

## A Dél-Dunántúl vasúti közlekedése a II. világháború után\*

Közismert tény, hogy a második világhégés súlyos pusztítást vitt végbe emberéletekben és anyagi javakban egyaránt. Magyarországot sem kerülhették el a háború borzalmai. Számos ismeretterjesztő könyv, történeti monográfia, egyetemi jegyzet tér ki több-kevesebb részletességgel a háborús pusztítás mérlegére, köztük a vasutakat ért károokra. Az ezekben szereplő néhány adat azonban nem világít rá, nem világíthat rá, hogy a pusztaságok mögött mennyire hűsbavágó kérdés volt valójában a vasúti közlekedés helyzete, hiszen az ország közlekedési rendszerének gerincét ekkor a vasút alkotta, a közlekedési ágak közötti versenyben dominanciája egészen az 1960-as évek közepéig tartott.

Tanulmányunkban a MÁV Pécsi Üzletvezetőségének<sup>1</sup> a harcok 1944 téli befejezésétől 1948 végéig tartó korszakát mutatjuk be – vázlatosan – a vasút iratain keresztül, elsősorban az üzletvezetőség saját havi értekezleteire összeállított anyagok és a MÁV Igazgatóságán készített havi üzemgazdasági jelentések alapján. Sajnos az előbbiekből több értekezleti anyag nem maradt fenn, különösen az 1945–1946-os évekre vonatkozóan, de ez nem jelenti akadályát annak, hogy a Dél-Dunántúl vasúti közlekedéséről átfogó képet alkothassunk.

Az utazni vágyó emberek a vasútállomásokon lévő hirdetőpanélyokról és a napilapokról értesülhettek, mikor és hová indulnak a vonatok. Az előbbiekből elsősorban az egyes múzeumok gyűjteményeiben lehetnek, ezek feltárása azonban jelenleg meghaladják lehetőségeinket. A napilapok felhasználása – köszönhetően a könyvtárak gyűjtéseinek – már több sikerrel kecsegtet, amelyek elsősorban a vasút helyi újjáépítésének üteméről és a menetrendről írtak. Tanulmányunkhoz az üzletvezetőség székhelyén megjelenő Új Dunántúl című megyei napilapot használtuk fel. 1944 végén 3, 1945-ben 25, 1946-ban 14, az általunk vizsgált utolsó két évben pedig 19 és 7 cikk foglalkozott a vasúttal. A már említett témákon kívül több interjú is készült az üzletvezetőség igazgatójával, Csanádi Györggyel, de a hazatérő hadifoglyok, illetve a svábok kitelepítése során is szóba került a vasút.

\* A tanulmány elkészítését az EFOP-3.6.1-16-2016-00001 „Kutatási kapacitások és szolgáltatások komplex fejlesztése az Eszterházy Károly Egyetemen” című pályázat támogatta.

<sup>1</sup> A vasúthálózatot hat üzletvezetőségre osztották fel, Budapest, Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs és Szombathely központokkal. A pécsi felügyelete alá Tolna, Baranya, Somogy megyék, valamint Fejér, Veszprém és Zala megyék déli részén lévő vasútvonalak tartoztak.

## A vasúti pályák állapota

A szovjet hadsereg gyors alföldi térnyerésével ellentétben a Dél-Dunántúl keleti felének 1944 december eleji megszállása után megállt a front a Székesfehérvár–Fonyód–Barcs vonal mentén. A március közepi német ellentámadás – a „Tavaszi ébredés” hadművelet – kifulladás után, március utolsó napjaiban indult meg az újabb szovjet offenzíva, néhány nap alatt kiszorítva a német–magyar csapatokat a határon túlra. A harcok természetesen kihatottak a Pécsi Üzletvezetőség vasúti infrastruktúrájára is, elsősorban a vasúti hidak, átereszek estek áldozatul a visszavonulók robbantásainak. Súlyosabb rongálások a régió nyugati felén történtek, a hónapokra megmerevedett arcvonal mögött jobban fel tudtak készülni a német műszaki csapatok a vasúti infrastruktúra rombolására, de a Sárrét térségében a márciusi német ellentámadás is jelentős károkat okozott.

Az 1938-as határok visszaállításával és a tavaszi vasúthálózat-átszervezés után az üzletvezetőség pályahálózata az 1944. őszi 1699,337 km-ről 1514,668 km-re csökkent, aminek fenntartását 8 osztálymérnökség között osztották fel.<sup>2</sup> Az üzletvezetőség 1945 júliusában összeállított jelentése szerint összesen 79 db 1–14 m hosszú híd, 12 db 15–49 m hosszú híd és 4 db 50 méternél hosszabb híd vált használhatatlanná – ebből kettő a Budapest–Dombóvár fővonalon.<sup>3</sup> Az üzletvezetőség meghatározó vasútvonalai a Budapest–Székesfehérvár–Nagykanizsa–Murakeresztúr, a Budapest–Dombóvár–Kaposvár–Gyékényes, a Dombóvár–Pécs–Mohács, a Pécs–Barcs–Gyékényes és a Dombóvár–Bátaszék–Baja útirányon vezettek. A bajai Duna-hidat 1945 nyarán vasúti pontonhíddal pótolták az oroszok, de ezt elsősorban katonai szállításokra, illetve hadifogoly- és hadizsákmány-vonatok közlekedtetésére használták, a visszaemlékező vasutasok szerint csak elvétve közlekedett polgári célú vonat a hídon.<sup>4</sup> Szintén súlyosan sérült a Pusztaszabolcs és Dombóvár közötti szakasz is, különösen a simontornyai Sió-híd hiánya miatt Kapos-

<sup>2</sup> Az üzletvezetőség alá tartozó vasút az országos hálózat 19,5%-át tette ki a vizsgált korszakban. A közlekedési tárcánál ugyan volt törekvés a határközeli vasúti csomópontok – a Pécsi Üzletvezetőséget elsősorban a Drávaközben lévő Pélmonostor állomás és csatlakozó vonalai érintették volna – visszacsatolására, ám a béketárgyalási anyag készítésekor is tisztában voltak vele, hogy a nyertesek közé tartozó Jugoszláviával szemben nincs esély a visszacsatolásra. Emiatt alternatív javaslatként került be a Közlekedésügyi Minisztérium Üzemgazdasági Osztálya által készített összeállításba a trianoni határok visszaállítása esetén a határon átmenő vasútvonalak – esetünkben a Pécs–Villány–Magyarbóly–Pélmonostor, a Sellye–Siklós–Berecsény–Pélmonostor és a Pélmonostor–Kiskőszeg vonalak – határon túli szakaszain a magyar vasúti forgalom feltétel nélküli biztosításának követelése. A végleges változathoz már ezt is törölték, csak a közlekedési útvonalak egyenlő feltételek melletti biztosítása maradt meg az 1946. június 5-i végleges gazdasági békejavaslatokban. MNL-PIL. 274. f. 10. á. 25. ö. e. Magyarország közlekedési problémái a békekötéssel kapcsolatban. 127–227. l. és 282–293. l.

<sup>3</sup> MÁV Központi Irattár (MÁVKI). BG f. 1. d. Pécsi üzletvezetőség összefoglaló jelentése a háborús események alatti és utáni eseményekről, a bekövetkezett változásokról. 1945 július. Pályafenntartás fejezet. 16–50. Az iratok Új Dombóvár néven említik a ma ismert Dombóvár állomást, az eredeti Dombóvár állomás ma Dombóvár alsó néven szerepel a menetrendben. Mivel a vizsgált időszakban az egymás mellett lévő két állomás közül Új Dombóvár bírt nagyobb jelentőséggel, ezért tanulmányunkban a mai használatnak megfelelően Dombóvár név alatt az eredetileg Új Dombóvár nevű állomást értjük.

<sup>4</sup> Lovas, 1996. 59–63., 73–75., 75–76. A pontonhíd működésének pontos idejét egyelőre nem lehet meghatározni, az 1. műszaki hadosztály több százada is üzemeltette a pontonhidat, amit 1946. március végén az oroszok elbontottak. Hadtörténelmi Levéltár. MN fond. IX/61. 6. d. 1. ő. e. Összefoglaló jelentés az 1.

vár és Pécs csak hosszas kerülővel volt elérhető a fővárosból, amíg december 7-én át nem adták a helyreállított vasúti hidat.<sup>5</sup>

A visszavonuló csapatok nemcsak a hidakat robbantották fel, de a nyílt vonali és az állomási vágányokat – különösen a váltókat és a mellékvágányokat –, valamint a biztosító- és a távközlő berendezéseket is rombolták. A fenti összefoglaló jelentés szerint a dél-balatoni vonal mellett súlyosan rongálódott még a Kaposvár–Gyékényes és a Barcs–Gyékényes vonal is, ez utóbbin a bolgár műszaki alakulatok 16 provizóriummal tették járhatóvá a vasúti pályát, de állapotukat már júniusban sürgősen átépítendőnek minősítették. A vicinálisok közül a Dráva menti falvakat összekötő Középrigóc–Harkányfürdő–Bere mend, illetve a Keszőhidegkút–Gyöng–Tamási vasút szenvedett súlyosabb károkat, utóbbin csak 1948. április 17-ével indulhatott meg újra a forgalom, amikor átadták az újjáépített Kapos-hidat.<sup>6</sup>

A feltartóztathatatlanul előrenyomuló szovjet csapatok, hogy a vasutat mielőbb használhassák, azonnal nekiláttak a legszükségesebb javítási munkáknak, például Hajmáskér–Dombóvár között összesen 23 szál sínt cseréltek ki. Gyakran a környék lakosságát is kivezényelték a vasutasokkal együtt a helyreállítás meggyorsítására, Cece, Vajta és Nagydorog állomásokat is a lakosság segítségével bővítették ki.<sup>7</sup> Szovjet katonai hídépítésekről a Kaposvár–Fonyód, a Villány–Mohács, a Villány–Pélmonostor, a Dombóvár–Szentlőrinc és a Bátaszék–Pusztaszabolcs vonalakról van tudomásunk a háború utáni szovjet–magyar elszámolási viták kapcsán.<sup>8</sup> Persze a helyreállítási munkák a katonai kényszer nélkül is megindultak, a lehetőségek szűk keretei között. Az első hetekben, hónapokban még a tervszerűtlenség volt jellemző, elszakítva a felettes szervektől, a rendelkezésre álló anyagokból igyekeztek működésképpé „varázsolni” a vasutat. 1945 nyarán már országos szinten is elkészült a helyreállítási sorrend. A helyreállítási munkáknak nagy lökést adott Gerő Ernőnek az MKP pütkösdi konferenciáján<sup>9</sup> adott programja: „Arccal a vasút felé!” Júniusban megindult az első munkaverseny, amelynek eredményeképpen 7 szénszerelő berendezést, 14 vízállomást, 66 km vágányt, 391 váltót és 106 hidat sikerült helyreállítani.<sup>10</sup> Az egyik híd a murakeresztúri Mura-híd volt, így újra kapcsolat létesült Csáktornyaival (ma Čakovec, Horvátország), így a trieszti kikötőből érkező UNRRA- és más segélyszállítmányok a legrövidebb útvonalon juthattak el az országba.<sup>11</sup>

honvéd műszaki hadosztály, később Műszaki vezetési törzs 1945. október hó 15-től 1947. október hó 1-ig való működéséről. Hídépítési munkákról lásd 23–36.

<sup>5</sup> December 10-től Simontornyán át közlekednek a vonatok. Új Dunántúl, 1945. december 2. 1.

<sup>6</sup> MÁVKI. PG f. 3. d. 1948. áprilisi üzletvezetőségi helyzetkép. Vicinális: mellékvonali vasút, helyi érdekű vasút szinonimája.

<sup>7</sup> MÁVKI. KS f. 1. d. 24. ö. e. Orosz katonaság által végzett, illetve irányított pályafenntartási munkálatok.

<sup>8</sup> MÁVKI. KS f. 1. d. 23. ö. e. A vasúti hidak helyreállítása alkalmával a Szovjet által a MÁV terhére teljesített munkák összefoglalása. 1946. május 9.

<sup>9</sup> 1945. május 20–21.

<sup>10</sup> Hatalmas eredményt értek el a pécsi vasutasok a most befejeződött hathetes első munkaversenyben. Új Dunántúl, 1945. augusztus 3. 3. Szénszerelés: gőzmozdony szénkészletének feltöltése, kiegészítése.

<sup>11</sup> UNRRA = United Nations Relief and Rehabilitation Administration. 1943–1947 között létezett szervezett feladata a háború során elhurcolt emberek hazaszállítása, illetve a nélkülöző polgári lakosság megsegítése volt.

Természetesen a fenti helyreállítások nem azt jelentették, hogy utána már korlátozás nélkül közlekedhettek a vonatok, gyakran különböző sínszálakból kellett megépíteni egy-egy hiányzó részt. A Nagykanizsa és Murakeresztúr közötti második vágány felszerelésével tudtak csak több más szakaszt járhatóvá tenni, de Gyékényes és Murakeresztúr között így is csak 15 km/h-s sebességgel közlekedhettek a vonatok az „összetákolt” pálya miatt. A megfeszített munkának köszönhetően már 1945. május 22-én elindulhatott az első közvetlen vonat a főváros és a baranyai székhely között, igaz, jókora kerülővel, ugyanis a vonatok Bátaszéken és Szekszárdon át jutottak el Rétszilásra, onnan pedig már a rendes fővonalon át közlekedtek Budapestre.<sup>12</sup> A június 6-án elkészült, legfontosabb vasútvonalak sürgős helyreállítását felsoroló szovjet tervezet egyike éppen a kelet-nyugati irányú közlekedési folyosót jelentő Bátaszék–Dombóvár–Gyékényes–Nagykanizsa–Szombathely vasút volt. Július elején vette fel ezek közé a MÁV a Budapest–Sárbogárd–Dombóvár vonal sürgősségi helyreállítását is.<sup>13</sup>

Bajai és dunaföldvári hidak hiánya miatt vasúton csak Budapesten lehetett átkelni a Dunán. A nagy kerülő érzékenyen érintette az egész gazdaságot, részben a szállítási idő emelkedése, részben a szállítási távolság fuvardíjának emelkedése miatt – még akkor is, ha a kerülő miatti különbözetnek csak a felét kellett téríteni a szállítatónak, a másik felét a MÁV állta. Varga László MÁV elnök 1946. augusztus 11-i I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszuson elhangzott beszédében éppen a Dombóvár–Kiskunhalas útvonalú szállításokkal példálózott, a két város közötti 155 km távolság 290 km-re emelkedett.<sup>14</sup> Az sem hagyható figyelmen kívül, hogy az egyetlen üzemelő vasúti hídon is csak 10 km/h-s sebességgel haladhattak át a vonatok, egészen 1946. október 31-ig, amikor átadták a forgalomnak a katonai hídelemekből épített félállandó vasúti hidat, amelyen már 40 km/h-val roboghattak a vonatok.<sup>15</sup> Két évvel később, 1948. szeptember 8-án elkészült a déli összekötő vasúti híd második vágánya is, így tovább javult a nyugati és keleti országrészek közötti vasúti közlekedés, de a fővárosi kerülő egészen 1950-ig megmaradt, csak az év végén épült újjá a bajai közúti-vasúti híd.<sup>16</sup>

A lassú áthaladás miatt hatalmas torlódás alakult ki 1945/46 fordulóján Budapest térségében, a pécs–budapesti gyorstehervonatok nem ritkán 10, de négy esetben még 20 óránál is többet várakoztak Kelenföld környékén, hogy átjuthassanak a pesti oldalra.<sup>17</sup> Ez különösen érzékenyen érintette nemcsak a vasutat a várakozás miatti felesleges szén-

<sup>12</sup> Júniusban néhány napra vasútüzemi okok miatt a közvetlen bátaszéki irány helyett még nagyobb kerülőt kellett tenni, a Mecsek megkerülésével, Dombóváron át lehetett elérni Bátaszéket. Hírek rovat. Új Dunántúl, 1945. június 6. 3.

<sup>13</sup> Pálmány, 1981. 97–99.

<sup>14</sup> Közlekedési Közlöny különszáma az I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszusról, 1946. augusztus 11. Varga László előadása. 4–10.; Csanádi, 1948. 538.

<sup>15</sup> Papp, 1947. 5–7.

<sup>16</sup> Tóth Ernő, 2009. 29.

<sup>17</sup> MÁVKI. PG f. 1. d. Pécsi üzletvezetőség emlékeztetője a góztartások emelkedéséről, 1946. januári üzemgazdasági jelentés. Góztartás: a mozdonyt meghajtó gőznyomás előállításához hosszú órákig tartó tüzelés szükséges – ezt hívják a mozdony felfűtésének –, a gőzmozdonyok ezen műszaki adottságai miatt várakozás közben is fenn kell tartani a szükséges nyomást, hogy a forgalmi helyzetnek megfelelően tudjon továbbmenni a vonat.

fogyasztással, hanem az egész országot, hiszen az amúgy is súlyos szénhiány közepette a Mecsek-környéki szenek nehézkesen érték el rendeltetési helyüket.

A pályák karbantartását nehezítette az anyag- és szerszámhiány. A talpfahiányt 1947 februárjában beinduló vasbeton aljak gyártásával igyekeztek pótolni, az ipar jóvátételi és újjáépítési leterheltsége miatt azonban a sínanyag hiánya még az ötvenes években is jellemző volt.<sup>18</sup> Már a kiutalt mennyiség is elégtelen volt a sebtében helyreállított vágányok teljes újjáépítésére, de még a kiutalásokat is csak késve tudták teljesíteni az ózdi és diósgyőri acélgyárak. Mindez tükröződött a vasúti pályákra előírt pályasebességek alakulásában, a fővonalakon 70 km/h-ban, a vicinálisokon 30-40 km/h-ban maximalizálták a vonatok sebességét – már ahol nem kellett lelassítani pályahiba vagy provizórium miatt.<sup>19</sup> 1946 nyarán még a 70 km/h is álomnak bizonyult a fővonalakon, a Surigin őrnagy kérésére összeállított kimutatásból szembeötlő az egyes vasútvonalak 1941-es és 1946-os kapacitása közötti teljesítménycsökkenés.<sup>20</sup> A régió két legfontosabb fővonala közül a Budapest–Dombóvár vonalon 1941-ben 12 vonatpár közlekedhetett 24 óra alatt, a pályasebességet pedig 90 km/h-ban maximalizálták. 1946 júniusában 8 pár vonat legfeljebb 60 km/h-s sebességű közlekedését tudták biztosítani. A Székesfehérvár–Nagykanizsa vonal forgalma kisebb csökkenést mutatott, 1941-ben napi 8 vonatpár közlekedhetett, maximum 90 km/h-s sebességgel, öt évvel később 6 vonatpár közlekedhetett legfeljebb 60 km/h-s sebességgel.

Mindezek mellett nem hagyható figyelmen kívül az sem, hogy az üzletvezetőség nagy része dombvidéken helyezkedett el, ami különösen az alacsonyabb műszaki paraméterekkel és szűk ívekkel megépített vicinálisok esetén okozott fenntartási gondokat. Ráadásul ezeken a vágányokon már átgurult az I. világháború hadiforgalma, a Trianon jelentette gazdasági visszaesés miatt a pályahálózat korszerűsítése pedig elmaradt.<sup>21</sup> Nem csoda tehát, hogy a sebességkorlátozási kimutatások szerint 1946-ban a Szegedi Üzletvezetőség után a második legjobb mutatóval rendelkező Pécsi Üzletvezetőség két évvel később már csak a negyedik volt.

Azzal, hogy egy adott szakaszon csökkentett sebességgel lehet közlekedni, nemcsak a menetidő, és ezzel összefüggésben a vasútvonal forgalmi kapacitása változott meg hátrányosan, de ez a költségeket is emelte, ugyanis a fékezés-gyorsítás miatt nőtt a szénfogyasztás, illetve a sebességkorlátozásokat jelző táblák kivilágításáról gondoskodó pályőröket kellett alkalmazni.<sup>22</sup>

<sup>18</sup> MÁVKI. PG f. 2. d. 1947. februári üzemgazdasági jelentés. Pályafenntartási fejezet. Vasbeton keresztaljjal már a 20. sz. elején is folytak kísérletek, 1942-ben pedig a lábatlani cementműben 3000 darabot le is gyártottak, de szélesebb körű alkalmazásukra csak a háború után nyílt lehetőség. Tolnay, 1947. 54–63.

<sup>19</sup> Bory, 1992. 403–413.

<sup>20</sup> Surigin őrnagy, a Központi Hadseregcsoport Hadiközlekedési Osztályának Hadiforgalmi Csoportja vezetője Bebrits Lajos államtitkárnak írt 1947. február 4-i levelében kért adatokat a magyar vasút szervezeti felépítéséről, teljesítményéről, háborús működéséről stb. MÁVKI. KS f. 2. d. 60. ő. e. Oroszok számára készített MÁV teljesítményjelentések, 1945–1947.

<sup>21</sup> A pályahálózat előregedéséről lásd: Péterffy Gergely: A vasúti közlekedés újraindításának nehézségei a II. világháború után. Pályaállapot – járműpark – szénhelyzet. 2. p. ([http://uni-eszterhazy.hu/public/uploads/peterffy-gergely-a-vasuti-kozlekedes-ujrainditasanak-nehezsegei-a-ii-vilaghaboru-utan-palyaallapot-jarmupark-szenhelyzet\\_56a72937d4ad4.pdf](http://uni-eszterhazy.hu/public/uploads/peterffy-gergely-a-vasuti-kozlekedes-ujrainditasanak-nehezsegei-a-ii-vilaghaboru-utan-palyaallapot-jarmupark-szenhelyzet_56a72937d4ad4.pdf) – utolsó elérés: 2016. november 29.)

<sup>22</sup> Cholnoky, 1947. 66–75.

Megnevezés		1946. dec. 31		1947. dec. 31		1948. dec. 31	
		Országos	Pécs	Országos	Pécs	Országos	Pécs
Sebesség- korlátozás	5 km/h	136	23	130	18	110	16
	10 km/h	3		1		2	
	15 km/h	157	17	126	11	128	21
	25 km/h					152	41
	Összes	296	40	257	29	392	78
Vonalhossz (km)		7992,9	1547,1	7997,4	1551,6	8006,0	1551,6
km/lassújel		27,0	38,7	19,0	23,8	n.a.	19,9

1. ábra: Sebességkorlátozás alakulása

(Forrás: MÁVKI. PG fond. 1-3. d. Havi üzemgazdasági jelentések 1945–1948.)

## Járműpark

A vasúti pályák mellett a gördülőállomány, a mozdonyok, a motorkocsik, a személy- és teherkocsik is megsínylelték a háborút. A fejezetben előbb a mozdonyállag, majd a kocsiállomány alakulását fogjuk bemutatni. A háború utáni összefoglaló jelentés szerint az üzletvezetőség területén 186 mozdonyt számoltak össze, amiből 4 olasz, 3 román és 21 német cégjelzéssel rendelkezett – ez körülbelül a rendelkezésre álló mozdonypark 22%-át tette ki.<sup>23</sup> Működőképes gőzmozdony azonban csak 115 volt, a listán még szereplő 10-10 motorkocsi és sínautóbusz állapotát nem közölték – valószínűleg működésképtelenek voltak. Az orosz megszállás előtt 199 mozdonnyal és 14 motorkocsival rendelkezett az üzletvezetőség, valamint 7, az olasz vasutaktól bérelt mozdony is itt dolgozott.

A harcok során a vízvételhez és szényszereléshez szükséges berendezések is áldozatául estek a fegyvereknek, különösen a víztornyok és vízházak, illetve berendezéseiket rombolva igyekeztek megbénítani az adott vasútvonal átadását. Dombóváron a mozdony- és motorszín is súlyos károkat szenvedett a bombázások következtében, ugyanígy járt a pécsi fűtőház is, Baracson a fűtőház előtti fordítókörön és a szényszerelő vált használhatatlanná, de a legsúlyosabb károk a nagykanizsai két fűtőházat érték.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> A járművek nagy többségét a szovjetek hadizsákmányként kezelték, a MÁV-eredetű járművek visszaszolgáltatásáról és a tulajdonjogról való lemondásról a 1948. február 2-i és június 2-i egyezményekben született megállapodás. Frisnyák, 2001. 197–198.

<sup>24</sup> MÁVKI. BG f. 1. d. Pécsi Üzletvezetőség összefoglaló jelentése... Vontatás fejezet. 74–95.



Fűtőház	Tényleges mozdony állag	Javítás nélkül félreállítva	Javításban	Vonali szolgáltatón	Állomási szolgáltatón
Pécs	34	8	11	14	1
Nagykanizsa	39	6	2	29	2
Dombóvár	56	10	9	35	2
Kaposvár	36	12	10	13	1
Bátaszék	20		3	16	1
Barcs	2	1			1
Összesen	187	37	35	107	8

2. ábra: Mozdonyállag, 1945. június

(Forrás: MÁVKI. BG f. Pécsi Üzletvezetőség összefoglaló jelentése... Vontatás fejezet. 74–95.)

Az 1945 nyári összeírás szerint 62 mozdony, 102 személykocsi, 34 poggyászkocsi és 387 teherkocsi került a kárlistára. A járművek kisebb része semmisült meg légicsapás vagy földi harcok, esetleg robbantás következtében, többségüket nyugatra hurcolták a visszavonuló csapatok. A rongált járművek kijavításához azonnal hozzáláttak a vasutasok, a már idézett hathetes munkaverseny során 139 mozdonyt, 239 személykocsit, 483 fedett és 770 nyitott teherkocsit javítottak ki Csanádi György üzletvezető-helyettes tájékoztatása szerint.<sup>25</sup>

A vizsgált korszak végén 246 gőzmozdony és 12 motorkocsi szerepel a jelentésben, a MÁV mozdonyainak és motorkocsijainak tehát 19-19%-a tartozott az üzletvezetőséghez. A mozdonyok közül 8 javítatlanul félreállítva, 66 javításban volt, vagy javításra várt, a motorkocsikból pedig a 3 javításban lévőkön kívül mindegyik üzemelt.<sup>26</sup> A mozdonyok számának emelkedése elsősorban az 1947 tavaszától érkező amerikai hadimozdonyoknak köszönhető. Amerikai áruhitelből 513, ócskavasáron beszerzett, a MÁV-nál 411-es sorozatszámot kapott gőzmozdony érkezett,<sup>27</sup> ebből 1948 decemberéig 63 került a Dél-Dunántúlra.

A mozdonyok közlekedése ekkor még szinte kizárólag a gőzerőn alapult, az üzemvitelhez tehát vízre és szénre volt szükség. A víznyerés nem okozott gondot a vízházak helyreállítása után, ezzel szemben a szénkészletek alakulása egészen 1947 októberéig hullámzott, augusztustól decemberig folyamatosan csökkent a rendelkezésre álló készlet, majd március-áprilistól újra emelkedett a szénkészlet a nyár végéig. Az őszi terménybetakarításkor a nehezebb tehervonatok továbbítása, télen a mozdony és a személyvonatok felfűtése – már ha egyáltalán nem a „vontatunk vagy fűtünk?” dilemmával kellett szembenézni – emelte a szénfogyasztást. A jóvátételhez és az ország újjáépítéséhez viszont pont a szén volt az egyik nélkülözhetetlen nyersanyag, nem is beszélve a lakossági fűtésről, hozzáátve, hogy a hábo-

<sup>25</sup> Lásd 10. lábjegyzet. A kijavított járművek természetesen nem csak az üzletvezetőséghez állomásított járműveket jelentették.

<sup>26</sup> MÁVKI. PG f. 3. d. 1948. decemberi üzletvezetőségi helyzetkép.

<sup>27</sup> Mezei, 2009. 169.

rú utáni évek széntermelése mind mennyiségben, mind minőségben elmaradt a békeidős szinttől.<sup>28</sup> Hiába feküdtek Pécs közelében Magyarország legmagasabb fűtőértékű szén adó bányái,<sup>29</sup> a többi üzletvezetőséghez hasonlóan 1945. október 16-tól 1946. január 17-ig szinte teljesen leállt a vasúti közlekedés, csak karácsonyi vonatok és kormányzati futárvonatok közlekedtek még a budapest–pécsi fővonalon is.<sup>30</sup> Ráadásul önmagában a mecseki feketeszen nem volt eltűzelhető a mozdonykazánokban: 5500-6000 kalóriás fűtőértéke jóval meghaladta az akkor 3800 kalóriás MÁV-szabványt (a háború előtt 4800 kalóriában volt megállapítva a vonatási szabványszén), égési jellemzői miatt azonban könnyebb (alacsonyabb fűtőértékű) szenekkel kellett keverni.<sup>31</sup> Bár a Pécsi Üzletvezetőségnek is panaszkodtak a rossz szénkeverékre, még mindig jobb szénrel tudták fűteni mozdonyaikat, mint a többi üzletvezetőség, különösen a Szegedi és Debreceni Üzletvezetőséggel összehasonlítva. A fajlagos szénfogyasztást tekintve viszont jól látszik, hogy a Pécsi Üzletvezetőség mozdonyainak energiaszükséglete – már a háború előtt is – különösen az őszi-téli hónapokban jóval az országos átlag alatt volt, bár az utolsó két vizsgált évben már mérséklődött a különbség. Ez elsősorban a feketeszenbányák közelségének tudható be, amelyek segítségével – mint említettük – jobb szénkeveréket tudtak biztosítani a mozdonyoknak.

Hónap	1938		1946		1947		1948	
	Országos	Pécs	Országos	Pécs	Országos	Pécs	Országos	Pécs
január	14,57	13,84	23,64	21,20	20,19	15,97	14,86	13,05
február	12,55	12,42	23,75	19,06	22,11	17,57	13,50	12,53
március	12,06	12,22	21,11	16,36	16,47	12,02	14,03	12,14
április	11,82	12,26	17,77	13,70	12,91	10,48	12,25	10,82
május	11,07	10,93	16,84	13,12	11,77	10,16	11,28	10,01
június	10,52	10,62	15,39	12,53	11,69	10,40	10,82	9,38
július	10,29	10,15	15,30	12,67	11,56	10,22	11,02	9,87
augusztus	9,92	9,48	15,08	12,94	11,80	10,42	10,38	8,99
szeptember	10,17	9,83	14,83	11,91	11,89	11,18	10,59	9,12
október	10,55	10,24	15,24	12,70	12,43	11,56	11,05	9,64
november	11,64	11,36	17,23	13,98	13,09	11,93	12,01	10,61
december	11,93 *	11,97	16,84	13,58	13,75	12,21	13,85	12,12

3. ábra: Fajlagos szénfogyasztás alakulása, kg/100 etkm.<sup>32</sup>

(Forrás: MÁVKI. PG fond. 1-3. d. Havi üzemgazdasági jelentések 1945–1948.)

<sup>28</sup> Szénbányászat háború utáni helyzetéről lásd: Erdmann–Pető, 1975. V–XIII.

<sup>29</sup> Pécs, Nagymányok, Komló, Szászvár.

<sup>30</sup> Szénhiány miatt országosan vonatforgalmi korlátozások lesznek. Új Dunántúl, 1945. október 14. 2.; Szénhiány okairól lásd: Péterffy. i. m. 13–17.

<sup>31</sup> Hámori–Varga, 1962. 53–56. A magyarországi szén három fő fajtája: lignit (fűtőértéke 1700-2400 kcal/kg) a leggyengébb szénfajta, elsősorban erőművi és lakossági tüzelésre használták, használják napjainkban is. A barnaszenet (fűtőértéke 2800-5500 kcal/kg) elsősorban energiatermelésre, illetve egyes vegyipari folyamatoknál használták, függően a különböző jellemzőitől. Feketeszenet (fűtőértéke 6000 kcal/kg és felett) egyedül Pécs közelében bányásztak, ezeket leginkább gázgyártásra, illetve kokszyártásra használták.

<sup>32</sup> Fajlagos szénfogyasztás: 100 tonna elegy (jármű és szállított teher súlya) 1 km-re továbbításához szükséges szénmennyiség kg-ban megadva.

\*= 1937 decemberi adat.



A kedvező szénfogyasztási adatokkal szemben a mozdonyok meghibásodásából fakadó szolgálatképtelenségek – amikor valamilyen műszaki probléma, ritkán szén- vagy vízhiány miatt a gőzmozdony nem tudja továbbítani vonatát, és segélygépet kell kérni – száma drasztikusan alakult. 1938-ban összesen 202 szolgálatképtelenséget jegyeztek fel a MÁV-nál, egy eset átlagosan 177000 vonatkilométerenként következett be. Ekkor a Pécsi Üzletvezetőségénél összesen 20 szolgálatképtelenség történt, átlagosan 230000 vonatkilométerenként egy. Ehhez képest 1946-ban – jelentősen rosszabb üzemeltetési feltételek következtében természetesen jelentősen rosszabb mutatókkal – majdnem minden negyedik műszaki hiba a dél-dunántúli mozdonyokkal történt, ráadásul az országos átlagnál jelentősen sűrűbben. A következő évben ötödére csökkent a szolgálatképtelenségek aránya az országos hálózathoz képest, miközben a műszaki problémák gyakorisága is már csak negyedével volt rosszabb. 1948-ban már csak az összes elakadás 18%-a jutott a Pécsi Üzletvezetésre, viszont a műszaki nehézségek gyakorisága ismét emelkedett. Hiába tudták tehát az átlagosnál jobb szénrel üzemeltetni a mozdonyokat a délnyugati országrészben, a mozdonyok műszaki megbízhatósága elmaradt az országos átlagtól. Ebben feltehetőleg szerepet játszott a kedvezőtlen pályaadottságok miatti fokozott igénybevétel is.

Mozdonyok szolgálatképtelenségei	1938		1946		1947		1948	
	Pécs	Országos	Pécs	Országos	Pécs	Országos	Pécs	Országos
összes eset	20	202	75	292	72	349	56	305
1000 vkm/eset	230	177	41,54	58,92	95,94	128,96	134,32	187,22

*4. ábra: A mozdonyok szolgálatképtelenségei*

*(Forrás: MÁVKI. PG fond. 1-3. d. Havi üzemgazdasági jelentések 1945–1948.)*

A mozdonyállag mellett legalább ilyen égető kérdésnek bizonyult a személy- és teherkocsik hiánya, utóbbiaknál elsősorban a fedett teherkocsiké. A személykocsihiány miatt még a napi egy vonatpár kiállítása is gondot jelentett, ezekben az években általánossá vált a fedett teherkocsik személyszállításra való alkalmazása, amit később padok, kályha és mellékhelyiség beállításával, illetve az oldalfalakon való ablakvágással igyekeztek komfortosabbá tenni.<sup>33</sup>

A háború végéig még a szovjet katonai igazgatástól függött, mennyi vonat közlekedhet, illetve mennyi kocsit tudtak elkülöníteni a hadiforgalomtól. Egyes vonalakon naponta, más vonalakon csak kétnaponta vagy éppen csak eseti jelleggel közlekedtek a vonatok. A vasút irányítását 1945. április 10-én a kaposvár–nagykanizsai vonalrész kivételével átadták a üzletvezetésnek, április 18-án a visszatartott vonalrész is átkerült a polgári irányításhoz – kocsikat ugyanakkor még októberig a katonai irányítástól kellett igényelni.<sup>34</sup> A meglévő kevés számú jármű tovább csökkenhetett a katonai közizgatás utasításai

<sup>33</sup> Bebrits Lajos államtitkár 1947 július 5-i figyelőlapja a személyvonatok működésbe helyezéséről az őszi téli forgalmi idény előtt, és Varga László MÁV-elnök erre írt aug. 26-i válasza. Pálmány. 1981. 279–280.

<sup>34</sup> MÁVKI. BG f. 1. d. Pécsi Üzletvezetés összefoglaló jelentése... Forgalmi és Kereskedelmi fejezet. 51–73. A MÁV teljes körű irányítását 1945. december 22-én adta át Koszov vezérőrnagy a magyar államnak. Az orosz hatóságok magyar kezelésbe adták át az Államvasutakat. Népszava, 1945. október 24. 3.

miatt, ezért például a Dombóvár–Veszprém mellékvonalon még 1945 júliusában is csak Sóllyig közlekedhettek a vonatok, mert a személyvonatok visszafordítását a Hajmáskér–Veszprém szakaszcól az orosz parancsnokság miatt nem lehetett biztosítani.

1945 nyarán 140-150 fedett és 190-200 nyitott kocsi volt a polgári forgalom szükséglete a Pécsi Üzletvezetőség területén, a szénbányák igényeivel együtt. Sok esetben még alacsony oldalfalú, jármű- vagy faszállításra tervezett pórekocsikat is kénytelenek voltak felhasználni szénszállításra. A jelentés 40-50 személykocsi és – a lakossági csomagszállításokra – 6-10 kalauzkocsi mihamarabbi szolgálatba állítását is hangsúlyozta, mivel a május 22-től közlekedő Pécs–Budapest személyvonatokhoz szükséges kocsikat is a Pécsi Üzletvezetőségnek kellett biztosítania. Ezt pedig csak úgy tudta megoldani, hogy az addig közlekedő vonataiból vontak el kocsikat, így is csak szerelvényenként 8 kocsit tudtak kiállítani a pesti személyhez.

Megnevezés	Összesen	Ebből		
		Üzemképes	Javítható	Roncs
Személykocsi	124	107	12	5
Kalauzkocsi	34	33	1	
Fedett teher	969	889	22	58
Nyitott teher	1551	1483	42	26
Pórekocsi	461	449	10	2
Tartánykocsi	142	135	7	
Összesen	3281	3096	94	91

5. táblázat: Pécsi üzletvezetőség vontatott járműállaga, 1945. június<sup>35</sup>  
(Forrás: MÁVKI. PG fond. 1-3. d. Havi üzemgazdasági jelentések 1945–1948.)

A személykocsik és a fedett teherkocsik hiánya permanens jelenségnek bizonyult, az ország gazdasági újjáépítésének fellendülésével ugyan sikerült valamelyest enyhíteni a kocsihányt, teljes mértékben eltüntetni azonban nem. Nem is csoda, hiszen a MÁV háború előtti vontatott járműparkjának 79%-a hiányzott 1945 végén.<sup>36</sup> Ez részben a harci cselekmények során történt pusztításnak is köszönhető, de elsősorban a németek, majd a szovjetek gazdasági és katonai érdekei miatt kerültek országon kívülre a magyar járművek. Berlin törekvése a magyar gazdaság irányítására fokozatosan erősödött, 1943-tól a magyar vagonokat külföldre vitték, helyükre pedig idegen cégjelzésű kocsikat adtak, ezzel is korlátozva az állam saját eszközei feletti rendelkezési jogát. Ezt csak betetőzte a visszavonuláskor nyersanyagokkal, leszerelt gyárakkal és egyéb értékes javakkal megpakolt kocsik nyugatra menekítése.<sup>37</sup> A szovjet előretörés következtében előbb a csapat- és utánpótlás szállításának primátusa, majd a hadizsákmány és a hadifoglyok Szovjetuni-

<sup>35</sup> Tartánykocsi: tartálykocsi korabeli megnevezése.

<sup>36</sup> Gál, 1946. 38.

<sup>37</sup> MNL-PIL. 283. f. 32. á. 69. ő. e. A magyar közcgazdaság német megszerzése. Visszatekintő összefoglalás. Közlekedés és forgalom c. fejezet. 61–72.

oba szállítása miatt kerültek magyar vasúti járművek a határon túlra. A Gerő által meghirdetett „Arccal a vasút felé!” keretében munkaversenyt hirdettek meg 500 mozdony és 10000 teherkocsi 1945 végéig való helyreállításáért, a kocsikból azonban csak 6477 teherkocsi és 571 személykocsi újjáépítését sikerült elvégezni.<sup>38</sup>

Meleg évszakok során még nem jelentett gondot fűtetlen, ablak nélküli kocsiban utazni, de a hideg időjárás beköszöntével nemcsak hogy kellemetlen, de akár életveszélyes is lehetett hosszú órákon át utazni. Az ablakok hiányát a vasút bedeszázásával próbálta orvosolni, de még így is fennállt a veszély, hogy az egyedül utazó utasok elalszanak és halálra fagynak az út során.<sup>39</sup> 1945 novemberében még az is előfordult, hogy nyitott teherkocsikat soroztak be a személyvonatba, és így is 4 napon át dőcögött Kaposvárról Budapestre a vonat.<sup>40</sup> Hogy legalább a fővonal, hosszú órákon át tartó utazásokat kényelmesebbé tegyék, a MÁV Igazgatósága elrendelte a mellékvonal beablakozott, fűthető személykocsik átcsoportosítását a távolsági forgalomban közlekedő vonatokba. Helyettesítésükre a vicinálisokon idegen cégjelzésű személykocsikat állítottak be, de ezeket is előbb úgy-ahogy helyre kellett állítani.<sup>41</sup>

A vasút korlátozott lehetőségeihez képest igyekezett kijavítani a kevésbé sérült személykocsikat, de a kevés vonat és a rengeteg utas miatti állandó zsúfoltság következtében a még üzemképes kocsik is gyorsan elhasználódtak. 1946 januárjában a MÁV elnöke így látta a személykocsihelyzetet: *„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. Erre is megtörtént minden felkészülés.”*<sup>42</sup> A remélt javulás elmaradt, Kopasz Károly, a MÁV elnökhelyettese augusztusban még borúlátóbban 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 kiszerezi, 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.”*<sup>43</sup>

<sup>38</sup> Gál, 1946. 120., 122. és 124. Dombóvárról a bolgár csapatok vittek el 26 frissen kijavított teherkocsit, ami rövid időre elbizonytalanította a vasutasokat a járműjavítások értelméről. PIL SZKL 1. f. 6. á. 135 ö. e. Kossa István, a Szakszervezeti Tanács főtítkárnak levele Gerő Ernő miniszterhez, 1945. június 21.

<sup>39</sup> A Pécsi Üzletvezetőség területén a legkedvezőbb a baleseti statisztika és jó a munkafegyelem. Új Dunántúl, 1945. október 7. 4., 20 százalékkal csökkentik a vasúti tarifát. Új Dunántúl, 1946. október 11. 2., Martinkó, 1988. 2. és Szabó, 1994. 408.

<sup>40</sup> Madaras, 1993. 171–173.

<sup>41</sup> MÁVKI PG. f. 1. d. 1946. októberi üzletvezetőségi helyzetkép. E főosztály javaslata.

<sup>42</sup> Varga, 1946. 9–10. p. Kiemelés az eredeti szövegben.

<sup>43</sup> Kopasz Károly előadása az I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszuson. Közlekedési Közlöny különszáma. 12. Gerő Ernő 1947. február 27-i parlamenti felszólalásában is megemlítette a vasúti személykocsik kritikus állapotát: „Kénytelenek vagyunk ezt a hatalmas utastömeget igen csekély gördülőanyaggal szállítani, ennek következtében a közönség nem kapja meg azokat a minimális kulturális és kényelmi feltételeket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az utasok kultúremberek módjára utazhassanak. Másrészt a vonatoknak ilyen megterhelése magának a gördülőanyagnak sem használ.” Nemzetgyűlési Napló, VI. kötet. 1952. 72.

1947 nyarára már javult a személykocsipark állapota, de még mindig messze volt a békebeli idők színvonalától. Ekkor vált hivatalossá a „bocipulmann”-ként emlegetett, személyszállításra átalakított fedett teherkocsik használata.<sup>44</sup>

A teherkocsik száma kedvezőbben alakult, ami annak is köszönhető, hogy a járműjavítások a mozdonyok mellett a teherkocsik mielőbbi kijavítását és forgalomba állítását célozták. Fontos szempont emellett az is, hogy 1946 augusztusára megszűntek a szovjet csapatszállítások, a polgári forgalom is normalizálódott, még ha ez azzal is járt, hogy az őszi terményszállításokat leszámítva a fővonalakon kívül csak a Kaposvár–Siófok vonalon zajlott eseti jellegű teherforgalom.

A helyzet konszolidálásával megindulhatott az állomási mellékvágányokra állított, illetve a vasúti pályák mellé kiberített roncskocsik elszállítása. Ennek pontos kezdetéről egyelőre nincs adat, az üzletvezetőségi értekezlet iratai csak az 1948. április 5. – október 16. közötti időről számolnak be, a székesfehérvári és szombathelyi járműjavító műhelyek Barcsra, Gyékényesre, illetve áprilisban Dombóvárra kihelyezett mozgó javítócsoportjai vettek részt benne. Összesen 407 fedett, 204 nyitott teherkocsit tettek futóképessé, 239 kocsit selejteztek, a roncsokból kinyert értékes faanyagot és alkatrészeket pedig a járműjavítóba küldték.<sup>45</sup>

A háború végén összekeveredett járművek nemzetközi cseréje természetesen az üzletvezetőséget is érintette, 1948. januárban 297 db roncs állapotú kocsit adtak át idegen vasutaknak, cserébe 55 érkezett vissza. Az év során összesen 457 olasz, 300 német, 25 belga, 19 osztrák, 17 cseh, 5 román, illetve 2-2 lengyel és bolgár kocsit indítottak útnak az üzletvezetőség területéről, ezzel szemben 231 MÁV-kocsi érkezett Olaszországból.<sup>46</sup> Ahhoz, hogy 1948-ra megszűnjön a teherkocsihiány, a fenti kedvező folyamatokon kívül szükség volt a kocsiforduló-idők csökkentésére.<sup>47</sup> A MÁV elnöke az 1946 augusztusi vasutas kongresszuson fejtette ki a résztvevőknek, hogy a kevés teherkocsi miatt elkerülhetetlen az átlagosan 14,5 napos fordulóidőt 7 napra csökkentve „megduplázni” a kocsparkot, különben a szállítási feszültségek miatt a gazdasági stabilizáció összeomlik.<sup>48</sup> 1948 őszére már a 7 napos fordulóidő is kevésnek bizonyult volna a gazdaság igényeihez képest, ezért az augusztus 16-i II. vasutas üzemi kongresszuson a 4,5 napos fordulóidő elérését tűzték ki célul.<sup>49</sup>

<sup>44</sup> Lásd a 681. lábjegyzetet. A „bocipulmannok” egyébként az 1960-as évek elejéig maradtak a forgalomban.

<sup>45</sup> MÁVKI. PG f. 3. d. 1948. április–októberi üzletvezetőségi helyzetképek. 1946. szeptember 26-án Bakóca–Godisa és Abaliget állomások között az 1958 sz. roncsvonat kisiklott, az ütköző nélküli vagonok között fellépő erőhatások következtében. A vonatszám alapján elképzelhető, hogy Dombóvárról indult roncskocsimenetről van szó, de az sem kizárt, hogy kocscsere-egyezmény keretében Jugoszlávia felé tartó vonatról van szó.

<sup>46</sup> MÁVKI. PG f. 3. d. Beszámoló a Pécsi Üzletvezetőség 1948. évi teljesítményeiről. (1949. január 29.)

<sup>47</sup> Kocsiforduló-idő: teherkocsi ideje a megrakástól számítva az üresen történő visszaérkezésig.

<sup>48</sup> Varga László előadása az I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszuson. Közlekedési Közlöny különszáma. 4–10. Erre a drasztikus rendelkezéssel lehetett csak biztosítani, hogy az 1937-es őszi forgalom 60%-át valószínűsítő forgalmat le tudja bonyolítani a vasút. A kocsifordulók felére csökkentése sikerült, sikerült az 1937-es 6,5 napos fordulóidőt megközelíteni, sokkal rosszabb infrastrukturális körülmények között.

<sup>49</sup> Oláh, 1948. 614–615. Októberre sikerült néhány hétre elérni a kitűzött 4,5 napos fordulóidőt rendkívüli szabályok alkalmazásával.

## Forgalom

Pécsről az utolsó vonat – a szovjet csapatok bevonulása előtt – 1944. november 28-án 21 órakor indult Barcs felé, Kaposvárról két nappal később 14.30-kor indult Fonyódra, Dombóvárról pedig 18 órakor indult egy robbantó különítmény Tamási felé. 10-11 nap múlva indultak el az első kémszemlevonatok mindhárom állomásról, Pécsről Bátaszékre, Dombóvárról Kaposvárra és vissza. Ezekkel a menetekkel mérték fel a vasutasok, hogy járhatóak maradtak-e a pályák.

A szovjet hadsereg 1944. december 19-től engedélyezte személyvonatok közlekedtetését a Pécs–Bátaszék, Pécs–Villány–Pélmonostor, Pécs–Dombóvár, Dombóvár–Kaposvár, Dombóvár–Bátaszék–Szekszárd és Dombóvár–Tamási viszonylatokban, útirányonként egy-egy vonattal.<sup>50</sup> A vonatok egységes kocsiosztállyal közlekedtek, kocsihány miatt megszűnt a korábbi 1., 2. és 3. osztály, ennek megfelelően egységesítették a viteldíjat is. A helyi lap által közölt indulási és érkezési idők persze csak viszonyítási pontnak voltak jók, valójában a hadiforgalom diktálta a menetrendet. 1945. március elejéig újabb vonalakon sikerült egy-egy vonatpárt indítani, függően a helyreállítási munkáktól. A március idusi német ellentámadás, utána pedig a szovjet támadás miatt szünetelt a polgári forgalom, a csapatmozgások miatt sem idő, sem jármű, sem pedig szén nem jutott a civil forgalom számára. Április elején szállhattak újra fel utasok a vonatokra, a közlekedésben hármas rendszer lépett életbe. A már említett viszonylatokon naponta egy vonatpár közlekedtetését tudták biztosítani, a Pécs–Siklós–Berecsény és a Pécs–Bátaszék viszonylatokon csak kétnaponta jártak a vonatok, míg a többi vonalon eseti jelleggel volt közlekedés.<sup>51</sup> Április végén már a Kaposvárról kiinduló észak–déli irányú vicinálisokon is megindult a forgalom, a nyár elején pedig Pécs és Kaposvár között a korábbi dombóvári átszállásos kapcsolat helyett – Szigetváron keresztül – közvetlen vonat kerül a menetrendbe.<sup>52</sup>

A már vázolt járműhiány, illetve a ritka közlekedés következtében a menetrendben nem szereplő tehervonatokat is igénybe vették az emberek, ezért a tehervonatokra is vezényeltek jegyvizsgálókat a menetdíjak beszedésére. A felgyorsuló inflációval nem tartottak lépést a jegyárak. Jegyáremelést először a 3. Ukrán Front vasúti parancsnokság utasítására hajtott végre az üzletvezetőség, 1945. április 1-jén négyszeresére emelték a menetdíjat. Ezt hamarosan visszavonták, és az igazgatóság utasítására az 1936. augusztus 1-jén életbe lépett tarifát emelték két és félszeresével.<sup>53</sup> A pénzromlást követve fokozatosan emelték az árakat, de egy idő után már lehetetlenné vált az inflációkövetés, ezért szorzószám alkalmazására váltott át a vasút, 1946 májusában például 5220-szoros szorzóval számolták ki a jegyárakat.<sup>54</sup> A hosszabb út utáni visszautazásra az embereknek már nem maradt elég pénze, ezért potyáztak, aminek kiküszöbölésére júniustól a vasút bevezette a menet-

<sup>50</sup> Kedden a főbb vasútvonalakon megindult a Dunántúl a forgalom. Új Dunántúl, 1944. december 21. 1.

<sup>51</sup> Itt az új vasúti menetrend. Új Dunántúl, 1945. április 19. 1.

<sup>52</sup> Közvetlen vonatjáratot létesítettek Pécs–Kaposvár között Szigetváron át. Új Dunántúl, 1945. június 9. 3.

<sup>53</sup> Hírek rovat. Új Dunántúl, 1945. június 6. 3.

<sup>54</sup> MÁVKI. PG f. 3. d. 1946. májusi üzletvezetőségi helyzetkép. A hiperinfláció miatt a vasúti jegy ára nem jelentett nehézséget a vidéki beszerzésre kényszerülő városiakok számára. Ez persze nemcsak a személy-, hanem a teherszállásban is jelentős deficitet okozott a MÁV-nak.

térti jegyet. A forint megjelenésével természetesen új menetdíjak kerültek megállapításra, ám „*az 1946 augusztus 1-én életbe léptetett forint értékű személydíjszabás, bár felállítására körültkéntő vasútgazdasági szempontok figyelembe vételével történt, a stabil fizetőeszköz életbe léptetése után jelentkező pénzhiány és főleg az általános kereseti viszonyok miatt magasnak bizonyult*”.<sup>55</sup> A magas jegyárak miatti általános utasforgalmi csökkenés megállítására október 14-től 20%-kal csökkentették a személyszállítási tarifákat, illetve az eredeti szándékkal ellentétben további szociális kedvezmények léptek életbe.

Nemcsak a ritka közlekedés, hanem a személyszállító vonatokon – a kevés kocsi miatti zsúfoltság enyhítésére – bevezetett korlátozások miatt is sokan a tehervonatokra felkérdeztek, felugrálva igyekeztek céljukhoz eljutni. 1945. május 15-től ugyanis csak közigazgatási vagy rendőri hatóság által kiállított utazási igazolvánnyal lehetett egyes vonatra szállni – köztük négy Budapest–Pécs és egy Budapest–Nagykanizsa viszonylatúakra. Július 25-től további korlátozásként három fővárosból és egy Pécsről induló vonatra vonathasználati jegyet is kellett váltani.<sup>56</sup> A korlátozások egészen 1946 végéig maradtak érvényben, bár az érvényre jutásuk már felettébb kérdéses volt, hiszen néhány kalauz a több száz utassal szemben esélytelennek bizonyult. Ehhez rendőri erőre lett volna szükség, ha máshoz nem, legalább ahhoz, hogy a vonatok tetején való tiltott és valóban balesetveszélyes utazás ellen fellépjenek. Vasúti rendőrséget csak decemberben hoztak létre Pécs állomáson, de ekkor még csak az állomás területén láttak el szolgálatot, a vonatok kísérése ekkor még csak terv maradt.<sup>57</sup> Már csak azért is, mert gyakran érte rablótámadás vagy lopás az utasokat, különösen a sötétedés után közlekedő vonatokon. Ekkoriban már szolgáltak vasútbiztosító katonák Dombóvár, Nagykanizsa és Pécs állomásokon, illetve egy-egy gyorstehervonatpárt is kísérték, de elsődleges feladatuk a szén- és élelmiszerküldemények őrzése, biztosítása volt, a közbiztonság általános erősítése csak másodlagos.<sup>58</sup>

Igaz, 1945 végén, mint már utaltunk rá, gyakorlatilag leállt a vasúti személyforgalom az országban, még a munkásvonatok is leálltak néhány napra, míg a távolsági forgalom hónapokig szünetelt. Pedig időközben még új menetrend is életbe lépett november 1-jén, sőt a vasúti közlekedésben augusztus 12-től bevezetett kelet-európai (moszkvai) időszámítást eltörölve visszatértek a közép-európai időszámításra.<sup>59</sup> Legalább nem kellett átszámolni az elméleti indulási és érkezési időket! A megyeszékhelyek és a főváros között

<sup>55</sup> Közlekedésügyi Miniszter 48948/1946 I./1 (júl. 25) sz. rendelete az új menetdíjszabásról. MÁVKI. PG f. 1. d. 1946. októberi üzemgazdasági jelentés. 16.

<sup>56</sup> Kereskedelem- és Közlekedésügyi Miniszter 4467/II.fő./1./a.-1945 sz. rendelete. Közlekedési Közlöny. 1945. 1. szám. 1. és Kereskedelem- és Közlekedésügyi Miniszter 16042/1945 sz. rendelete. Közlekedési Közlöny. 1945. 9. szám. 371–373.

<sup>57</sup> Pécssett megalakult a vasúti rendőrség. Új Dunántúl, 1945 december 18. 1. A tetőn utazáshoz és a közbiztonságról: A részleges vasúti személyforgalom sikeres visszaállítása után sor kerül a teherdarabáru-forgalom felvételére is. Új Dunántúl, 1946. január 12. 2.

<sup>58</sup> 1. műszaki hadosztály 1. vasútbiztosító ezred 3. zászlóaljának 1. és 3. százada szolgált a Dél-Dunántúlon. HL. MN fond. 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. 39–40. p. és 11. sz. melléklet. Látogatás a pécsi honvédség vasútbiztosító századának otthonában. Új Dunántúl, 1946. február 6. 3.

<sup>59</sup> November 1-től ismét közép-európai időszámítás lesz a magyar vasutakon. Új Dunántúl, 1945. október 31. 4.



ügynevezett kormányzati vonatok közlekedtek, ezeket vagy motorkocsis szerelvényből, vagy kisebb gőzmozdony mögé kapcsolt egy-két kocsiállítatták ki. Ezek szállították a fontosabb állami iratokat, a postát, valamint a hivatalos kiküldetésben járókat, de szabad hely esetén felár megfizetésével magánszemélyek is utazhattak a szabadon maradt helyeken.

A szénhelyzet javulásával fokozatosan egyre több vonat került be a menetrendbe, de ezekről még mindig csak falragaszok és újságok alapján tájékozódhattak az útnak indulók, az első hivatalos menetrendfüzet csak az 1946. november 1-től érvényes téli menetrenddel jelent meg – leegyszerűsített kiadvány formájában. A mellékvonalak is fokozatosan kapcsolódtak be a forgalomba, ráadásul már naponta jártak a vicinálisok, még ha csak egyetlen vonattal is, bár Pécs környékén már két vonattal is számolhattak az utasok.<sup>60</sup> A ritka közlekedés miatt a fővonalon csatlakozások biztosítására ügyeltek, ebben persze segített a menetrendbe beépített tartalékidő, hiszen a korszakban általános volt a vonatok késése. Megjelentek a gyorsvonatok is, először Pécs és Nagykanizsa között – 6 és fél óra alatt téve meg a távot –, Pécs és Budapest között pedig helyjegyeköteles gyorsmotorvonatot állítottak forgalomba, amely a korabeli viszonyokhoz képest gyors és kényelmes utazást biztosított – ráadásul nem kellett Dombóváron vesztegelni, amíg a gyékényesi vonatrészlettel egyesítették vagy szétkapcsolták a vonatot.<sup>61</sup>

A forint bevezetésével megállt az utasszám csökkenése az üzletvezetőségénél – a csökkenés valós mértéke nehezen megítélhető, mert pont a hiperinfláció miatt bevezetésre került retúrjegy okán nem az üzletvezetőség statisztikáiban jelentek meg például a pesti utasok. Bár a forint bevezetése – mint arra már utaltunk – általában visszavetette az utazási kedvet, a Parasztnapok és az MKP-kongresszusra indított különvonatok révén harmadával nőtt a fizető utasok száma.<sup>62</sup>

1946 végére ismét kritikussá vált a szénhiány, de forgalmi korlátozásra ezúttal nem került sor, sőt a járműpark elérte teljesítményének maximumát, ennél több vonatot már nem lehetett közlekedtetni. A közbiztonság javulásával pedig a rablások, fosztogatások száma is a töredékére csökkent. Az 1946/47-es tél viszont az egyik legkeményebbnek bizonyult, előbb a hófúvásoknak, majd a kora tavaszi áradásoknak köszönhetően a Dél-Dunántúlon helyenként 5-8 napra, Tab és Bábonymegyér között 22 napra kellett leállítani a közlekedést, a pesti vonatok pedig ismét Szekszárdon át közlekedtek.<sup>63</sup> A személyforgalom viszont nem ezért csökkent negyedével az egy évvel korábbihoz képest, hanem mert „egy évvel ezelőtt a súlyos ellátási helyzet kényszerítőleg írta elő az egyéni beszerzésekkel járó sok utazást, másrészt pedig a romló pénzérték mellett – melynek díjszabásunk akkor még nem ment utána – az útiköltség minimális anyagi áldozatot jelentett”.<sup>64</sup>

<sup>60</sup> A Pécs–Harkányfürdő közötti menetrend hirdetésével is csábították a gyógyfürdőbe az olvasókat. Új Dunántúl, 1947. június 6. 4.

<sup>61</sup> A személyvonat iránytól függően 9-10 órás menetidejéhez képest a gyorsvonat 4 óra 50 perc alatt tette meg a 245 km-t Pécs és Budapest között.

<sup>62</sup> MÁVKI. PG f. 1. d. 1946. szeptemberi üzletvezetőségi helyzetkép.

<sup>63</sup> MÁVKI. PG f. 2. d. 1947. márciusi üzletvezetőségi helyzetkép. Menetrendváltás a pályarongálódások miatt. Új Dunántúl, 1947. március 14. 3.

<sup>64</sup> MÁVKI. PG f. 2. d. 1947. februári üzletvezetőségi helyzetkép.

1947. május 4-én lépett életbe az első békebelihez hasonlító menetrend, ebben már nemzetközi – Budapest–Trieszt–Velece között heti kétszer közlekedő – gyorsvonat is érintette az üzletvezetőséget. Ekkor már hálókocsival is lehetett utazni éjszakai távolsági személyvonaton, a dél-balatoni gyorsvonaton pedig étkezőkocsi várta a tehetősebb utasokat, Keszthely és a harkányi gyógyfürdő pedig közvetlen kocsival vált elérhetővé a fővárosból. A somogyi vicinálisok is 2-2 vonatpárral kapcsolódtak megyeszékhelyükhöz, Szekszárdról pedig négy vonat indult és érkezett mindennap. A gyorsvonatok már 2. és 3. osztályú kocsikkal közlekedtek, 1. osztályú kényelemben azonban még csak a trieszt–velencei vonat utasai részesülhettek – ha elég vastag volt a pénztárcájuk.

Egy évvel később, 1948. május 9-én lépett érvénybe a szakirodalom által háború utáni első békeidős színvonalhoz hasonlított menetrendje, bár alapvetően még mindig a hivatásforgalom, azaz a munkába és iskolába járás kiszolgálása volt a cél. Emelkedett a szolgáltatási színvonal, már a pécsi gyorsvonatban is közlekedett étkezőkocsi, büfékocsival két-két nagykanizsai és pécsi vonatpárban is találkozhattak az utasok, étszolgálat pedig további két kaposvári és egy paksi vonatban szolgált fel hideg ételeket, szendvicseket és italokat az utasok számára. A nyári idényben fürdővonatok is robogtak, elsősorban a Balatonhoz, de a harkányi gyógyfürdőhöz is rendeltek külön szerelvényeket. Érdemes megemlíteni azt a 22 pár Čedok szervezte csehszlovák üdülővonatot is, amelyek a dél-balatoni vonalon át haladtak a jugoszláv tengerpartra, illetve vissza.<sup>65</sup>

A teherforgalom alakulását 1946 nyaráig az élelmiszer- és szénszállítások mellett alapvetően a segélyszállítmányok határozták meg, polgári forgalom csak a gazdaság stabilizációjával kezdett fokozatosan teret nyerni. Az augusztustól október végéig, november elejéig tartó betakarítási munkák, különösen a cukorrépa-szállítások állították nehéz feladat elé a MÁV-ot, ahogy erre korábban már rámutattunk. 1946 októberében azonban már vasércszállítmányok is érkeztek Jugoszláviából, ezzel megindult a nemzetközi áruforgalom is – nem számítva a segélyszállítmányokat.<sup>66</sup> Teherforgalom a Kaposvár–Siófok vonal kivételével alapvetően csak a fővonalakon zajlott a megyeszékhelyek egymás közti, illetve a főváros és a megyeszékhelyek közti irányban. Az áruszállítás átlagos sebessége mindössze 10 km/h volt, ami nem is csoda, hiszen a szedett-vedett, ismeretlen eredetű kocsikkal a rossz pályákon csak óránként 25 km-es sebességgel engedélyezték a forgalmat. Ráadásul a fővonalai tehervonatoknak kellett elvégezniük a szükséges tolatómozgásokat is az állomásokon – hiába hívták ezeket a járatokat gyorstehervonatoknak.<sup>67</sup> A teherforgalom gyorsítására beállított könnyű tehervonatok, amelyek a nagyobb csomópontokba gyűjtötték össze a teherkocsikat, 1946 őszétől fokozatosan kerültek forgalomba

<sup>65</sup> MÁVKI. PG f. 3. d. Beszámoló a Pécsi Üzletvezetőség 1948. évi teljesítményéről. Budapest és a Balaton között 93 pár vonat közlekedett az ünnepi mentesítő vonatokon kívül, ezenkívül más viszonylatokon még 36 különvonatot írt össze a jelentés nyáron. A csepeli Weiss Manfréd egyik balatoni különvonata érkezik Siófokra a 23. UMFH Filmhíradó képkockáin, 1948 augusztusában. (<http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6846> - utolsó megnyitás: 2016. november 24.) Menetrendben nem szereplő mentesítő különvonatok már 1946–1947-ben is közlekedtek elsősorban a nagyobb ünnepekkor, mint a karácsony, húsvét vagy pünkösd, de fontosabb helyi eseményekkor – például pártgyűlés, felvidéki magyarok konferenciája – is indítottak különvonatokat.

<sup>66</sup> MÁVKI. PG f. 1. d. 1946 októberi üzletvezetőségi helyzetkép.

<sup>67</sup> Lásd 666. lábjegyzet.

a járműhelyzettől függően, a térségben ugyan csak 1948-ban szerepel az értekezleti jelentésekben, de valószínűleg már korábban forgalomba helyeztek néhányat.

1947-ben a nemzetközi politikai változásoknak is köszönhetően felgyorsult a háború előtti gazdasági kapcsolatok újjáépítése, májustól például a csehszlovák–jugoszláv érc-kereskedelem Magyarországon keresztül közlekedett a Szob–Budapest–Murakeresztúr útvonalon.<sup>68</sup>

Az áruforgalom emelkedése kedvező lehetőséget jelentett a gyengébb jellemű vasutaknak, hogy kiegészítsék fizetésüket. Szigorú rendszabályok alkalmazásával igyekezett a vasút megakadályozni a jó hírnevét kikezdő lopásokat, ennek ellenére decemberig folyamatosan emelkedtek a dézsmálás miatt kifizetett kártérítési összegek.<sup>69</sup> Az árufeladások nemcsak mennyiségükben emelkedtek, de a termékszerkezet is változott, például a térségre korábban nem jellemző zöldség- és gyümölcsfélék jelentek meg a feladott áruk között.<sup>70</sup> Kérdés, hogy a mezőgazdasági termékszerkezet-váltást a gazdasági vagy a demográfiai körülmények változásai okozták, esetleg mindkettő egyszerre? Mindenesetre az 1947-es őszi áruszállítási teljesítmény már meghaladta a békeidős szintet, a következő évben pedig tovább emelkedett, ami nemcsak az újjáépítés és a jótételi szállításoknak volt köszönhető, hanem az időközben elindított hároméves terv beruházásainak is.

Időszak	Elszállított fizető utasszám		
	MÁV összesen	ebből Pécs	
	fő	fő	arány
1945 VI-XII. hó	38 707 128	3 995 324	10,32%
1946	80 811 421	4 759 566	5,89%
1947	91 515 843	12 192 660	13,32%
1948	113 701 501	9 815 366	8,63%

6. ábra: Elszállított fizető utasok száma és aránya  
(Forrás: MÁVKI. PG fond. 1-3. d. Havi üzemgazdasági jelentések 1945–1948.)

<sup>68</sup> MÁVKI. PG f. 2. d. 1947. májusi üzletvezetőségi helyzetkép.

<sup>69</sup> MÁVKI. PG f. 2. d. 1947. októberi és decemberi üzletigazgatói értekezletre. Legális keresetkiegészítésre általában a nyári aratásoknál nyílt lehetőség, ilyenkor cséplőgépek kezelésére, de sokan kétkezi munkára is elszegődtek. Ebben nagy előnyt jelentett számukra a 12/24-es munkarendszer, bár a 12 munkaóra inkább elméleti volt, valójában gyakran 16–18 órát is dolgoztak egy műszakban a vasutasok. Igyekeztek a szabadságukat nyáron kivenni, de nem mindig sikerült engedélyt kapniuk rá. Ekkor a betegszabadság eszközéhez folyamodhattak, ennek kiküszöbölésére 1948 nyarán 4 hónapra az igazgatóság engedélyével beteglátogatói munkakört létesített az üzletvezetőség, pont az ilyen „táppénz-csalók” kiszűrésére. 1948. májusi és júliusi üzletvezetőségi helyzetkép.

<sup>70</sup> MÁVKI. PG f. 2. d. 1947. szeptemberi üzletvezetőségi helyzetkép.

Időszak	Vonatkm			Elegytonnakm (1000)			Árutonnakm (1000)		
	Országos	Pécsi	Arány	Országos	Pécsi	Arány	Országos	Pécsi	Arány
1945 VI-XII. hó	6 931 237	1 247 010	<b>17,99%</b>	3 077 549	434 584	<b>14,12%</b>	916 901	124 397	<b>13,56%</b>
1946	17 604 354	2 572 311	<b>14,61%</b>	6 752 013	805 182	<b>11,92%</b>	2 074 764	251 067	<b>12,10%</b>
1947	22 457 629	4 482 342	<b>19,95%</b>	10 720 043	1 506 692	<b>14,05%</b>	3 237 282	484 888	<b>14,97%</b>
1948	40 739 410	6 278 446	<b>15,41%</b>	14 022 093	1 917 346	<b>13,67%</b>	4 053 331	580 558	<b>14,32%</b>

7. ábra: A Pécsi Üzletvezetőség forgalmi teljesítménye<sup>71</sup>  
(Forrás: MÁVKI. PG fond. 1-3. d. Havi üzemgazdasági jelentések 1945–1948.)

A fenti táblázatok alapján ellentmondásos képet láthatunk az üzletvezetőség forgalmi teljesítményéről. Az utasszám alakulásánál 1946 és 1947 a két csúcspont. A negatív csúcs feltehetőleg a már említett iparvárosokból irányuló élelembeszerző utazásoknak, illetve a statisztikákban nem megjelenő returjegyeknek is köszönhető. A következő év kiugró értéke ezzel szemben a nyári turizmusnak köszönhető, különösen a szervezett üdülővo-  
natoknak, amelyek a valódi költségeknél kedvezőbb áron biztosítottak a munkásoknak a balatoni üdülést. Az utasszám alakulására nyilván hatással voltak a telepítések is, a tehetősebb svábok helyett szegény családok érkeztek a keleti országrészből, a felvidékről áttelepítetteket pedig elsősorban az újrakezdés feladatai kötötték le.<sup>72</sup>

A vonatkilométer magas aránya 1945-ben feltehetőleg a szovjet csapatkivonásoknak, a kaposvári szűrőtáborba érkező és onnan nyugatra üresen visszaindított vonatoknak, valamint a budapesti vonatok kerülő útirányának köszönhető, míg a két évvel későbbi kiugró szám okát a kitelepítésekben kell keresnünk. Ez köszön vissza az elegytonna- és az árutonna-mutatókban is, rámutatva arra, hogy a térség elsősorban mezőgazdasági termékeket állított elő, amelyek a július–november időszakban generáltak áruszállítási forgalmat, az ipari aktivitás – a mecseki szén fontossága mellett is – elmaradt az országos átlagtól. Mindezt úgy, hogy nemzetközileg fontos útvonal haladt át az üzletvezetőség területén, bár a nemzetközi forgalmat összességében csekélynek minősíthetjük.

Nem mehetünk el a háború után újabb megrázkódtatást jelentő lakosságcserek és lakosságtelepítések mellett, amelyek jelentősen átformálták a Dél-Dunántúl demográfiai jellemzőit. A háború utáni súlyos társadalmi megrázkódtatást okozó lakosságcserek lebonyolítására csak a vasút jöhetett szóba. A Pécsi Üzletvezetőséget mindhárom szervezett telepítés érintette. Ezt megelőzően azonban már a Moldvából 1941–42-ben a Bácskába telepített székelyek jelentős része is a délszláv partizánok elől 1944 őszén menekülve Baranya és Tolna megyék falvaiban találtak menedéket.

1945 nyarán a Belügyminisztérium Népgondozó Hivatala szervezésében megindult a zsúfolt keleti megyékből a nincstelen családok áttelepítése a Dunántúlra, jobb esetben gazdátlanra vált portákra, de gyakran a személyes bosszú jegyeit is magán viselve a meg-

<sup>71</sup> Vonatkilométer: összes vonat által megtett távolság. Elegytonna-kilométer: összes vonat súlyának és a megtett távolságnak szorzata. Árutonna-kilométer: tehervonatok által szállított áru súlyának és szállítási távolságának szorzata.

<sup>72</sup> Kérdéses viszont, hogy a kitelepítettek, áttelepítettek fizető utasként jelentek-e meg a statisztikákban – ha egyáltalán megjelentek.

maradt német ajkú lakosság ingatlanaiba.<sup>73</sup> 1946. április végén például Györkönybe 201 család rátelepítését engedélyezték, a 70 vasúti kocsiából álló vonat április 22-én érkezett meg Nagydorog állomásra, ahol kirakodtak az Alföldről érkezett telepesek.<sup>74</sup> 1946 őszeig zajlottak a térségben a belső telepítések, ekkor a felvidéki magyarok elhelyezésének kérdése miatt leállították a költöztetéseket. A Népgondozó Hivatal 1947. február 10-i jelentése szerint Baranyában összesen 9120 család, Tolnában 1946. december 4-ig 6677 család került letelepítésre, Somogy megyébe mintegy 500 családot költöztettek, ami a szakirodalomban megadott 3,8 fő/család viszonyszám alapján 61800 főt jelent.<sup>75</sup>

A kollektív bűnösként kezelt német nemzetiség Németországba való kitelepítéséről a 12.330/1945 M.E. sz. rendelet intézkedett. A hazai németiség nagy részének kitelepítése 1946. január 19-én kezdődött, ekkor indult az első 40 kocsi szerelvény Budaörsről, amiből 35 db fedett kéttengelyes teherkocsiban zsúfolták össze a kitelepítésre ítélt családokat. Átlagosan mintegy ezer főt szállítottak el egy-egy vonattal, az MTI tudósítása szerint 30 főt helyeztek el emeletes fekhelyek alkalmazásával egy-egy marhavagonban.<sup>76</sup> A dél-dunántúli németiség kitelepítése áprilisban kezdődött Tolnában, május végén pedig Baranyában. A sváb vonatok fogadását június közepén leállították az amerikaiak, addig Baranya 5 községéből 3312 főt, Tolna 8 településéről 11928 főt vittek Németországba. 1946 novemberében még hat szerelvény ment Németországba 6090 kitelepítettel, ezután az amerikaiak végleg leállították a kitelepítő vonatok fogadását.<sup>77</sup> Az utolsó ütemre az 1947. július 17-i magyar–szovjet egyezmény révén került sor, Moszkva ekkor 50 ezer német befogadását vállalta Németország szovjet megszállási zónájába. Az első vonat augusztus 19-én indult el, immár Csehszlovákián keresztül.<sup>78</sup> Az 1948 júniusáig tartó kitelepítésekkel együtt Baranyából összesen 20519 főt, Somogyból 4999 főt, Tolnából 38276 főt telepítettek ki Németországba, mindösszesen 63794 főt.<sup>79</sup>

A vasúti iratok között eddig egyedül az 1947. szeptemberi kilenc kitelepítő vonat menetrendjét ismerjük, ebből nyolc Baranyából, egy pedig Szekszárdról indult. Menetrend szerint a vonatok 10 órakor érkeztek Budapest-Ferencváros állomásra, ahonnan bő kétórás várakozás után indultak tovább, Szobra 15.49-kor érkeztek meg. Itt majdnem háromórás tartózkodás után lépték át a határt az Ipoly-hídon át. Szekszárdról 17 órán át tartott az út, de Mohácsról vagy az ország legdélibb pontjáról, Magyarbólyból 24 órán át kellett zötykölödni, mire a szerelvény eljutott az északi határállomáshoz.<sup>80</sup> Az üzletve-

<sup>73</sup> A fentiek mellett a határon túlról menekülők letelepítését is meg kellett oldani, 1947 nyaráig Kárpátaljáról 13 ezren, Romániából 94 ezren, Jugoszláviából 65 ezren menekültek át Magyarországra. A velük kapcsolatos dél-dunántúli telepítésekről jelenleg nincs adat az üzletvezetőség iratai között. Stark, 2001. 389–410.

<sup>74</sup> Füzes, 1990. 29–33.

<sup>75</sup> Füzes, 1990. 40–43.

<sup>76</sup> Marchut, 2014. 209–211.

<sup>77</sup> Zinner, 2004. 104.

<sup>78</sup> MNL-PIL. 274. f. 10. á. 35. ő. e. Friss István 1947. aug. 14-i jelentése prágai tárgyalásairól. 115–118. l. Friss István tárgyalta le a csehszlovák féllel a sváb kitelepítő vonatok átengedésének feltételeit 1947. augusztus 7–12 között.

<sup>79</sup> Füzes, 1990. 48–50. Baranya: 1946-ban 7066 fő, 1947-ben 4189 fő, 1948-ban 9264 fő. Tolna: 1946-ban 15992 fő, 1947-ben 8853 fő, 1948-ban 13431 fő. Somogy: 1948-ban 4999 fő.

<sup>80</sup> MÁVKI. DNR. 113241/1947. sz. ügyirat.

zetőségi értekezletek anyagaiban sajnos csak 1948. március–május hónapokra van adat a kitelepítésekről, amelyek alapján összesen 12 szerelvényt indítottak Németországba, ebből kettőt Somogyból, a többit Tolna megyéből.<sup>81</sup>

Magyarország mellett Jugoszlávia is igyekezett megszabadulni német nemzetiségű állampolgáraitól, akiket nem tudtak 1944 telén elűzni, azokat később vonatra ültették, és egyszerűen útnak indították a vonatokat Magyarországon át Németországba. Ezen vonatok száma egyelőre ismeretlen, ahogy az is, hogy mennyit fogadtak be Németországba az amerikai hatóságok, és mennyit irányítottak vissza Magyarországra. A hosszú heteken át tartó utazás során a mostoha körülmények miatt könnyen kialakultak járványok. Ez történt azon a Németországból visszautasított jugoszláv vonaton is, amely 1946. január 25-től február 10-ig várakozott Murakeresztúr állomáson, hogy a rajta lévő 1378 német személlyel együtt a jugoszláv vasutak átvegyék. A várakozás közben a legyengült szervezetű utasok közül 78 fő hunyt el bélhurut miatt.<sup>82</sup>

A háború utáni Csehszlovákia felbomlásának okait a nemzetiségekben látta, ezért kollektív háborús bűnösnek mondták ki a felvidéki magyarságot is a szudétanémetek mellett. Az angolszász nagyhatalmak nem támogatták Prága egyoldalú kitelepítési tervét a magyar kisebbséggel kapcsolatban, tárgyalásra szólították fel a két kormányt. Budapest kénytelen volt megkötni 1946. február 27-én a magyar–szlovák lakosságcsere-egyezményt, amelynek keretében Vadkerty Katalin szerint összesen 89660 fő települt át Magyarországra – túlnyomó többségük vasúttal – 1947. április 11. és 1948. december 11. között, míg Szlovákiába 333 szerelvényen 37885 magyarországi szlovák távozott.<sup>83</sup>

Füzes Miklós kutatásai szerint 1948 végéig 118 baranyai községbe 2583 családot, Somogy 24 településébe 366 családot, Tolna megye 53 községébe pedig 1624 családot telepítettek le, összesen 17356 fővel.<sup>84</sup> A felvidéki magyarokat szállító vonatokat először csak az 1947. október–novemberi jelentés említi, de még csak általánosságban, a forgalmi teljesítmények emelkedésének egyik okaként. A következő év március 21-én Pécsen a felvidéki áttelepülők konferenciájára viszont már különvonatokat indultak Máza-Szászvár, Mohács és Bátaszék állomásokról.<sup>85</sup> Az utolsó évben összesen 147 telepes vonat érkezését rögzítette az üzletvezetőség éves összefoglalója.<sup>86</sup>

<sup>81</sup> MÁVKI. PG. f. 3. d. 1948. március–májusi üzletvezetőségi helyzetképek.

<sup>82</sup> MÁVKI. DNR. 2546/1946 sz. ügyszer.

<sup>83</sup> Vadkerty, 2007. 304–305. Magyarországról teherautóval is szállítottak kitelepülő szlovákokat, magyarokat viszont kizárólag vasúton szállítottak. Az első felvidéki magyarokat szállító vonat fogadásáról tudósított a 1947. 65. számú Mafirt filmhíradó is. (<http://filmhivadokononline.hu/watch.php?id=6388> – utolsó megnyitás: 2016. november 26.)

<sup>84</sup> Füzes, 1990. 40–43.

<sup>85</sup> MÁVKI. PG. f. 3. d. 1948. márciusi üzletvezetőségi helyzetkép.

<sup>86</sup> MÁVKI. PG. f. 3. d. Beszámoló a pécsi üzletvezetőség 1948. évi teljesítményeiről. A telepes vonatok összeállításáról csak az 1948. novemberi jelentés tartalmaz konkrétumot, eszerint a 17 telepes vonattal 715 kocsis érkezett, amely 87 család 365 tagját hozta át vagyonával – bútoraikkal, mezőgazdasági gépekkel, akár motorbiciklijekkel – és 829 jószággal együtt. Decemberben egy 35 kocsis telepes szerelvényt indítottak el Pécsről Csehszlovákiába.



## Összegzés

Az előző oldalakon megkíséreltük bemutatni a MÁV Pécsi Üzletvezetőségének II. világháború utáni éveit, a különböző jellegű problémákra adott válaszait és azok eredményességét. Az adatok persze önmagukban még nem mutatnak rá a folyamatok összetettségére, azok csak az országos eseményekhez, körülményekhez hasonlítva nyerik el valódi értéküket. A vasútházat egy hatalmas pókháló, ha az egyik végén valami probléma adódik, az az ország másik végében is kihat a vasútra és a vasutasokra. Márpedig sok ilyen rezdülés futott végig a háború után romjaiból újjáépülő vasúton. Nem vitás, hogy a helyreállítás-hoz hihetetlen elszántság kellett a vasutasok részéről, miközben őket is súlyosan érintette a B-listázás, melynek keretében 193 tiszt, 574 segédtsiszt és 606 altiszt került eltávolításra az üzletvezetőségtől. Legalább ilyen nyomasztó volt az általános közellátási nehézségek mindennapos jelenléte, nemcsak élelmiszer nem jutott elég a vasutas családok asztalára (sem), de ruházat és cipő terén is ínséges időket éltek meg az éjjel-nappal, télen és nyáron is kint dolgozó vasutasok. Nemkülönb az utasok, akiknek pedig hihetetlen türelemmel és gyakran leleményességgel kellett megoldani a közlekedési gondokat.

A fenti folyamatok bemutatásával igyekeztünk érzékeltetni, milyen nehézségeket legyőzve sikerült megindítani és apró lépésekkel folyamatosan javítani a vasúti közlekedést a Dél-Dunántúlon, ezzel segítve a térség újraintegrálását az ország gazdasági vérkeringésébe.

## Felhasznált források és szakirodalom

### Források

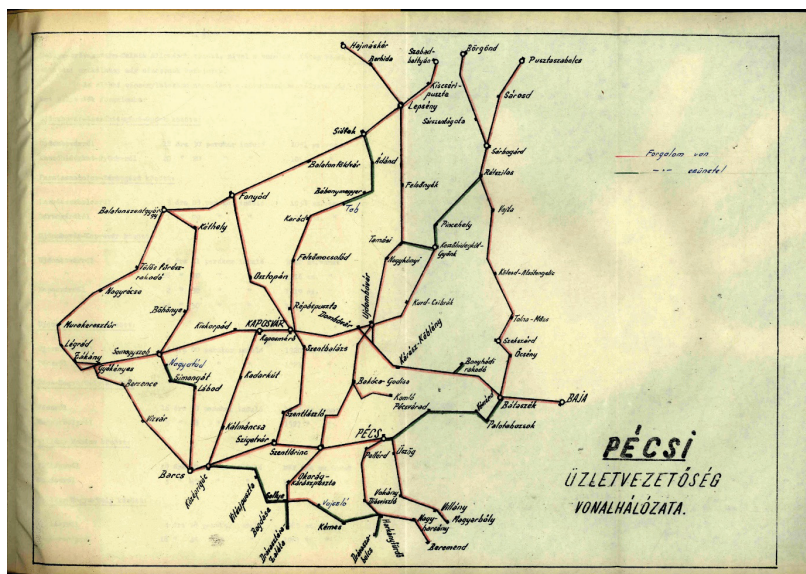
Filmhíradók. 1945–1948. (www.filmhiradokonline.hu – utolsó megnyitás: 2016. október 30.)  
 HIM HL. 1. Műszaki Hadosztály iratai.  
 Közlekedési Közlöny, 1945–1948.  
 MÁVKI. Budapesti és Pécsi igazgatóságok gyűjteményes iratai, illetve TÜK iratok.  
 MNL-PIL. Magyar Kommunista Párt és a Szociáldemokrata Párt iratai.  
 Nemzetgyűlési Napló. 1945–1947. VI. kötet. Budapest. 1952.  
 Népszava, 1945.  
 PIL-SZKL. Szakszervezeti Tanács iratai.  
 Új Dunántúl, 1944–1948.

### Szakirodalom

A magyar vasút krónikája a XX. században. Szerk.: Mezei István. Budapest. 2009.  
 A vasút újjáépítése. Tanulmányok a Magyar Államvasút másfél éves helyreállítási munkáiról. Szerk.: Gál György. Budapest. 1946  
 Bory Endre: A hazai vasutakon elért menetrend szerinti sebességek történeti áttekintése. In: Vasúthistória Évkönyv. 1992. 403–413.

- Cholnoky Tibor: A vasúti hidak újjáépítése. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Dúzs János. Budapest. 1947. 66–75.
- Csanádi György: A Magyar Államvasutak problémái. Közlekedési Közlöny. 1948. 42. szám. 538. p.
- Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből. (1945–1949). Bev. és összeáll.: Pálmány Béla. Budapest. 1981
- Duna-hídjaink. Szerk.: Tóth Ernő. Budapest. 2009.
- Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája. Budapest. 2001.
- Füzes Miklós: Forgószél. Pécs. 1990.
- Hámori István – Varga Jenő: A gőzmozdony. Budapest. 1962.
- Kopasz Károly előadása az 1946 aug. 11-i I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszuson. Közlekedési Közlöny különszáma. 12. p.
- Madaras Jenő: Hamvazószérda. s.l. 1993.
- Marchut Réka: Töréspontok. A Budapest környéki némettség második világháborút követő felelősségre vonása és annak előzményei (1920–1948). Budapest–Budaörs. 2014.
- Martinkó Károly: Gyalog a sínek mentén. Vasút. 1988/6. 2. p.
- Oláh Imre: A forgalmi szolgálat erőpróbája: az őszi forgalom. Közlekedési Közlöny. 1948. 50. szám. 614–615.
- Papp Tibor: A budapesti déli összekötő vasúti Dunahíd újjáépítése. Közlekedési Közlöny. 1947. 1. szám. 5–7. p.
- Péterffy Gergely: A pályahálózat előregedéséről lásd: A vasúti közlekedés újraindításának nehézségei a II. világháború után. Pályaállapot – járműpark – szénhelyzet. ([http://uni-eszterhazy.hu/public/uploads/peterffy-gergely-a-vasuti-kozlekedes-ujrainditasanak-nehezsegei-a-ii-vilaghaboru-utan-palyaallapot-jarmupark-szenhelyzet\\_56a72937d4ad4.pdf](http://uni-eszterhazy.hu/public/uploads/peterffy-gergely-a-vasuti-kozlekedes-ujrainditasanak-nehezsegei-a-ii-vilaghaboru-utan-palyaallapot-jarmupark-szenhelyzet_56a72937d4ad4.pdf) – utolsó elérés: 2016. november 29.)
- Stark Tamás: Háborús népességmozgás a Kárpát-medencében (1938–1948). In: KSH Történeti Demográfiai Évkönyve. 2001. Budapest. 2001. 389–410. p.
- Szabó Lajos: Egy mozdonyvezető visszaemlékezései. Vasúthistória 1994. 393–419. p.
- Szénbányászat háború utáni helyzetéről lásd: Dokumentumok a magyar szénbányászat történetéből, 1945–1949. Összeáll. és bev.: Erdmann Gyula – Pető Iván. Budapest. 1975.
- Tolnay Lajos: A vasúti alépítmények és a felépítmény korszerűsítésének kérdései. In: Magyarország közlekedésügye. Szerk.: Dúzs János. Budapest. 1947. 54–63. p.
- Újra gurulnak a vonatok. A visszaemlékezések alapján összeállította és kiegészítette: Lovas Gyula. Budapest. 1996.
- Vadkertty Katalin: A kitelepítéstől a reszlovakizációig. Pozsony. 2007.
- Varga László előadása az 1946 aug. 11-i I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszuson. Közlekedési Közlöny különszáma. 4–10. p.
- Varga László: Helyzetkép az Államvasutakról. Közlekedési Közlöny. 1946. 2. szám. 9–10. p.
- Zinner Tibor: A magyarországi németek kitelepítése. Budapest. 2004.

## Mellékletek



1945. áprilisi vonalhálózati térkép a rendszeres forgalomról MÁVKI. BG f. 1. d. Pécsi Üzletvezetőség összefoglaló jelentése a háborús események alatti és utáni eseményekről, a bekövetkezett változásokról. 1945 július. Forgalmi szolgálat fejezet térképmelléklete.



Dombóvár állomása bombázás után, 1944 vége  
Fortepan/Erky-Nagy Tibor



*Bajai Duna-híd újjáépítése, 1950.  
Fortepan/UVATERV*