–1948). Budapest-Budaörs. 2014. 209–211..

fűtőértékkel, a többi lelőhelyen gyengébb minőségű, jórészt barna kőszén termeltek ki. 1938-ban átlagosan 4800 kalória fűtőértékű szénnel szerelték ki a mozdonyokat, 1946 második felében átlagosan csak 3800 kalória fűtőértékű szénnel voltak kénytelenek vontatni.⁴⁶

Az elfoglalt területek szénbányái néhány hónapra szovjet katonai irányítás alá kerültek –ahogy minden vasúttársaság is– így a szovjet befolyás már a kezdet kezdetén meghatározta a gazdasági élet alakulását. A régi szakemberek, hivatalnokok nagy része nyugatra menekült, ezért az első hónapok káoszát csak fokozta, hogy fontos döntési pozíciókba gyakran szakértelmet, tapasztalatot nélkülöző, jó hátszéllel rendelkező emberek kerültek.⁴⁷ A vasutasok minden eszközzel igyekeztek előteremteni a szükséges tüzelőanyagot, Miskolcon kényszerűségből a hónapokkal korábbi légítámadásban szétlőtt szénszállító tehervonatok romjaiból is kilapátolták a szenet.⁴⁸

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.⁴⁹ 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 szénmennyiséget elkülönítését rendelte el még szeptemberben.⁵⁰

A MÁV Igazgatóság szeptember 11-i 31.937/G. II. 1945 sz. rendelete, majd az október 17-i 39.492/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 csak jó műszaki állapotú 424-es sorozatú gőzmozdonyok továbbítsák, a teherkocsikat pedig a megengedetten felül 10%-al rakodják meg a szénállomásokon, a szénállomásokra vezényelt vasúti tisztek irányítása és felügyelete mellett. Végül bekövetkezett az, amitől tartottak, a polgári forgalom a töredékére esett vissza, a mellékvonalakon hosszú hetekig elvétve zakatoltak csak vonatok, és a fővonalakon is alig-alig hallatszott a kerekek kattogása –leszámítva a fegyverszüneti

⁴⁶ „Pécsvidéki szenet még nem mindig kaptunk elegendőt ahhoz, hogy a túlnyomóan gyenge szenekhez keverve, minden fogyasztó helyen vonatnemeknek és gépsorozatnak megfelelő állandó szénkeveréket biztosítsa.” 1946 augusztusi üzemgazdasági jelentés. Általános értékelés fejezet. MÁVKI. PG fond. 10001. doboz.

⁴⁷ A Miskolci Üzletvezetőség így panaszkodott 1945 júliusi jelentésében: „A fűtőházak szene főleg borsodi szén. Az orosz uralom óta minden egyes szénbánya élén egy biztos van. Az összes széntermelés fölötti diszponálás joga a Sajószentpéteren székelő elosztó bányakapitányság hatáskörébe tartozik, amely legtöbbször, sajnos hozzá nem értéssel intézi az ügyeket. Így a MÁV-nak ismételt kérelem dacára főleg por szenet 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 [cirka] félórai idővesztéséget jelent.” Miskolci üzletvezetőség helyzetképe. 47. p. MÁVKI. BG. fond. 10001. doboz.

A Debreceni Üzletvezetőség is hasonló nehézséget jelentett a MÁV Igazgatóságnak.

⁴⁸ Mohay László – dr. Bory Endre – Fojtán István: A miskolci fűtőház története. Budapest. 2003. 87.

⁴⁹ A szénbányászat háború utáni nehézségeire, általános történetére lásd még: Dokumentumok a magyar szénbányászat történetéből, 1945–1949. Összeáll. és bev.: Erdmann Gyula – Pető Iván. Budapest. 1975. (továbbiakban: Dokumentumok a magyar szénbányászat történetéből) V–XII.

⁵⁰ MÁVKI. DNR. 15/1945/20879 sz. ügyirat.

„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.

egyezményből fakadó szállításokat.⁵¹ Pedig nem egy esetben még magánvállalatok számára kiutalt szenet is lefoglalt a MÁV.⁵²

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 csak 87.996 tonna szén jutott. Nem lenne teljes a kép, ha figyelmen kívül hagynánk a mozdonyok fajlagos szénfogyasztásának alakulását. 1937 október – 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 1937 és 1945 novembere közötti „csak” 6,65 kg-os többletfogyasztás havi szinten 32.000 tonnával több szenet jelentett, kevesebb, mint fele akkora teljesítmény mellett.

Az alábbi fajlagos szénfogyasztási táblázatból jól látható, hogy milyen lassan, csak áprilisra javult –nyilvánvaló összefüggésben az időjárás enyhülésével, illetve a szovjet szállítások csökkenő volumenével– a szénfogyasztás, hogy aztán egészen szeptemberig kitarson a javuló tendencia. Érdekes megfigyelni, hogy az utolsó békeévvél 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.

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. Azt is meg kell azonban említeni, hogy a fővonalakon közlekedő mozdonyok átlagos terhelése jelentősen meghaladta a békeidős átlagot, amíg például 1938 szeptemberében volt a legmagasabb a tehervonatok átlagterhelése 629 tonnával, addig nyolc évvel később pont a szeptemberi hónap volt a „legkönnyebb”, átlagosan 633 tonnát vontattak a mozdonyok. Egész évre vetítve 1946-ban a fővonalai mozdonyok személyszállító vonatoknál átlagosan 85 tonnával, a tehervonatoknál 78 tonnával nehezebb szerelvényeket továbbítottak, mint 1938-ban. Ez a feszített tempó persze kihatott az üzemképességre is, miközben az utolsó békeévben összesen 202 szolgálatképtelenséget jegyeztek fel, 1946 március–december között 376-ot.

Fajlagos szénfogyasztás, kg/100 etkm		
1945/46	Hónap	1937/38
13,27	augusztus	9,76
14,62	szeptember	9,93
16,90	október	10,36
18,11	november	11,46
22,61	december	11,93
23,64	(1946) január (1938)	14,57

⁵¹ „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. A távolsági forgalomban mindössze a Budapest–Hegyeshalom–Bécs között másodnaponként közlekedő gyorsvonatpár maradt forgalomban. Budapest és a nagyipari gócpontok, valamint a nagyobb városok körzetében korlátozott számban munkásvonatok közlekedtek. 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 gyorstehervonatokat 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.” 1945 novemberi üzemgazdasági jelentés. 1. p. MÁVKI. PG fond. 10001. doboz.

⁵² A széngazdálkodási kormánybiztos (Alliquander) jelentése a Gazdasági Főtanácsnak a MÁV önkényes szénlefoglalásáról. 1946 jan. 30. In.: Dokumentumok a magyar szénbányászat történetéből. 82. dokumentum.

23,75	február	12,55
21,11	március	12,06
17,77	április	11,82
16,84	május	11,07
15,39	június	10,52
15,30	július	10,29
15,08	augusztus	9,92
14,83	szeptember	10,17
15,24	október	10,55
17,23	november	11,64

Cholnoky Tibor már hivatkozott előadásában külön foglalkozott a sebességkorlátozások üzemanyag-kihatásaival is. Nem csak időtöbbletet jelentett egy korlátozott sebességű szakaszon való áthaladás, de a lassítás, majd a gyorsítás miatt tüzelőanyag-többlet felhasználásával is járt. 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.⁵³

A gazdasági stabilizáció idején, érzékelve a lassan magához térő gazdaság szállítási igényeit, a tél elejére négyheti széntartalék felhalmozását tűzték ki célul az Andrássy úti MÁV-palotában, és ennek elősegítésére, júniustól a mozdonyszemélyzetre ösztönzően ható szénmegtakarítási jutalékot vezettek be. Hiába, mert szeptembertől ismét csökkenés állt be: október végén 11 napra, november 24-én 9 napra, az év utolsóelőtti napján már csak 4 napra elegendő szénmennyiséggel rendelkezett a vasút.

Természetesen nem csak gőzvontatással közlekedtek vonatok, 1945. október 8-án⁵⁴ indult el az első villamos vontatású tehervonat Felsőgallárról (ma Tatabánya) Budaörsre, tatai szénnel megrakva –ekkor még csak egy vágányon. 1946 májusára már –részben egy vágányon- Almásfüzitőig járhattak villamos mozdonyok, novemberre Komáromig már mindkét vágány felett elkészült a villamos munkavezeték.

A két világháború között Magyarország egyik élenjáró fejlesztője volt a robbanó motoros sínbuszoknak és motorkocsiknak, de ezek szinte kizárólag csak személyszállítást végeztek, teherszállítást nem. A villamos és robbanó motoros vontatás részvételi aránya elenyészett a gőzmozdonnyal továbbított vonatok mellett. Elegytonna-kilométer alapján a gőzvontatás aránya 93-96% között változott, a villamos vontatás 3-5%-ot tett ki, míg a motoros vontatásra alig 1% jutott 1946 folyamán.

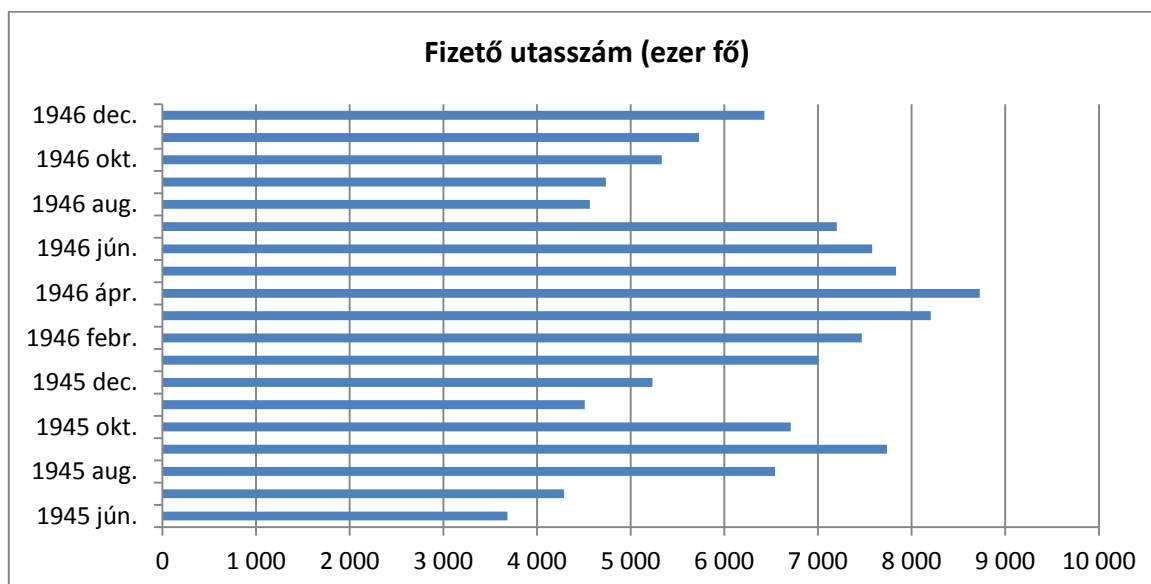
Túl a krízisen?

Tanulmányunk végén még érdemes egy pillantást vetni az elszállított fizető utasszám alakulására. Nem feltétlenül azért, mert hűen tükrözi a vasúti közlekedés alakulását. Ez helytelen megállapítás lenne, már csak azért is, mert az utasok jelentős része, személyvonat hiányában, még 1946-ban is tehervonatokon jutott el utazási céljához, a vasút pedig, ha tehette, a tehervonatokon utazóktól is beszedte a menetdíjat. Az ábra jól érzékelteti az 1945 őszi krízist, ami a tavasz elejére eltűnt sőt, áprilisban rekordszámú utast szállított el az államvasút. A májustól júliusig tartó utasszám-esés feltehetőleg a száguldó pénzromlásnak tulajdonítható, hiszen egyre több személyszállító vonatot állítottak forgalomba, és a

⁵³ Cholnoky. i. m.

⁵⁴ MAFIRT Krónika 10. száma. <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6027> Letöltés ideje: 2015. október 20.

dermesztő hideggel sem kellett megküzdeni a hosszú órákon át tartó utazás során. Az augusztusi zuhanás a forint és vele együtt az új ár- és bérrendszer bevezetéséhez köthető, nem pedig a közúti közlekedés éledezését is jelentő engedély nélküli magánfuvarosok megjelenése –októberben 374 feketén fuvarozó személyt jegyeztek fel az ellenőrök. A MÁV szerint nem a magas tarifa, hanem a kedvezőtlen fizetési viszonyok okozták a visszaesést.⁵⁵ Ezt a Közlekedési Minisztérium október folyamán kedvezmények bevezetésével korrigálta.



1946 októberében indult a fővárost Debrecennel, Győrön át Szombathellyel, később pedig Szegeddel összekötő MASZOVLET-légijáratok.⁵⁶ Az üzemgazdasági helyzetkép aggódva állapította meg, hogy a légijáratok, bár drágábban, de jóval gyorsabban tudják eljuttatni utasaikat, ezáltal az utasnak nem kell éjszakai szállásról gondoskodnia, egy nap alatt el tudja intézni ügyeit. Külön aggodalmat keltett, hogy az új konkurencia kezdetben önköltség alatti árral próbált utasokat csábítani el az államvasutaktól.⁵⁷ Mint később kiderült, az aggodalom eltúlzott volt.

Budapest-	Távolság (km)		Menetidő		Menetdíj		Légi menetdíj %
	vasúti	légi	vasúti	légi	vasúti	légi	
Debrecen	224	195	4612p	50p	96,30	115	+19,41
Pécs	251	229	5ó	50p	99,80	110	+10,22
Szeged	198	159	3652p	40p	84,50	90	+6,50
Szombathely	262	177	5ó	50p	103,30	115	+11,33

Összességében tekintve a folyamatokat elmondható, hogy a hatalmas pusztítás és a szűkös lehetőségek miatt egy addig –és szerencsére azóta is– példa nélküli válsághelyzettel

⁵⁵ „Az 1946 augusztus 1-én életbe léptetett forint értékű személydíjszabás, bár felállítása körültekintő vasútgazdasági szempontok figyelembe vételével történt, a stabil fizetőeszköz életbe léptetése után jelentkező pénzihiány és főleg az általános kereseti viszonyok miatt magasnak bizonyult. [...] Az 1946 október 14-től érvényes 20%-os menetdíjcsökkentés, a szociális kedvezményeknél 12 %-os mérséklés, valamint a hétvégi és gócponti menettérti jegyek turista-, sí-, és cserkész-menetkedvezményekre eddig fennálló korlátozások hatályon kívül helyezésével előálló bevételkiesést a különben növekvő utasforgalom által emelkedő bevételeink –mint azt már e hónap fenti bevételi eredményei is jellemzően mutatják– kompenzálják.” 1946 októberi üzemgazdasági jelentés. 16. p. MÁVKI. PG fond. 10002. doboz.

⁵⁶ MASZOVLET: Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Részvénytársaság.

⁵⁷ 1946 októberi üzemgazdasági jelentés. Kereskedelmi szolgálat fejezet. 16. p. MÁVKI. PG fond. 10002. doboz.

nézett szembe a vasút. A krízisből való kilábalás érdekében mindent megtettek, de külső tényezők következtében 1945 őszén ez sem volt elég a vasúti közlekedés –ha csak rövid időre is– megbénulásának megakadályozásához. A vasutasok és az ország mindent megtett a vasút talpra állításáért, hiszen mindenki tapasztalhatta, közlekedés nélkül nem lehet beindítani a termelést, elengedhetetlen feltétele a gazdaság stabilizációjának –a Magyar Nemzeti Bank visszakapott aranykészlete és a felhalmozott áruk mellett. A fenti oldalakon vázolt vasútüzemi gondok számtalan módon kihatottak a hétköznapi életre, kezdve az élelmiszer-beszerzéstől egészen a munkába járásig, sokszor téve próbára a munkások idegeit, hiszen a munkából való késés később a fizetési papíron hagyott nyomot. Az elkeseredés pedig olykor tettelegességgig is fajult, mint 1947 végén Miskolcon, amikor is a diósgyőri munkások adtak nyomatékot a gyakori késések miatti elégedetlenségüknek.⁵⁸

A Magyar Államvasutak rendkívüli erőfeszítéssel kényes egyensúlyt tudott teremteni a szállítási igények, a jóvátételi szállítások és az igencsak korlátozott eszközpark között. Testhez álló hasonlattal élve: már látszott a fény az alagút végén, de még hosszú és nehéz út állt az államvasutak erőlködő lokomotívja előtt.

⁵⁸ MÁVKI. DNR. 17/1947/26976 sz. ügyirat a Diósgyőri Vasgyár állomás jelentése a diósgyőri munkásság erőszakosságáról.