

SZÁRAZFÖLDI ODÜSSZEIA

A II. VILÁGHÁBORÚ UTÁNI VASÚTI UTAZÁS – A FORRÁSTÍPUSOK TÜKRÉBEN

PÉTERFFY GERGELY

„*Férfiuról szólj nékem, Múzsza, ki sokféle bolygott s hosszan hányódott, földülván szentfalu Tróját.*”¹ A fenti verssorokkal kezdődik az emberiség egyik legkorábbi eposza, az Odüsszeia. Ithaka királyának bolyongását később számtalan híres ember élte át, amelyek történetei az irodalom révén fennmaradtak. Sokkal nehezebb viszont feltárni az egyszerű emberek „kalandzásait”, még ha csak 70 évre kell is visszatekinteni. A második világháború mérhetetlen szenvedést zúdított az emberiség nyakába, az I. világháborúval szemben – ahol elsősorban a katonák voltak a háború áldozatai – a polgári lakosság is a totális háború áldozatává vált. Milliókat hajtott, sodort el a háború otthonából, hogy aztán – ha életben maradtak – hazatérjenek, és folytassák életüket. Nem lehetett kivétel ez alól Magyarország sem. A front elvonulásával, illetve a háború befejeztével tömegesen kerekedtek fel az emberek, hogy hosszabb-rövidebb bolyongás után visszatérjenek övéikhez, vagy hogy messzi vidékeken szerezenek élelmiszert.

A visszaemlékezésekből élénk táruló kép mind-mind ezernyi kis „odüsszeiáról” tanúskodik. Az útnak indulók gyakran a következő pillanattól is félve, összezúzott bizalommal, elkésereedve a háború okozta testi-lelki sebektől próbáltak visszatérni a régi megszokott kerékvágásba, hogy ott folytathassák életüket, ahonnan a háború forgószele elragadta őket.

Jelen tanulmány a II. világháborút követő évek vasúti utazási körülményeire fókuszál, hiszen a szétrombolt Magyarország egyetlen úgy-ahogy működő közlekedési hálózata a vasút maradt. De milyen források állnak a kutató rendelkezésére jelen témában? A dolgozat célja tehát kettős, az 1945 és 1949 közötti hétköznapi vasúti utazás körülményeinek bemutatása mellett számba venni, hogy mire használhatóak fel a különböző források egy művelődéstörténeti kutatás során.

¹ Devecseri Gábor fordítása.

A közlekedés háborús veszteségei

Az utazás valódi nehézségeinek megértéséhez azonban ismerni kell a közlekedési viszonyokat. A minden korábbinál pusztítóbb háború során az ország hatalmas veszteségeket szenvedett el emberéletben és anyagi javakban egyaránt. Az országot ért pusztítás a nemzeti jövedelem 40%-át tette ki 1938-as árfolyamon számolva. Ezen belül a közlekedési ágazat szenvedte el a teljes pusztítás 17%-át. A gépjárművek vagy megsemmisültek, vagy valamelyik hadsereg kezébe kerültek, de a makadám utak 70%-ában és az állandó burkolatú utak ötödében keletkezett súlyos károk, továbbá a hidak 26%-ának – köztük az összes Duna- és Tisza-hídnak – megsemmisülése miatt az autózás gyakorlatilag megszűnt.² Ugyanez mondható el a hajóparkról; ami nem süllyedt el aknáktól vagy a harci cselekmények közben, azokat nyugatra menekítették.³ A hajózás megindulását a hajópark kisebb részben pusztulása, nagyobb részben nyugatra hurcolása, illetve a hajó- és hídroncsok mellett a rengeteg robbanószer és akna is akadályozta. Roncsok összegyűjtésével⁴ és azok házilagos barkácsolásából, illetve a szovjet hadsereg roncsautóinak egy részéből születtek meg az első gépkocsik. A közúti gépjárműállomány növekedésének nagy lökést adott 1946-ban az Egyesült Államok által nyújtott 15 millió dolláros áruhitelből vásárolt, az amerikai hadsereg feleslegessé vált európai készleteiből származó gépkocsik. 1949-re sikerült nagyjából helyreállítani a közúthálózatot, valamint a nagyobb folyami hidak egy részét – még ha csak ideiglenesen is.⁵

Az ország közlekedési rendszerének gerincét alkotó vasút is súlyos károkat szenvedett, különösen a szövetségesek bombázásaitól, illetve a visszavonuló német és magyar hadsereg rombolásaitól. Megsemmisült vagy használhatatlanná vált a vágányok 38%-a, a vasúti épületek 45%-a, a hidak és átvezetők 83%-a – köztük az összes 50 méternél hosszabb híd –, a távközlő berendezések 82%-a, valamint a biztosítóberendezések 70%-a. A járműállomány veszteségei is igen impozáns számokat mutattak, a mozdonyok és motorkocsik 89%-a, a személykocsik 85%-a, illetve a teherkocsik 86%-a tűnt el, semmisült meg, vagy vált hadizsákmánnyá. A járműállomány tételes veszteségei: 1222 gőzmozdony, 82 villamosmozdony és motorkocsi, 2947 személykocsi, 892 kalauz- és postakocsi, 43450 tehervagon.⁶

² Ábrahám, 1978. 71–72.

³ Baráth, 2003. 187.

⁴ Kereskedelem- és Közlekedésügyi Miniszter 6000/1945. sz. rendelete (1945. június 12.): a roncsgyűjtés koordinálására hozták létre a Gépkocsironcsgyűjtő és Építő Központot. Ocskay, 2014. 34.

⁵ Kossuth híd: 1946 január 18.; Szabadság híd: 1946. augusztus 20.; Margit híd: 1947 ősz – 1948 augusztus 1.; Lánchíd: 1949. november 20. Átadási időpontokat lásd: Frisnyák, 2001.

⁶ Mezei, 2009. 169.

1938-as árfolyamon számítva 2,8 milliárd pengőre becsülték a szakemberek a vasutat ért háborús károkat.⁷

A vasúti veszteségeket a különböző jelentéseken, összefoglalókon kívül szemléletesen mutatják be a korabeli fotók. Az internet segítségével egyre több közgyűjtemény, illetve magánszemély, valamint egyesület, intézmény teszi elérhetővé gyűjteményének darabjait, vagy felületet biztosítanak a publikáláshoz (sajnos a hazai múzeumok többsége nem tud élni ezzel a lehetőséggel, csak a helybeni kutatással van mód feltérképezni a gyűjteményt).⁸ Ennek segítségével számtalan eddig nehezen hozzáférhető vagy ismeretlen fénykép került a tudományos kutatás látószögébe. Az egyik legnagyobb és folyamatosan bővülő magyar vonatkozású honlap a Fortepan, ahol jellemzően magánszemélyek képei kerülnek digitalizálásra.⁹ Az itt lévő nem kevés fotó segítségével képet kaphatunk többek között a Keleti pályaudvar, valamint a Déli pályaudvar területén történt harcok nagyságáról. Előbbinél a vonatfogadó csarnok tetőszerkezetének romjai, valamint a pályaudvar melletti kiegészítő HÉV-állomás épülete; utóbbinál a pályaudvaron megrongálódott, kilótt vasúti járművek és a hajdani igazgatósági épület romjai tárulnak a néző szeme elé. Szintén érdemes végigböngészni a Magyar Távirati Iroda archív felvételeit, bár ezek a fotók elsősorban az újjáépítést dokumentálják.¹⁰

A világháló mellett nem szabad elfeledkezni a fotóalbumok nyújtotta lehetőségéről sem. Kis számban, de kifejezetten vasúti fotók publikálására is születtek albumok, ezek közül kettő mindenképpen említést érdemel: a Tóth Sándor által Finta Béla – Sopron környékén készített – fotóiból szerkesztett, valamint a Frisnyák Zsuzsa által összeállított, a vasút történetét képekben elmondó kiadvány.¹¹

A romeltakarítás és a megrongált pályák járhatóvá tétele – általában szovjet katonai intézkedésre – azonnal elkezdődött a rendelkezésre álló műszaki anyagok

⁷ Horváth, 1998. 51.

⁸ Elsősorban azok a közgyűjtemények jöhetnek szóba, amelyek helytörténetet vagy országos köztörténetet kutatnak, valamint országos gyűjtőkörű szakmúzeumok, mint a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, a Hadtörténeli Intézet és Múzeum vagy például a Rendőrség-történeli Múzeum.

⁹ Déli összekötő vasúti híd bombázása: http://www.fortepan.hu/_photo/download/fortepan_24316.jpg; Déli pályaudvarról készült felvételek: http://www.fortepan.hu/_photo/download/fortepan_52117.jpg; http://www.fortepan.hu/_photo/download/fortepan_52074.jpg; http://www.fortepan.hu/_photo/download/fortepan_52066.jpg; http://www.fortepan.hu/_photo/download/fortepan_52059.jpg; Keleti pályaudvarról készült felvételek: http://www.fortepan.hu/_photo/download/fortepan_7516.jpg; http://www.fortepan.hu/_photo/download/fortepan_7515.jpg (a hivatkozások utolsó megnyitása: 2015. június 10.)

¹⁰ http://www.europaphotohub.eu/heux/?detail=1&guid=MTIFMAFI_____5329 (utolsó megnyitás: 2015. november 29.)

¹¹ Tóth, 2008. 135–150.; Frisnyák, 2009. 167., 170.

függvényében. A helyreállítást meggyorsítandó gyakran kivezényelték a környék lakosságát is néhány napra. Ennek a megfeszített munkának is köszönhetően a vasúthálózat nagy része ideiglenes megoldásokkal – a hidak kivételével – 1946 végére járhatóvá vált, bár az év áprilisában még 188 km egyvágányú pálya volt járhatatlan felrobbantott hidak miatt, kétvágányú pályákon pedig 601 km-en csak az egyik vágányon lett helyreállítva a sín pár – gyakran a második vágány sínnyagából.¹² Egy 1948-as vasúthálózati térkép még mutat foghíjakat, járhatatlan szakaszokat, mint például a Börgönd és Szabadbattyán közötti 10 km hosszú vonalat, valamint még mindig több fővonalon hiányzott a második vágány.¹³ A teljes hálózati újjáépítés a nagyobb folyami hidak helyreállításával csak 1955-ben fejeződött be. A térkép érdekessége, hogy az egyes vonalak műszaki állapota is fel lett tüntetve, amiből az adott vonalon közlekedő vonatokra is következtetni lehet.

A vasúti járműállomány közvetlenül a háború után mindössze 127 működőképes gőzmozdonyt, 285 személykocsit és 5116 teherkocsit tett ki.¹⁴ Az ország gazdasági életének beindítása elképzelhetetlen volt ilyen szerény járműállománnyal, ezért az alig pár nappal korábban kereskedelmi és közlekedésügyi miniszterré kinevezett Gerő Ernő 1945. május 20–21-i Magyar Kommunista Párt Országos Értekezletén – a párt vezetőségének jóváhagyásával – meghirdette a vasúthálózat gyorsított ütemű helyreállítását célzó „*Arccal a vasút felé!*” programot.¹⁵ Addigra 169 személykocsit, valamint 5712 kalauz- és teherkocsit javítottak ki a műhelyekben.¹⁶ A szovjet vasúttól átvett versenymozgalom értelmében egy év alatt ötszáz mozdony és tízezer kocsi helyreállításával számoltak, de 1946 februárjában már 600 mozdonyt, 945 személykocsit és 10500 teherkocsit jelentettek újjáépítettnek.¹⁷

A járműpark krónikus hiánya miatt Magyarország 510 gőzmozdonyt vásárolt kedvezményes áron 1947 áprilisában az Egyesült Államok feleslegessé vált európai hadikészletéből.¹⁸ Az év végéig tartott az itthon maradt, illetve a külföldről

¹² MÁV Központi Irattár (továbbiakban: MÁVKI). Pécsi Igazgatóság gyűjteményes iratai. PG. 10001. doboz. 1946. áprilisi üzemgazdasági jelentés

¹³ Országos Széchényi Könyvtár Térképtára, TM. 6565. Felbontott második vágányok: Rákos–Újszász, Miskolc–Sátoraljaújhely, Kisújszállás–Debrecen és Sárbogárd–Rétszilas között. A vasúthálózatban történt károkról és az újjáépítési tervekről több cikk is publikálásra került: Ertl, 1946. 13.; Fodor, 1946. 16–17.; Dénes, 1946. 26–28.; Kullmann–Jankovich, 1946. 32–33.; Kopasz, 1946/a. 116–120.; Kopasz, 1946/b. 129–130.; Kopasz, 1946/c. 136–138.

¹⁴ Csiba, 1998. 239.

¹⁵ Baráth, 2003. 181.

¹⁶ Keller, 1995. 84.

¹⁷ Baráth, 2003. 187.

¹⁸ Csiba–Károly, 2007. 47–51.

visszakerült sérült járművek újjáépítése, így 1948 januárjában 1271 gőzmozdonyt, 19 villamos mozdonyt, 60 motorkocsit, 2700 személy-, kalauz- és poggyászkocsit, valamint 40000 tehervagont számolt a Magyar Államvasutak járműparkja. Ezzel együtt 1578 mozdonyt, motorkocsit és motor-mellékkocsit mint külföldön lévő járművet tartottak nyilván további személy- és teherkocsik mellett. Az 1948. február 2-án aláírt moszkvai egyezményben jelentős számú vasúti járművet adott át a Szovjetunió Magyarországnak, amelyek nem magyar eredetű részét cserealapként használták fel a későbbiekben, mivel a háború következtében az európai vasutak járművei összekeveredtek, és az 1950-es évek második feléig tartottak az úgynevezett restitúciós eljárások, azaz a vasúti járművek kicserélése, visszaadása az eredeti tulajdonosnak.¹⁹

Mivel a személykocsik száma továbbra is elmaradt a szükségestől, ezért 1947-ben a MÁV műhelyeiben kéttengelyes fedett teherkocsik személykocsivá történő átalakításával próbálta meg kezelni a helyzetet. Az ideiglenes megoldásnak szánt, a köznyelvben csak bocipullmanként említett kocsik végül az 1960-as évek elejéig maradtak közforgalomban. Ezekre a teherkocsikra ajtót és ablakot vágtak, valamint padokat és wc-t szereltek be, később pedig világító- és fűtőberendezést is kaptak.

Az államvasút korlátozott személyszállítási lehetőségeiről nyújt jellemző képet Bebrits Lajos²⁰ államtitkár 1947. július 5-i figyelőlapja:

¹⁹ Tízezer tehervagon átadásáért cserébe a MÁV debreceni járműjavító üzeme hatezer nyitott teherkocsit épített át széles nyomtávúra, valamint a MÁV lemondott az 1945. szeptember 1. és 1947. december 31. között a vasúthálózatán közlekedett szovjet jóvátételi és kereskedelmi szállítások díjáról. Ezen felül a szovjet fél ellenszolgáltatás nélkül átadott még 308 gőzmozdonyt, 408 személy- és 3428 teherkocsit. Frisnyák, 2001. 197–198.

²⁰ Bebrits Lajos (Teregova, 1891 – Budapest, 1963) a temesvári piaristáknál tett érettségi után vasúti tisztképzőt végzett, majd a MÁV forgalmi tisztje lett 1910–19 között. 1917-ben belépett az MSZDP-be és a vasutas szakszervezetbe, 1919-től a bánáti és erdélyi szervezet titkára lett, tevékenységéért a román hatóságok többször letartóztatták. 1923-ban az Egyesült Államokba emigrált, ahonnan 1932-ben utasították ki, ekkor a Szovjetunióba távozott, ahol a szovjet vasutaknál kapott állást, emellett újságírással is foglalkozott. 1938-ban letartóztatták, de a következő évben szabadon engedték. 1945-ben tért vissza Magyarországra, 1945. december és 1949. február között a közlekedési tárca osztályvezetője, majd államtitkára volt. 1949. február 18-án nevezték ki a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium élére, ahonnan 1956. október 29-én távolították el. 1949–52 között a Népgazdasági Tanács, 1954–56 között az MDP KV póttagja. 1957 májusától 1959 novemberéig Magyarország nagykövete Svédországban és Norvégiában. 1959–1962 között az Országos Idegenforgalmi Tanács főtitkári tisztét töltötte be. http://www.tortenelmitar.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=3478&catid=43:b&Itemid=67&lang=hu

„Nem hiszem, hogy szükség volna arra, hogy az őszi-téli idényben a közlekedő személyvonatok számát emeljük. Egy erősebb személyforgalom lebonyolításához mozdonyunk sem lenne elegendő ebben az idényben. Ha nem adunk több vonatot, lényegeset kell azonban tennünk a személykocsiparkunk megjavítása tekintetében.

A következőket gondolom:

1. Minden személyszállító kocsit be kell ablakozni. Beleértve ebbe a budapesti és vidéki munkásvonatok személykocsijait. A bedeszkázott ablakoknak ősziig teljesen el kell tűnniök.
2. El kell tűnniök a fedett teherkocsiknak a személyszállításból. Ez annál inkább szükséges, hogy az őszi-téli teherforgalomban az áruszállításhoz kell igénybe vennünk e kocsikat.
3. Biztosítanunk kell 100%-ra a leghosszabb személyvonatnak is a fűtését. Ha kell, fűtőkazánkocsik számának emelésével.
4. Biztosítanunk kell a megfelelő világítást, és ahol nincs villanyvilágítási lehetőség, ki kell találni valamit, el nem lopható világítási eszköznek bevezetésével.
5. A kocsik tisztántartását, féregmentes állapotát, ablakok mosását, WC-k tisztában tartását, megfelelően szervezett munkásbrigádokkal kell biztosítani.
6. A kocsik oldalfalán kétséget kizárólag oda kell tenni az osztályt.
7. A kocsik belsejét kulturálisabbá változtatni. Plüss, vagy bársonyt természetesen nem adunk még, bőrt sem, vagy nagyon mérsékeltten, de meg lehet kezdeni, különösen a II. osztályú kocsikban a WC-be mosdók beállítását. Képeket, érdekes hirdetéseket, térképeket, menutrendi adatokat lehetne elhelyezni a kocsik falain.

Ha ezeket megcsináljuk, megint egy lényeges lépéssel visszük előre a személyszállítás ügyét.”²¹

A MÁV igazgatóság 1947. augusztus 26-i jelentése alapvető nehézségekre, műszaki akadályokra mutatott rá. 940 saját és 774 idegen cégjelzésű személykocsiban hiányzott részben vagy teljesen az üvegezés. A MÁV-kocsik beüvegezéséhez mintegy 6000 m² üveg, 2500 fém és 3000 fa ablakkeret, valamint 6000 db ablakemelő rugó; az idegen jelzésű kocsik beüvegezéséhez további 12000 m² üveg, valamint 12000 fém és fa ablakkeret beszerzésével számoltak. Az utóbbiak helyreállítása nem tűnt gazdaságosnak, hiszen ki tudta volna megmondani, hogy mikor kell visszaadni eredeti tulajdonosának a kocsit, ezért Európában általános volt az idegen eredetű vasúti járművek minimális szintű karbantartás melletti ki-

²¹ Pálmány, 1981. 279.

használása ezekben az években. Varga László²², a MÁV elnök-vezérigazgatója által szignált jelentés ezért csak az államvasút saját kocsijainak újjáépítése után látott esélyt az idegen eredetű személykocsik használhatóvá tételére. A jelentés kitért a szükség-személykocsik kérdésére is: „Mivel sem az utaslétszám csökkenésére, sem az üzempépes személykocsiállagunk számottevő növekedésére vagy elhurcolt kocsijaink hazatérésére az őszi és a tél folyamán nem számíthatunk, teherkocsik beállítására a személyszállító vonatokba még hosszú ideig szükség lesz. Ennélfogva kívánatos volna ezeket a kocsikat személyszállításra lekötöni, megfelelően megjelölni és a személyszállításra alkalmasabbá tenni, vagyis állandó padokkal, zárható ablakokkal, esetleg más kényelmi berendezésekkel ellátni és mint személyszállító kocsikat kezelni.”²³ A fűtés terén valamivel jobb volt a helyzet, a saját kocsik fűtőberendezéseinek, illetve a kazánkocsik²⁴ javítása már zajlott, az idegen eredetű kocsiknál pedig szükségmegoldásokkal igyekeztek javítani az utazási komfortot. Ami a világítást illette, a javítóműhelyeknek november 1-ig kellett elkészülniük a 793 MÁV-jármű világításának javításával. A külföldi kocsik hiányosságait szintén csak ideiglenes megoldásokkal tudták megoldani, mivel alkatrész beszerzése nem állt módjában az Államvasutaknak.

A fenti sorok érzékeltetni próbálják, milyen nehézségek akadályozták műszaki oldalról a vasúti közlekedés helyreállítását. A vasúti közlekedés reorganizációját jelentősen lassította a nehézipari vállalatok jóvátételi leterheltsége, ami különösen a járműpark vonatkozásában érhető tetten. A Ganz, a MÁVAG és a győri Magyar Vagon és Gépgyár nem tudott új megrendeléseket vállalni, kapacitásuk töredékét tudták csak javításokra biztosítani, ezért a MÁV saját műhelyeire várt a feladat, hogy a romos járműveket újjáépítsék, illetve a roncsokból új járműveket építsenek. Azonban a műhelyek is csak 1945 júniusától tudtak ehhez a feladathoz hozzálátni, addig ugyanis elsősorban a Vörös Hadsereg részére kellett különböző javító munkákat teljesíteniük.

²² Varga László (Budapest, 1891 – Budapest, 1950) 1915-ben gépészmérnöki oklevelet szerzett Budapesten, majd a MÁV vasútépítészeti szakszolgálatánál dolgozott. Végigjárva a MÁV ranglétráját 1943-tól a MÁV igazgatóságán főosztályvezető. 1945. október 16-án nevezték ki a MÁV elnökévé. Kiemelkedő munkássága révén szerveződött újra a vasúti közlekedés. 1949-ben letartóztatták, és koncepció perben halálra ítélték, 1950. február 4-én végezték ki. 1990-ben rehabilitálták. Lovas, 1991. 25–42.

²³ Pálmány, 1981. 280.

²⁴ A hosszabb vonatok fűtésére nem volt elegendő a mozdonyok kazánjából elvezetett gőz, ezért a hosszabb szerelvények megfelelő felfűtésére úgynevezett kazánkocsikat is besoroztak a vonatba, amelyek biztosították a szükséges fűtési gőzt.

Utazás az újjáépülő vasúton

A pályahálózat és a járműpark alakulásának rövid ismertetése után rátérhetünk magára az utazás körülményeinek felvázolására. Vonattal csak érvényes jeggyel, utazási okmánnyal lehet utazni, nem volt ez másképpen korábban sem. A háborús viszonyok viszont alaposan felforgatták a rendet, közvetlenül a harcok utáni hetekben, hónapokban nem lehet rendszeres, menetrend szerinti közlekedésről beszélni. Nemcsak a pályaállapotok vagy járművek hiánya miatt, hanem mert 1945. június 5-ig a Vörös Hadsereg irányította a vasúti közlekedést, minden vonat közlekedéséhez előzetes engedélyt kellett szerezni a szovjet hadsereg vasúti parancsnokságától.²⁵ A Szövetséges Ellenőrző Bizottság 1945 októberében adta vissza az Államvasutak irányítását, de a katonai szállítások miatt továbbra is megmaradt a magyar vasúthálózat feletti szovjet befolyás.

A közigazgatás lassú magához térésével egyre több korlátozást tudtak bevezetni a közlekedés terén, hogy a legszükségesebb élelem- és nyersanyagszállító tehervonatok, valamint a munkásokat szállító személyvonatok közlekedését biztosítsák. Rengetegen indultak útnak, élelmiszerszerző utakra, vagy csak hogy hazatérjenek, ám a rendelkezésre álló kevés vonat miatt a kormány 1945. május 15-től hatósági engedélyhez kötötte az utazást. Csak az államrendőrség vagy a községi előjáróság által kiállított „Utazási igazolvánnyal” lehetett jegyet váltani.²⁶ Július 25-től tovább szűkítették az utazásra jogosultak körét, a fővárosi munkásvonatokra is kiterjesztették az utazási igazolványi kötelezettséget, valamint egyes vonatknál bevezették a vonathasználati jegyet, amelyet a menetjegyen felül kellett megváltani. Ide a távolsági vonatok többsége tartozott, amelyeket tilos volt a fővárostól 60 kilométeren belüli utazáshoz igénybe venni, és a vonathasználati jegyet is csak a rendelkezésre álló helyek alapján szolgáltatták ki. Ennek hiányában az utast – elvileg – a legközelebbi állomáson leszállították a vonatról.²⁷ Az év hátralévő részében, illetve 1946-ban további szigorításokat léptettek életbe, bár a gyorsvonatokon egy útra előírt vonalhasználati jegyet 1946 augusztus végén eltörölték.²⁸ Előfordult persze az is, hogy hamis igazolvánnyal próbáltak kibújni a korlátozások alól, illetve igénybe venni a korlátozás alá eső vonatokat.²⁹

Regionális korlátozásokra is sor került. 1946. január 31-től május 8-ig a népjóléti miniszter kérésére az ország északkeleti részében tomboló kiütéses tifuszbizonyosság miatt a közlekedésügyi miniszter rendeletére a Miskolc–Edelény–Boldva,

²⁵ A nyugat-dunántúli vasúthálózat üzemeltetéséért felelős Szombathelyi Üzletvezetőség irányítását azonban csak 1945 júliusának közepén kapta vissza a MÁV.

²⁶ Közlekedési Közlöny, 1945/1. 1.

²⁷ Közlekedési Közlöny, 1945/9. 371–373.

²⁸ Közlekedési Közlöny, 1946/42. 539.

²⁹ MÁVKI. Digitális Nyilvántartó Rendszer 2 (továbbiakban DNR 2). 15/1947/17369 sz.

Szerencs–Hidasnémeti, Miskolc–Szerencs–Sátoraljaújhely, Miskolc–Hidasnémeti, Miskolc–Sajókaza–Bánréve és a Barcika–Ormospuszta vasútvonalak összes állomásán – Miskolc kivételével – csak az szállhatott vonatra, aki friss orvosi igazolást tudott felmutatni, hogy élősödőktől mentes, és nem szenved fertőző betegségben.³⁰ Szintén korlátozták a vonatforgalmat a németek kitelepítése során a Budapest-környéki érintett településeken, ezeken az állomásokon nem álltak meg a vonatok, külön rendőri biztosítással haladtak át az érintett településeken, településrészekben.³¹

Amíg a fenti szabályozásokhoz csak végig kell böngészni a különböző közlönyöket, addig az utazás miliőjének megragadására elsősorban a visszaemlékezések szolgálnak hasznos forrásként, amelyek lelőhelyei rendkívüli változatosságot mutatnak: lehet önálló könyv,³² de igen gyakran valamilyen periodikában látnak, láttak napvilágot.³³ A vasutasok szemszögéből örökölte meg Lovas Gyula igen értékes visszaemlékezés-gyűjteményével a háború utáni egy-másfél év történéseit, amelyet nem lehet figyelmen kívül hagynia egyetlen a témával foglalkozó kutatónak sem.³⁴ Bár a munka elsősorban a vasutasok megszólaltatásával idézi fel 1945–1946 embert próbáló éveit, egy rövid fejezetben kitér az általános utazási szokásokra is, még néhány korabeli sajtóban megjelent cikk segítségét is igénybe véve érzékelteti a korszak vasúti közlekedésének nehézségeit. A szocializmus alatt minden nagyvállalat rendelkezett saját újsággal, amelyek időnként szintén közöltek visszaemlékezéseket³⁵, de előfordult, hogy lapelődjükből³⁶ vettek át cikket. Idesorolhatóak a rádióban vagy televízióban lejátszott interjúk is, bár ezek felhasználása az MTVA archívumának kutatási struktúrája miatt egyelőre igen problematikus. A nem kiadott kéziratok esete problémás kérdés, amelynek eldöntése nem feladata jelen tanulmánynak. Itt csak jelezni szeretnénk, hogy a közgyűjteményekben számtalan kéziratban maradt visszaemlékezés, önéletrajz található,

³⁰ Közlekedési Közlöny, 1946/8. 36.; 1946/24. 356.

³¹ Keller, 1995. 92.

³² Halas György, 2005.

³³ Szabó, 1994. 393–419.

³⁴ Lovas, 1996. Különösen a 401–419. Megemlítendő továbbá Moldova, 1977., hiszen a szociográfiai riportkötetben számos helyen olvashatók vasutasok visszaemlékezései a tárgyalt korszakról.

³⁵ Martinkó Károly: Gyalog a sínek mentén. Vasút, 1988. június. 2.

³⁶ K.F., 1978. 4.

de az interneten is egyre több memoárt lehet olvasni.³⁷ Különösen a tematikus oldalak lehetnek a kutató segítségére.

A források közé tartoznak a filmhíradók is, amelyek szerencsére online módon is elérhetők.³⁸ A korabeli felvételek hasznos segítői, adott esetben akár értelmezést segítő eszközei is lehetnek a kutatásnak. Erre jó példát jelent a Kullmann Lajos és Jankovich Antal által a MÁV villamos berendezéseinek újjáépítéséről írt cikke, ahol az szerepel, hogy a hegyeshalmi fővonalon a villamos felsővezeték helyreállítása megtörtént a Budaörs–Felsőgalla szakaszon. Ezzel szemben a helyreállított szakasz ünnepélyes átadásakor készített Mafirt Krónika 1945. októberi filmfelvételén jól látszik, hogy a kétvágányú pályán csak az egyik vágány felett lett helyreállítva a villamosvezeték.³⁹ A fenti példán kívül forrásként szolgálnak a közlekedő vonatokról, az állomások állapotáról, egy-egy újjáépített vasútvonal átadási ünnepségéről is.⁴⁰

Nélkülözhetetlenek a korabeli újságok is, nemcsak egy jelentősebb belpolitikai vagy gazdasági eseményről készült tudósítás vagy riport, hanem az olvasói levelek miatt is. Külön kiemelendőnek tarjuk a vasút területén elkövetett bűncselekmények vagy balesetek forrásául is felhasználható periodikákat, mint például a Magyar Rendőr és a Határőr című lapok. A napi vagy heti sajtótermékek átvizsgálása ugyanakkor rendkívül nagy időráfordítást kíván, az eredmény pedig valószínűleg nem áll arányban a befektetett idővel és energiával, ezért inkább helytörténeti kutatáshoz vagy regionális keretek közötti kutatáshoz hasznosíthatóak.

A korszak miliójének, tárgyi világának minél alaposabb megismeréséhez hasznos segédletet jelentenek az aprónyomtatványok. Az utasokat tájékoztató plakátok

³⁷ Dér Zoltán visszaemlékezése bővebben: http://sopronanno.hu/archivum/irodalom/mu?field_focim_irodalom_tid=2135&sort_by=created&sort_order=ASC. (utolsó megnyitás: 2015. október 30.) Köszönettel tartozom Jakatics Árpád nyugalmazott középiskolai tanár úrnak, amiért részleteket bocsátott a rendelkezésemre a visszaemlékezéséből. A kézirat eredetije átadásra került a MNL Győr-Moson-Soproni Megye Soproni Levéltárának.

³⁸ A Magyar Nemzeti Digitális Archívum által digitalizált filmhíradók elérhetők www.filmhiraadokonline.hu című honlapon.

³⁹ Kullmann–Jankovich, 1946. és Mafirt Krónika, 10. szám. 1945. október.

⁴⁰ Mafirt Krónika, 10. szám. 1945. október. Az Eger–Putnok vasútvonal átadása. Valójában a vonalon a forgalmat csak 1946 tavaszán vették fel, ugyanis az alagút- és hidépítési munkálatokkal még nem végeztek. Mafirt Krónika, 19. szám. 1946. január. Nemzeti Segély gyermekvonat indulása a Keleti pályaudvarról. Mafirt Krónika, 41. szám. 1946. november. A Déli összekötő vasúti híd ünnepélyes átadása. Mafirt Krónika, 107. szám. 1948 február. Tótkomlós–Békéssámszon között épült kisvasút átadása. UEFI Magyar Filmhíradó. 20. szám. 1948 július. Keleti és Nyugati pályaudvarok helyreállításának bemutatása.

és hirdetések mellett a magyar–oroszl kétnyelvű igazolványok és a menetjegyek tehetik kézzelfoghatóvá a vizsgált időszak hétköznapi életét. A menetrendek révén ugyanakkor a vasúti hálózat egészének működésére lehet következtetni. Honnan hová lehetett utazni, milyen osztályon, milyen időtartammal és mennyiért. A vonatok száma, gyakorisága és neme révén következtetni lehet egy térség vonzaskörzetére, a munkásvonatokból például a centrum ipari jellegére – bár itt nagy segítséget jelentene, és pontosabb képet adna, ha a korabeli személyszállító vonatok összeállítási rendje is felhasználható lenne.

A fenti források ugyan sokat közvetítenek a múltból, ám kellő forráskritika nélkül félrevezethetik a kutatót. Az egykorú médiában közzétett adatok nem minden esetben nélkülözték a kozmetikázást, elsősorban a minisztérium által átadott adatoknál merülhetnek fel kétségek.⁴¹ A visszaemlékezések sem mondhatók problémamentesnek, hiszen az idő haladásával az emberi emlékezet meggyengül, így fennáll a veszély, hogy az adatközlő egy eseményt téves időponttal azonosít, vagy akár több eseményt mos össze. Jó példa rá Dér Zoltán visszaemlékezése, amelyben a szerző 1946 tavaszára helyezi a Sopron–Budapest–Sopron motorvonati járat bevezetését, holott az már 1945 novemberének utolsó napján elindult.⁴² Előfordulhat persze az is, hogy a visszaemlékező valamilyen okból kifolyólag nem úgy adja vissza a történeteket, ahogy azoknak tanúja volt, hanem szándékosan torzít. Természetesen az egyén helyzetmegítélése egy adott szituációban objektív és szubjektív tényezők függvénye, ami későbbi interpretációját is befolyásolja.

Az elméleti fejtegetés után térjünk vissza a lassan újjászerveződő vasúthoz. Naivitás lenne azt feltételezni, hogy a zürzavaros hónapokban senki sem utazott érvényes jegy nélkül, de még 1946-ban, a vágató infláció időszakában is sokan potyáztak, vagy bíztak a vasutasok jóindulatában. Dér Zoltán soproni gimnáziumi tanár 1946 kora nyarán két kilogramm sóért tudott jegyet váltani magának és lányának Budapestre. Apostagra akart utazni édesanyjához, ám a kétnapos fővárosi tartózkodás alatt annyira megemelkedett a jegy ára, hogy csak lányának tudott jegyet váltani, ő maga gyalog indult tovább. Bár augusztusi hazautazásuk is hason-

⁴¹ Kopasz Károly, MÁV-igazgató, a Roediger-Schluga Miklós és társai hűtlenségi per 1949. szeptember 12-én tartott második főtárgyalása során tanúvallomásában az állította, hogy a nyilvánosságra hozott adatok propagandacélt szolgáltak, azok általában kozmetikázottak voltak. Varga László MÁV-elnök, a per III. rendű vádlottja viszont szilárdan kitartott többször is felvett vallomásában elmondottakhoz, miszerint előadásaiban, cikkeiben, valamint az 1946-ban megrendezett közlekedési kiállítás anyagában csak valós adatokat használt fel. Kopasz Károly vallomása is óvatosan kezelendő, tanúvallomásában igyekezett semleges válaszokat adni a feltett kérdésekre, nehogy ő is belekeveredjen a részben a közlekedés régi szakembereinek lefejezését célzó perbe. Hadtörténelmi Levéltár. Hb. 398/1949-es hadbírószági büntetőper iratai. 55. doboz. 130-as naplószerű tétel.

⁴² Közlekedés Közlöny, 1945/29. 706.

lóan kalandosra sikerült, mint leutazásuk Apostagra, az újonnan bevezetett forint révén sikerült normalizálni a menetjegyek árát – még ha viszonylag magas áron is. Mint megjegyzi Dér, nem volt példanélküli az esete. *„Ezen a nyáron sokan jártak úgy, mint én, hogy nem volt pénzük a hazautazásra. Benkő László Berzsenyi gimnáziumi tanár kartársam azt a módot választotta, hogy hordárkodott az állomásokon, amíg elég pénzt nem szedett össze. Voltak olyanok is, akik egyszerűen jegy nélkül, vagy csak részleges jeggyel ültek fel a vonatra azzal a kijelentéssel, hogy pénzünk nincs, és mégis minden áron haza kell jutnunk. A jószívű vasút elvitte hát őket akár ingyen is a lakóhelyükre.”*⁴³

De ne szaladjunk előre az időben! A harcok elmúltával a helyben maradt vasutasok igyekeztek felvenni a forgalmat, feltéve, hogy volt járható pálya, működőképes mozdony, valamint tüzelőanyag és víz. Mint arról már szó volt, a szovjet katonai vezetés is erőteljesen szorgalmazta a vasutak mihamarabbi helyreállítását és a vonatok megindulását – elsősorban hadiszállítás céljából –, így már 1944 októberének végén volt vonatforgalom Debrecen és Püspökladány között, december végétől pedig már Záhonyba és Mátészalkára is el lehetett jutni a cívisvárosból. 1945 elején indult el az első vonat Szeged és Békéscsaba között, itt a felrobbantott algyői Tisza-hídon csak gyalogosan lehetett átkelni, és a túlparton várakozó vonattal folytatni az utat. A front nyugatra tolódásával egyre több vasútvonalon jelentek meg újra vonatok. Kecskemét és Szeged ellátásában nagy része volt a helyi kisvasút újraindításának, a környező tanyavilágból sikerült ellátni nemcsak a két várost, de februártól már Budapestre is el lehetett juttatni az élelmiszert. Ekkor már Ercsinek, Vácnak, Szolnoknak és Hatvannak is, áprilisban már a dorogi szénmedencének is volt vasúti összeköttetése a fővárossal. Az ország nyugati szélén csak májusban váltak járhatóvá egyes vonalak, de például a Győr–Sopron–Ebenfurth Vasúttársaság magyarországi fővonalát csak augusztusban tudták megnyitni a forgalom előtt, akkor is csak a Rába-hídig, onnan gyalog kellett továbbmenni a győri állomásra.⁴⁴ Egy-egy körzetben a vasúti közlekedés megindulása csak a szovjet hadsereg közlekedési irányítóinak engedélyével történhetett, az első hónapokban sok helyen csak szigetüzemben közlekedtek a vonatok, nem alkottak összefüggő hálózatot.

⁴³ Dér Zoltán visszaemlékezése. A hivatkozott rész elérhető az interneten is: www.sopronanno.hu/irodalom/der-zoltan-egy-kulonos-atlagember-elete-utazasom-budapest-re-es-apostagra-1946-nyaran-ii (utolsó megnyitás: 2015. október 30.)

⁴⁴ Az egyes vonalak helyreállítására és a vasútforgalom felvételére lásd: Keller, 1995. 69–84., és Frisnyák, 2001. 191–203. Az 1945 nyarán készített üzletvezetőségi jelentések a forgalmi és kereskedelmi osztályokról szóló fejezetben megemlítik a nagyobb városokból indított első vonatokat, illetve térképes melléklet mutatja meg a személyforgalommal rendelkező vasútvonalakat. MÁVKI, Budapesti Igazgatóság gyűjteményes iratai. 1. doboz. 1. tétel.

Az első munkásvonat még Buda ostroma alatt befutott a Nyugati pályaudvarra Vácról, a február 5-én közlekedett vonat összeállítása sokáig jellemző maradt. A mozdony három harmadosztályú kocsit, két poggyász- vagy kalauzkocsit továbbított, és tizenhat fedett teherkocsit. Nyolc nappal később elindult az első szolnoki vonat is, amely a Nyugati pályaudvarról a hatalmas katonai forgalom miatt Szolnok felé 658 percet, visszaúton 1135 percet késett. Nem sokkal később Gödöllőre is elindultak az első vonatok, február 22-től már napi két vonatpár közlekedett a Keleti pályaudvarról Gödöllőre és vissza.⁴⁵ A háború befejeződéséig jellemzően katonavonatok pöfögtek a vágányokon, illetve Budapest ellátását biztosító zárt tehervonatok; csak a nagyvárosok vonzaskörzetében lehetett napi vagy kétnaponkénti személyvonatra szállni, amelyeket elsősorban a munkásság és a piacozók miatt közlekedtettek. A késések azonban sokáig jellemzőek maradtak még évekkel a háború után is, a rossz minőségű szén miatt a vonatok gyakran képtelenek voltak tartani a menetrendet, amivel azonban az érintett vasútvonalon közlekedő más vonatok közlekedését is akadályozták.

Rengetegen indultak útnak, hogy élelmiszert tudjanak szerezni. A jól értesültek az indulási állomásra vagy valamelyik közbülső állomásra mentek ki, mások a sínek mentén gyalogoltak, reménykedve hogy egy arra közlekedő vonatra fel tudnak kéredzkedni. Ha tehette az ember, biztonságosabb volt többekkel összeállni és együtt utazni, hiszen közbiztonság még 1946 elején sem létezett. Nemcsak a rablás, fosztogatás miatt volt célszerű társaságban utazni, hanem a hideg miatt is. A kevés szén miatt örült az ember, hogy egyáltalán megy a vonat, nemhogy még fűtésre is jut az általában betört üvegű kocsiban. A téli hónapokban könnyen megfagyhatott az ember, ha nem figyeltek rá.⁴⁶ Sokan hely hiányában batyuikkal felkapaszkodtak a kocsik tetejére, teherkocsik fékezőfülkéjébe, de még az ütközőkre is. A tetőn ülők menetiránynak háttal ültek, hogy legalább a füst és a metsző szél ne csapjon az arcukba,⁴⁷ így viszont nem láthatták, ha valamilyen tárgy veszélyesen közel lógott a vonathoz, amiből számtalan súlyos, olykor halálos baleset fakadt.⁴⁸ Ha nem volt személyszállító vonat, akkor tehervonatra, esetleg katonavonatra igyekeztek feljutni az utazni vágyók⁴⁹, bár az utóbbi tartogatott magában némi meglepetést, akár kellemetlent, hogy kifosztják, akár kellemeset, hogy kap valami enni- és innivalót. Néhány mozdonyvezető még a szerkocsiban tárolt szénkupacra is felengedte az embereket, ha máshol már nem volt hely, vagy nem mertek katonákkal utazni együtt. A vizsgált korszak vonatközlekedéséhez hozzátartozik az is, hogy a meghirdetett személyvonatokban sem lehetett bízni, gyakran előfordult

⁴⁵ Keller, 1995. 76.

⁴⁶ Martinkó, 1988. 2. és Szabó, 1994. 408.

⁴⁷ Halas, 1991. 217.

⁴⁸ Lesodrásos balesetokról szóló újságcikkeket idéz Lovas, 1996. 417–418.

⁴⁹ Borsi, 2005. 9.

ugyanis, hogy a vonat el sem tudott indulni, vagy valamelyik állomáson, esetleg a nyílt pályán vesztegelt forgalmi vagy műszaki okokból, netalán mert elfogyott a szén. Martinkó Károly például hiába várta, hogy elinduljon Szolnokra vonata 1945 februárjában, egy idő után inkább gyalog vágott neki az útnak, és Ferihegy-nél érte utol a két nappal korábban elindított vonatot.⁵⁰ Különösen 1945 őszén vált drámaivá a helyzet, amikor a megugró jóvátételi szállítások miatt a MÁV október 16-tól több szakaszban kénytelen volt korlátozni a személyszállító vonatok közlekedését, végül már csak Budapest, Miskolc és Debrecen vonzaskörzetében közlekedtek munkásvonatok. A korlátozásokat egészen 1946 márciusáig fenntartották, nem csoda, hogy újra megrohanták az emberek a még közlekedő tehervonatokat.⁵¹

A fent leírtakhoz képest fejedelmi kényelmet és mesés utazási körülményeket jelentettek a hivatalos állami futárvonatok – általában motorvonatok. Ezeket a vonatokat elsősorban a hivatalos kiküldetésben lévők használhatták, és ha maradt szabad hely, magánszemélyek is jegyet válthattak rá.⁵² 1945. november 30-án elkészült a Rába feletti hídprovizórium, így Sopron már Győrön keresztül is elérhetővé vált. A GYSEV ekkor kétnaponta közlekedő motorvonatot indított Budapestre, amelyre ugyan csak helyfoglalással lehetett – és drágán – jegyet váltani, de már az egyszerű állampolgár is utazhatott a korabeli viszonyokhoz képest luxust – fűtést – ígérő, az emiatt csak mesevonatnak hívott járaton.⁵³

Az ország konszolidációja természetesen kihatott a vasúti közlekedésre is. A pénzügyi stabilizáció után fokozatosan javult a közlekedés, mennyiségi és minőségi szempontból is. Az első igazán békeidős menetrend az 1947/48-as évvel kezdődött.⁵⁴ Újra megjelentek az étkezőkocsik és a hálókocsik is a belföldi járatokon. Sőt, 1948. január 23-án a Keleti pályaudvarról Hegyeshalomba induló személyvonaton jelent meg az addig Európában egyedülálló kosaras étszolgálat is, itt az utasok forró virslit, szendvicset, sajtot, édességet, illetve dohányárut vásárolhattak kávé, tea, bor és ásványvíz mellett a vonaton mozgó árusító személyzettől. Szintén a MÁV Konzum⁵⁵ kezdeményezésére szerelték fel a több mint 8 órás menetidejű budapest–sátoraljaújhelyi és budapest–záhonyi vonatpár 6-6 kocsiját hangszórók-

⁵⁰ Martinkó, 1988. 2.

⁵¹ MÁVKI. Pécsi Igazgatóság gyűjteményes iratai. 10001. doboz. Üzemgazdasági jelentések az egyes hónapokról.

⁵² Gyorsmotorvonat igénybevételére jogosító igazolvány. 1946. szeptember 6-i és 8-i utazás szóló dátummal, a hivatalos kiküldetésben lévő Domony János igazgató részére. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Adattár. KM 5804 jelzet.

⁵³ Lovas, 1998. 362.

⁵⁴ Új menetrendi év békeidőben május végén vagy június elején lépett életbe a nemzetközi vasúti szervezetek által egyeztetett időpontban.

⁵⁵ 1948. november 20-án hozták létre az Utasellátó Nemzeti Vállalatot, és vette át a MÁV Konzum feladatait. Harmati, 2009. 29.

kal, hogy az utazás alatt zene, reklámok és ismeretterjesztő műsorok sugárzásával szórakoztassák az utasokat. A kísérlet nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, Bebrits államtitkár és az utasok sem kultiválták az újítást.⁵⁶

A közlekedés kapcsán nem szabad elfeledkezni az időnként bekövetkező balesetkről sem. Különösen sok baleset történt a vizsgált időszakban, részben a járművek nem megfelelő műszaki színvonala, balesetveszélyes állapota; részben a pályahálózat állapota, részben emberi figyelmetlenség miatt, nem beszélve az állandó zsúfoltságról. Mint arra már történt utalás, több baleset is bekerült az újságokba, ám ezeknél megbízhatóbb forrást jelentenek a MÁV hivatalos iratai, baleseti jegyzőkönyvei – azzal a meghagyással, hogy a közlekedés általánosan rossz helyzete miatt rengeteg baleset fordult elő, és nem mindegyik került (részletes) dokumentálásra azon egyszerű oknál fogva, hogy nem volt tanúja az adott eseménynek, vagy csak jóval a baleset bekövetkezte után értesítették a hatóságokat.

1945. szeptember 15-én kora este Torbágy és Herceghalom állomások között a nyílt vonalon horzsolódott (a két egymás mellett elhaladó vonat között szívóhatás lépett fel, aminek hatására egy francia és egy orosz cégjelzésű személykocsi ajtói kicsapódtak, az oldaldeszékán és az ajtóban álló, hátukon batyuval kapaszkodó utasok közül sodorva le néhány személyt) a 16. és 23. számú vonat, melynek során tízen meghaltak, nyolcan megsérültek. A jegyzőkönyvi vallomások szerint a vonatok jegyvizsgálói figyelmeztették az utasokat, hogy tilos és balesetveszélyes a kocsik oldalán lévő futódeszkákon, valamint az ütközőkön és tetőn utazni. A kihallgatott utasok is elmondták vallomásukban, hogy látták az állomásokon kitett figyelmeztető felhívásokat, illetve hallották a vasutasok figyelmeztetéseit, ennek ellenére felkapaszkodtak a vonatokra. Amíg a Budapestről közlekedő vonat 744 ülőhelyére 1422 utas jutott, addig a Hegyeshalomból érkező vonat 488 férőhelyén 886 utas szorongott. A fővárosba tartó vonat menetleveléből jól látszik, hogy a

⁵⁶ K.F., 1978. 4. Bebrits egy 1948. március 31-i államtitkári figyelőlapján botrányosnak nevezte a két távolsági vonat rádióval való felszerelését, azt nem tartotta újításnak, hiszen nyugaton már fel is hagytak vele, még a Szovjetunióban is csak ebédre híváshoz alkalmazták, áll dr. Buday Károly, a MÁV Konzum Szövetkezet igazgatójához írt dörgegelmei közepette. „A botrány dagadása megindult azzal, hogy azt a szerencsétlen »szelefon« nevet adták a vonatrádióknak. Mindenki rajtunk röhög. Tovább nőtt a kelevény azzal, hogy amint hallom egész illetékteleneket, papokat engedtek a vonaton lévő mikrofonhoz és azok vallásos prédikációkat mondtak be a mikrofonba. Jó, hogy Mindszenthyt nem invitálták meg egy kis beszéd elmondására az amerikai imperializmus mellett. (...) Már mondtam azt, hogy a szelefonos hirdetést azonnal ki kell venni a lapokból és vonatrádióknak nevezni ezt a szerkezetet.” KPM Elnöki iratok. MNL-OL. XIX-H-1-a fond. 74. doboz.

vonat vegyesen lett kiállítva teher- és személykocsikból, még az egyes teherkocsik cégjelzése, a szállított áru és a célállomás is szerepel ebben.⁵⁷

Nemcsak balesetek, illetve a fagyásveszély miatt, hanem a rossz közbiztonság miatt is célszerű volt társaságban utazni. Különösen 1945 ősztől vált súlyossá a helyzet, amikor a szűkös élelmiszerellátás miatt sokan mások kifosztásából próbáltak élelemhez és értékhez hozzájutni. Nemcsak a vonatokon, hanem úton, városban, faluban bárhol érhetette támadás az embert, és örülhetett, ha vagyónával megválthatta életét.

A fontosabb vonatokat, valamint a nagyobb állomásokat és pályaudvarokat ugyan rendőrök vagy a vasútbiztosító ezred katonái őrizték, de ez sem jelenthetett akadályt az elszántabb fosztogatók számára, hogy akár tűzharc árán is szerezzenek valami zsákmányt. Az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy a vonatok védelmére kijelölt katonák is időnként visszaéltek az alkalommal, és pandúrból rablóná válva igyekeztek javítani életkörülményeiken.⁵⁸ Nem hiába fogalmazott kétértelműen a visszaemlékező: *„Az utazás alatt nagyon gyenge lábom állott az élet- és vagyonzbiztonság. A bőrröndök gyakran eltűntek a poggyásztartókról. A fűlsötétben végigment a kocsin valami katona és utána örült az ember, ha csomagja megvolt még a helyén.”*⁵⁹

A vasútbiztosító katonák elsősorban mégis a vonatok és utasok védelmében végeztek szolgálatukat, olykor életüket adva esküjükért. Így lett hősi halott Bárány Imre tizedes is, aki vonatkísérő szolgálata során fegyverrel fosztogatókat akart megállítani, de ledobták a mozgó vonatról, és azonnal meghalt.⁶⁰ 1945. szeptember 15. és 1946. augusztus 15. között a vonatkísérő őrségek 71 esetben, az álló biztosítók 431 esetben léptek eredményesen közbe, az esetek 83%-ban lopást vagy fosztogatást akadályoztak meg, 15%-ban gyanús egyéneket vettek őrizetbe. 1946 nyár elejéig szolgálatelljesítés közben négy honvéd halt hősi halált, és hatan sebesültek meg.⁶¹

Ahogy javult a közbiztonság, elmaradtak a westernfilmekbe illő rablótámadások és tűzharcok, de azért továbbra is előfordult garázdaság a vonatokon. Két tényező is rendkívül kedvező lehetőséget biztosított az elkövetőknek; a folyamatos mozgás miatt nehéz volt tetten érni, elkapni a bűnelkövető(ke)t, valamint a hosszú

⁵⁷ MÁVKI. Budapesti Üzletvezetőség 26644/1945 sz. ügyirata. AB. 11547. doboz. Kocsiterhelési kimutatást lásd a mellékletben.

⁵⁸ Korabeli újságcikkekből idéz Lovas 1996. 410–414.

⁵⁹ Dér Zoltán visszaemlékezése.

⁶⁰ Lakatos, 1946. 2–3.

⁶¹ Összefoglaló jelentés az 1. honvéd műszaki hadosztály, később Műszaki vezetési törzs 1945. október hó 15-től 1947. október hó 1-ig való működéséről. Műszaki hadosztály iratai. (HL MN fond. IX/61. 6. doboz. 1. öe. 39–40. p. és Györgypál László: Dolgozik a műszaki hadosztály. Dolgozó Honvéd. 1946. június 15. 1–2.

úton gyakran elalszik egy-egy utas, ami kedvező alkalmat kínált a rablásra. Erre példa egy kaposvári lakos esete, aki 1948. június 9-én az 1919 sz. vonaton utazott. Utazás közben leittasodott, és hogy kiszellőztesse borgőzös fejét, kiment a kocsi peronjára. Nemsokára ismeretlenek vették körül, akik kirabolták, még ruháit is elvették, és kidobták a mozgó vonatból Keszőhidegkút-Gyöng és Pincehely állomások között, 8 napon túl gyógyuló sérüléseket szenvedve el.⁶²

Összegzés

Odüsszeusz végül hosszas vándorlás és számos megpróbáltatás után hazatért, azonban sok, a II. világháború után otthonát és szeretteit kereső emberről ez nem mondható el. Lehet, hogy elérték úti céljukat, mégis hiába fáradtak, mert megsemmisült otthonuk, elvesztek hozzátartozóik, vagy „csak” nem sikerült élelmet szerezniük.

Tanulmányunkban megpróbáltunk vázlatos képet nyújtani az 1945–1949 közötti időszak vasúti utazási szokásairól, illetve áttekinteni a kutatáshoz felhasználható főbb forrástípusokat. A fenti oldalakon gyakran egy-egy szemtanú bőrét próbáltuk érzékeltetni a II. világháború utáni évek közlekedési nehézségeit, de ezek nem egyedi élmények, hanem az egész ország általános tapasztalatai voltak. A háború véget ért, de az újjáépítés és közben a létfenntartás további áldozatokat, lemondásokat követelt az emberektől. Vonatra szállt, aki tehetett, hogy haza vagy munkába mehessen, illetve élelmet szerezzen. Egyszóval, hogy újra elkezdődhessen a hétköznapi élet, abban a reményben, hogy egyszer csak véget ér a nélkülözés, és ott folytatódhat az élet, ahol a háború előtt abbamaradt.

A mindennapi élet egy – a 20. században már nélkülözhetetlen és mindennapos – jelentős elemét alkotó közlekedésnek a megelevenítése számos nehézséget hordoz magában; kitartó kutatómunka szükséges a szóba jöhető források feltérképezéséhez, majd az apró mozaikdarabokból kell kirakni a komplex képet. Forráskritika segítségével, hiszen különösen az egyéni látószög jelentősen torzíthat. Nem feledkezve meg természetesen a szükséges köztörténeti, valamint adott esetben gazdaság- és/vagy társadalomtörténeti háttérrel sem.

Felhasznált források és szakirodalom

HIM HL 1. Műszaki hadosztály iratai, Hadbírószági iratok.

Közlekedési Közlöny, 1945–1946.

MÁVKI. Budapesti és Pécsi igazgatóságok gyűjteményes iratai

MNL OL Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium. Elnöki iratok

⁶²MÁVKI. DNR2. 18/1948/11878.

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Adattár

OSZK Térképtár

Dér Zoltán visszaemlékezése. Kézirat.

Ábrahám, 1978.: *A közúti közlekedés kézikönyve. Főszerk.: Ábrahám Kálmán. Budapest, 1978.*

Baráth, 2003.: *Baráth Magdolna: Gerő Ernő a „hidverő” miniszter. In: Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények. Főszerk.: Katona András. Budapest, 2003. 181–188.*

Borsi, 2005.: *Borsi István: Vezérállásban. Szeged, 2005.*

Csiba, 1998.: *Csiba József: A vasúti személykocsik fejlődéstörténete 1945–1972 között. In: Magyar vasúttörténet 1945–1972. Főszerk.: Kovács László. Budapest, 1998. 239–272.*

Csiba–Károly, 2007.: *Csiba József – Károly Imre: A 411-es sorozatú mozdonyok. In: Magyarország mozdonyai. Szerk.: Máthé Zoltán – Mucsi Barnabás – Nagy Tamás – Vörös Attila. Budapest, 2007. 47–51.*

Dénes, 1946.: *Dénes Emil: Az Államvasutak hidjainak állapota. Közlekedési Közlöny, 1946/6.*

Ertl, 1946.: *Ertl Róbert: Az Államvasutak vonalainak újjáépítése. Közlekedési Közlöny, 1946/3.*

Fodor, 1946.: *Fodor Jenő: Államvasúti épületeink újjáépítése. Közlekedési Közlöny, 1946/4.*

Frisnyák, 2001.: *Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000. Budapest, 2001.*

Frisnyák, 2009.: *Frisnyák Zsuzsa: Volt egyszer egy vasút... Képes história I. Budapest, 2009.*

Györgypál, 1946.: *Györgypál László: Dolgozik a műszaki hadosztály. Dolgozó Honvéd, 1946. június 15.*

Halas, 1991.: *Halas György: Vörös lámpák az utolsó kocsin. Budapest, 1991.*

Harmati, 2009.: *Harmati Gábor: Utasellátó 60. Budapest, 2009.*

Horváth, 1998.: *Horváth Ferenc: A magyarországi vasútépítkezések 1945–1972 között. In: Magyar Vasúttörténet, 1945–1972. Főszerk.: Kovács László. Budapest, 1998. 49–106.*

K.F., 1978.: *K.F.: Az utasellátás múltjából. Utasellátás, 1978/3.*

- Keller, 1995.: *Keller László: A vasúti forgalom újjászervezése 1944/45-ben. In: Vasúthistória Évkönyv 1995. Szerk.: Mezei István. Budapest, 1995.*
- Kopasz, 1946/a.: *Kopasz Károly: A Magyar Államvasutak gépészeti szolgálatának újjáépítése. Közlekedési Közlöny, 1946/16.*
- Kopasz, 1946/b.: *Kopasz Károly: A Magyar Államvasutak gépészeti szolgálatának újjáépítése. Közlekedési Közlöny, 1946/17.*
- Kopasz, 1946/c.: *Kopasz Károly: A Magyar Államvasutak gépészeti szolgálatának újjáépítése. Közlekedési Közlöny, 1946/18.*
- Kullmann–Jankovich, 1946.: *Kullmann Lajos – Jankovich Antal: Az Államvasutak villamos berendezéseinek újjáépítése. Közlekedési Közlöny, 1946/7.*
- Lakatos, 1946.: *Lakatos István hadnagy: Példának állítjuk. Dolgozó Honvéd, 1946. február 10.*
- Lovas, 1991.: *Lovas Gyula: Varga László. In: Vasúthistória Évkönyv 1991. Szerk.: Mezei István. Budapest, 1991. 25–42.*
- Lovas, 1996.: *Újra gurulnak a vonatok. A visszaemlékezések alapján összeállította és kiegészítette: Lovas Gyula. Budapest, 1996.*
- Lovas, 1998.: *Lovas Gyula: A GySEV története 1945 és 1972 között. In: Magyar vasúttörténet, 1945–1972. Főszerk.: Kovács László. Budapest, 1998. 361–372.*
- Martinkó, 1988.: *Martinkó Károly: Gyalog a sínek mentén. Vasút, 1988/6.*
- Mezei, 2009.: *A magyar vasút krónikája a XX. században. Szerk.: Mezei István. Budapest, 2009.*
- Moldova, 1977.: *Moldova György: Akit a mozdony füstje megcsapott. Budapest, 1977.*
- Ocskay, 2014.: *Ocskay Zoltán: Autózás az ötvenes években. Budapest, 2014.*
- Pálmány, 1981.: *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből, 1945–1949. Összeáll. és bev.: Pálmány Béla. Budapest, 1981.*
- Szabó, 1994.: *Szabó Lajos: Egy mozdonyvezető visszaemlékezései. In: Vasúthistória Évkönyv 1994. Szerk.: Mezei István. Budapest, 1994. 393–419.*
- Tóth, 2008.: *Tóth Sándor: Soproni vasutas képeskönyv, 1937–1987. Válogatás Finta Béla fotóiból. Sopron, 2008.*

Mellékletek



1. kép: Háborús sérüléseket szenvedett járművek a Déli pályaudvar rendezővágányain
(Forrás: http://www.fortepan.hu/_photo/download/fortepan_52066.jpg utolsó megnyitás: 2015. november 29.)



2. kép: A Keleti pályaudvar és a gödöllői HÉV-vonal indóházának sérülései
(Forrás: http://www.fortepan.hu/_photo/download/fortepan_7515.jpg utolsó megnyitás: 2015. november 29.)



*3. kép: Az Egyesült Államoktól 1947-ben beszerezett USATC S-160 típusú,
a MÁV-nál 411. sorozatú gőzmozdony
(Forrás: a szerző felvétele)*

Kocsiterhelési kimutatás

1		2		3				4		5		6		7		Megjegyzés
A kocsi																
hol lett a vonatba sorozva	tulajdonos pályasorozat	száma	üres	rakott	ön-	rakomány	főosztály	rakomány	rendeltetési állomása	hol lett lenkasztva	rakomány					
											tengely	súlya tonnákban				
Hajdúhadházi	CCCS G	77765	2	10	6	16	-	postajár	Poprad	Poprad						
"	"	7557	2	11	6	17	17	postajár	"	"						
"	Már	Fa 662	4	36	6	42	46	posta	"	"						
"	"	Co 5742	4	38		38	46	utas	"	"						
"	Lajta	Bo 13279	4	34		34	36	"	"	"						
"	Már	2119	4	37		37	36	"	"	"						
"	CCCS Co	5845	4	34		34	26	"	"	"						
"	"	2 5844	2	18		18	18	"	"	"						
"	"	195193	2	21		21	21	"	"	"						
"	"	31200	2	18		18	18	"	"	"						
"	Már	CaH 5302	4	31		31	46	"	"	"						
"	CCCS G	68676	2	12	5	17	12	Küder	Kepez	Kerepefa						
"	Posta	30001	2	12	5	17	12	"	"	"						
"	BtH	K 610203	2	7	15	12	10	Kaker	Postó	"					Töröltetett	
"	Már	Ga 113450	4	23		23		utas	Moraván	Moraván						
összesen:		15	4	40	342	43	385	364	torona							
kiszámlázott:		1	4		23		23									
összesen:		14	40	319	43	362	364									
Moraván	Már	K 64770	2	7	5	12		ingóság	Győr	Győr						
összesen:		15	42	326	48	374	364	torona								
Bécs	Lajta	Ga 80243	4	15	3	18	12	ország	Ócsa	Poprad						
összesen:		16	46	341	51	392	376	torona								
Győr	Posta	1	2	7	5	12										
összesen:		15	44	334	46	380	376									
Moraván	Posta	1	2	7	15	22										
összesen:		14	42	327	31	358										
Moraván	Lajta	Ga 33776	2	14	5	19	16	postajár	Ócsa	Poprad						
"	Már	12321	2	10		10		"	"	"						
összesen:		16	46	355	43	408		torona								
Kerepefa	Posta	6	14	75	31	116										
összesen:		10	32	271	17	280	230									

4. kép: Az 1945. szeptember 15-én Torbágy és Herceghalom között történt baleset 23. sz. vonat menetlevelének kocsiterhelési kimutatása
(Forrás: MÁVKI. Budapesti Üzletvezetőség 26644/1945 sz. ügyirata. AB. 11547. doboz.)

9. ✓

1. honvéd műszaki hadosztály parancsnokság.

11. sz. melléklet.

1149. szám.
Min. I/a.-1945.



Intézkedés az 1. vasútbiztosító ezred feladataira.

Budapest, 1945. évi december hó 8-án.

A K.M. és MÁV. illetékes osztályaival történt megbeszélések alapján, figyelemmel az 1945. évi november hó 22-én megtartott tárcaközi értekezleten elhangzottakra az 1. honvéd vasútbiztosító ezred /:I./IV. vasútbiztosító zlj.-ak./ feladatait az alábbiakban rendelem el:

<u>1. honvéd vbizt. ezred pság. állomáshelye:</u>	Budapest.	
<u>1./I. vbizt. zlj. pság.</u>	állomáshelye:	Budapest.
<u>I./1. vbizt. szd.:</u>	állomáshelye:	Budapest.
Őrségei:	Déli Dunai vasuti összekötőhid	63 fő
	Soroksári uti pályaudvar	30 "
<u>I./2. vbizt. szd.:</u>	állomáshelye:	Budapest.
Őrségei:	Budapest keleti pályaudvar	20 fő
	Budapest Józsefvárosi pályaudvar	30 "
	Bp. Magyar Ruggyantagvár	6 "
	Bp. Eszlebia gyorstehen /4 x 7 fő/	28 "
	Kormányzati futarvonatok /3 x 2 fő/	6 "
<u>I./3. vbizt. szd.:</u>	állomáshelye:	Budapest.
Őrségei:	Budapest Nyugati pályaudvar	80 fő
	Rákospalota-Ujpest	12 "
	K.K.M. őrség	6 "
<u>I./4. vbizt. szd.:</u>	állomáshelye:	Budapest.
Őrségei:	Bp. Rákosrendező pályaudvar	95 fő
	Kiskőrös MÁV. Konzum	4 "
<u>1./II. voizt. zlj. pság.:</u>	állomáshelye:	Szeged.
<u>II./1. vbizt. szd.:</u>	állomáshelye:	Szeged.
Őrségei:	Szeged pu. Szeged-Sókus-Szeged Tiszánid	45 fő
	Makó MÁV. műhely	6 "
	Cegléd pályaudvar	12 "
	Algyő-1 hid	8 "
	Bp. Ferencvárosi pu.-Szeged 3752/742., 741/3751.sz. gyorstehen /4 x 7 fő/	28 "
<u>II./2. vbizt. szd.:</u>	állomáshelye:	Békéscsaba.
Őrségei:	Rákéscsaba pályaudvar	12 fő

194

5. kép: Vasútbiztosító ezred feladatairól és szolgálati helyeiről intézkedő irat (Forrás: Hadtörténelmi Levéltár MN fond. HL MN fond. IX/61. 6. doboz. Műszaki Hadosztály iratai. 11. sz. melléklet.)