

közlekedés- és
technikatörténeti
SZEMLE

2021



MAGYAR MŰSZAKI
ÉS KÖZLEKEDÉSI
MÚZEUM



MAGYAR MŰSZAKI ÉS KÖZLEKEDÉSI MŰZEUM

1072 Budapest, Rákóczi út 42. VIII. emelet

www.kozlekedesimuzeum.hu

Felelős kiadó: Vitézy Dávid

A szerkesztőbizottság tagjai:

Dr. Zsigmond Gábor (elnök)

Balogh-Ebner Márton, Dr. Fónagy Zoltán, Dr. Horváth Balázs, Merczi Miklós,

Rob Shorland-Ball, Szedlmajer László

Szaklektorok:

Dr. Bajcsi Ildikó, Dr. Géra Eleonóra, Dr. Horváth Csaba Sándor, Dr. Huhák Heléna,

Dr. Kaposi Zoltán, Dr. Kulcsár Krisztina, Dr. Jusztin Márta, Péterffy Gergely,

Dr. Pelyach István, Dr. Szívós Erika, Dr. Szóts Zoltán Oszkár

A kiadványt szerkesztette:

Balogh-Ebner Márton, Dr. Zsigmond Gábor

Szerkesztőségi titkár: Balogh-Ebner Márton

Olvasószerkesztő: Legát Tibor

Korrektor: Macskássy Zsuzsanna

Tipográfia: Kiss Barnabás

Borítóképhez felhasznált tétel: MMKM TTKA 6950

*A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum fenntartója
az Emberi Erőforrások Minisztériuma*

Nyomta és kötötte: Keskeny Nyomda

1158 Budapest, Rákospalotai határút 6.

Felelős vezető: Keskeny Árpád ügyvezető

ISSN: 2630-8029

Előszó

A magyar vasút 175. születésnapján, 2021. július 16-án nyitottuk meg első időszaki kiállításunkat a Közlekedési Múzeum leendő otthonában. Új helyszínünk ráadásul az ország egykori legnagyobb vasúti járműjavítója, a magyar vasút egyik bölcsője, ahol az osztrák-magyar kiegyezés éveitől egészen 2009-ig folyamatosan zajlott a hazai vasúti járművek javítása. Kiállításunk, a magyar vasút legendás járműveinek és az egykori Északi Járműjavító történetének bemutatása, alig több mint 3 hónap alatt 30 000 fölötti látogatót vonzott pár héttel a pandémiás helyzet után. A nemzetközi szinten is jelentős 175. évfordulóhoz kapcsolódóan készítettük el a Közlekedési Múzeum tudományos kiadványának, a Közlekedés- és Technikatörténeti Szemlének a tematikáját is. Ebben egy-egy vasúti témakör legjobb szakértői közé tartozó szerzőink mutatják be legújabb kutatási eredményeiket.

A váci vonal 1846-os megnyitása, vagy az azt megelőző közlekedési struktúrában tapasztalható változások mellett olyan témákat is bemutatnak a szerzők, mint a bánsági vasúti közlekedés változásai, nem utolsósorban a Múzeum gyűjteményébe frissen bekevert XIX. századi iratok feldolgozásával. Ugyancsak számos újdonságot tudhatunk meg a széles körben korábban alig ismert Mohács-Pécsi Vasút történetéről. Ennek feldolgozása azért is jelentős, mert az egykori vasúttársaság egy 1887-es járműve a már gőzerővel tervezési szakaszban lévő új állandó kiállításunkban is látható lesz. Elkészült a budapesti vasúti összekötő híd építésének és korai történetének bemutatása is. Tavalyi Trianon évfordulójára készült tanulmánykötetünkhöz is kapcsolódik az elszakított területekről elmenekült vagonlakók élettörténeteinek feldolgozása. Az 1929-1933 közötti nagy gazdasági világválság nehézségei közepette meghozott magyar vasúti intézkedések, különösen az ún. filléres vonatok történetének részletes ismertetését kétrészes tanulmányban közöljük, ebben a számban az első részt. A tanulmányok válogatása és a kötet szerkesztése során nem maradtak ki a keskenynyomközű vasutak sem, melyek második világháború utáni korszakát az 1968-as közlekedéspolitikai koncepcióig mutatjuk be a Szerencs-Prügy Gazdasági Vasút példáján.

Nem maradhatott ki az új Közlekedési Múzeum leendő helyszínének, az egykori MÁV Északi Járműjavítójának bemutatása sem, jelen esetben a társadalmi, szociális, kulturális aspektusokra fókuszálva. Ugyancsak erős társadalomtörténeti vonatkozásokat

mutat be a Múzeum plakátgyűjteményének kapcsolódó darabjait is bemutató írás az 500 km-es államvasúti sztahanovista mozgalomról. A 125 éves győri vasúti kocsigyártást, annak hazai és nemzetközi sikertermékeit, valamint a Magyar Waggon- és Gépgyár óriási céghálóját a Múzeumban őrzött értékes rajz- és képanyag feldolgozásával ismerjük meg, páratlan archív fotók közlésével.

Az urbanizáció és a műszaki fejlődés témakörében született meg az erdélyi városi csatornahálózatok és vízvezetékek létesítéséről készült tanulmány. Korábbi számainkban már foglalkoztunk a komáromi hajógyár fejlődésével, most ennek a ma is létező gyárnak az 1938 és 1945 közötti viszontagságos éveit ismerhetjük meg értékes hazai és szlovákiai levéltári kutatómunka eredményeként.

A múzeumban folyó munkáról is beszámolunk: az új múzeum tervezésének előrehaladásáról, a megújuló Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjteményről, Kelenföld Indóházról, számos időszaki kiállításunkról, kiadványainkról, gyűjteménybővítési tevékenységünkéről, restaurálásokról, archívumunk és szakkönyvtáraink fejlesztéséről, valamint digitalizálási eredményeinkről.

Természetesen a Szemle ezúttal is a Múzeum archívumában zajló folyamatos munka eredményeit is visszatükrözve páratlan képi forrásanyagot közöl. Emellett ezúttal is fontos szerkesztési elv maradt, hogy a műszaki- és közlekedéstörténeti kutatásainkat a technikatörténet mellett a társadalomtörténeti, gazdaságtörténeti és regionális aspektusok is előtérbe kerüljenek, valamint megtartsuk szigorú kutatási és módszertani elvárásainkat, melyekről a Szerkesztőbizottság, a független szaklektorok, valamint e szám szerkesztői egyaránt gondoskodnak. Évről-évre megjelentő kiadványunk mára a hazai közlekedéstörténeti kutatások megkerülhetetlen folyóiratává vált, célunk, hogy a társadalomtörténeti kutatási és közlési elvek mentén a magyar technika- és közlekedéstörténeti írások számára a legújabb és legmagasabb színvonalú tudományos fórumot biztosítsuk, nem csak a megújuló Közlekedési Múzeum műhelyeként, hanem a vonatkozó és kapcsolódó kutatások, kutatók számára is.

Vitézy Dávid
főigazgató

TARTALOM

Sánta Péter

Equus et technicus

7

Bea Csaba

**A váci vasútvonal-megnyitás lokális hatásainak
alakulása a sajtóban**

41

Bíró Norbert

A Bánság vasúti közlekedése és változásai 1920-ig

71

Domokos Csaba

Az Összekötő vasúti híd megszületése (1865–1877)

97

Tinku-Szathmáry Balázs

**Perspektívák a Mohács– Pécsi Vasút
1914 előtti történetében**

129

Péterffy-Cserháti Katalin

Élet a mozdonyok kórházában

161

Lovász György

**A Magyar Waggon- és Gépgyár és egy kivételes
cégháló a 19-20. század fordulóján**

183

Szegedy-Kloska Tamás
Vagonlakó történetek a trianoni békeszerződés
által elszakított területekről
209

Kalocsai Péter
A MÁV filléres vonatai és Szombathely
(1932–1940)
231

Tóth Bálint
Amikor besült a vasutasok „legélesebb fegyvere”
247

Pavletits Péter
A magyarországi keskeny nyomközű vasutak
második világháború utáni aranykora
275

Fazakas László
„Ily intézmények nélkül rendezett, haladásra
jogosult város el nem képzelhető”
305

Hevő Péter
A komáromi hajógyár 1938 és 1945 között
325

Múzeumi élet
355

Sánta Péter: Equus et technicus – Utazás a kora újkori Magyarországon

A 19. század közepétől a szárazföldi közlekedés robbanásszerű fejlődésen ment keresztül, melynek modernizációjában a század eleji technikai újítások játszottak döntő szerepet. A vasúti innováció szilárd és állandó kapcsolatot teremtett az általa bekapcsolt területek között, ezzel hozzájárult a hatékonyabb személyforgalom lebonyolításához és nagyobb volumenű áruszállítás megteremtéséhez. Jelen tanulmányban arra teszek kísérletet, hogy visszatekintő módon ismertessem a 18-19. század közlekedéstörténetét, ezzel katalógus szerűen megvizsgálva a vasúti forradalmat megelőző közúti közlekedés által nyújtott alternatívákat. Írásomban arra keresek választ, hogy mire vállalkozott, milyen módon és legfőképp mennyi idő alatt érhetett el úticélját a vasúti modernizációt megelőző korszakban élt utazó. A kitekintés átfogóan kívánja bemutatni egyfelől a haladás minőségét meghatározó alacsony technikai szintű és kezdetlegesen kiépített Magyar Királyság közúthálózatát, másfelől az utazás korszakra jellemző közlekedés technikai feltételeit és eszközeit, azok nagyobb távolságok leküzdésében betöltött hatékonyságát. Az elemzés kitér a posta személyszállításban betöltött szerepére is, melynek kezdetben rendezetlen árszabása és út közben felmerült rejtett költségei csak eseti jelleggel nyújtott az utazóknak kiszámítható szállítási alternatívát. A 19. század eleji postai szolgáltatások professzionalizálódása, valamint a postakocsi- igazgatóságok átlátható tarifái és kiszámítható menetrendjei fokozatosan szélesebb utazóközönséget tudtak elérni, hozzájárulva a társasutazás fogalmának uniformizálásához, hasonlóan ezzel az utazásszervezés modern felfogásához.

Péter Sánta: Equus et technicus – Travelling in early modern-age Hungary

Overland transport underwent explosive development from the mid-19th century, and the technological innovations at the beginning of the century played a decisive role in the modernisation thereof. Railway innovation created a solid and permanent connection between the included areas, thus contributing to more effective passenger transport and enabling the transportation of higher shipment volumes. The present study attempts at a retrospective outline of the transport history of the 18th and 19th centuries, examining the transport alternatives preceding the railway revolution in a catalogue-like manner. The study seeks to answer the questions of what the contemporary traveller undertook when travelling, how they could arrive at their destination and especially how long it took for them to arrive there in periods preceding the modernisation of the railways. The outlook endeavours to comprehensively present on the one hand the low technical-level and rudimentary public road system that defined the quality of travelling in the Kingdom of Hungary and on the other hand the technological conditions and means of transport characteristic of the era, and their efficiency in covering long distances. The analysis touches upon the role that the post played in passenger transport, the confused tariff system of which, and the hidden costs arising during the trip at the outset could only occasionally offer passengers a reliable alternative. With postal services becoming more professional at the beginning of the 19th century, the transparent tariff systems of mail coach directorates and reliable timetables gradually reached a wider circle of passengers, thus contributing to the standardisation of public transport's notion and assimilating to a modern approach to organising passenger transport.



Postai szolgáltatásokat bemutató 18. századi festmény. Az ábrázoláson legfelül Merkúr, mint a hírnökök allegorikus alakja jelenik meg, középen postahivatal és egy várakozó postai lovas futár, valamint lent egy osztrák postakocsi látható. Prágai Postamúzeum (Poštovní muzeum) Képzőművészeti gyűjtemény D 99

Sánta Péter

Equus et technicus

Utazás a kora újkori Magyarországon

A közlekedéssel kapcsolatos gyakori modern kori fogalomtársítások legtöbbször jelenünkből táplálkoznak és mai tapasztalatokból engednek asszociációkra következtetni. A 19. század közepén tetten érhető vasúti-technikai fejlődés dinamikusan alakította át a közlekedésről alkotott közgondolkodást. Írásom elsődleges célkitűzése, hogy retrospektív módon vizsgáljam a 18–19. század közlekedéstörténetét, katalógusszerűen bemutatva a kötöttpályás vasúti közlekedési rendszer megjelenését megelőző közlekedési alternatívákat. A cikkem kitekint arra a korszakra, mikor az áru és személyszállítás javarészt atomizáltan szerveződött, az „állam” kezdetleges jelleggel tudta monopóliumát kifejezni a közlekedésben részt vevő szereplők és javak helyváltoztatásának ellenőrzésében, az általa kiépített és karbantartott fejletlen útvonalak révén. Írásommal kísérletet teszek, hogy bemutassam a korszak kezdetleges technikai kritériumai mellett milyen nehézségeket vállalt, milyen személyszállítási módokat és lehetőségeket vehetett igénybe a modernizációt megelőző korban élt utazó, valamint ezek a feltételek mennyire bizonyultak hatékonyak nagyobb távolságok leküzdésében.

A kora újkori utazás objektív viszonyai

A közlekedés sebessége és minősége nemcsak a közlekedési eszközök technikai fejlettségének a függvényében változott, hanem nagy arányban az utak minőségétől is függött. Rossz útviszonyok magától értetődően lassabb haladást is feltételeztek. Az antikvitásból örökölt egykori római közutak állapotát a középkortól a hanyatlás jellemezte. A befolyásoló tényezők mögött javarészt a harcmódor megváltozása húzódott, a hadviselés súlypontjai a gyalogságtól a lovasság felé rendeződtek át, mely nem igényelt tudatos útvonalépítést. A közúti infrastruktúra szervezettséget is igényelt, amelynek csak erős, jól szervezett és központilag irányított államok tudtak eleget tenni. A nagy területekre

kiterjedő úthálózatok fenntartása regionális hatalmi széttagoltságban lehetetlen volt.¹ A történelmi Magyarország tekintetében a hazai városok összeköttetését szolgáló utak a 18. századig alig foglalkoztak, karbantartásuk legtöbbször kimerült a keréknyom tisztításában, ill. szükség esetén annak kiszélesítésében. A járhatatlan utak mellett az utazás sebességét a vám és harmincad rendszere is hátráltatta. A legtöbbször kereskedőket érintő útkényszer, mely városok között előre meghatározott útvonalak követésére kötelezte az úton lévőköt, csak hatalmas kerülőkkel lehetett megszegni. Haladási iránytól függetlenül négy-öt mérföldenként akadt már a középkortól út-, híd-, rév- vagy vízi vám valamelyike, amelynek beszedése városi, vármegyei vagy néhol birtokosi privilégiumnak számított. Az ilyen jogcímen befolyt jövedelem elvileg kötelezte a vámszedőt javítások elvégzésére, de állagmegóvási munkák csak eseti jelleggel valósultak meg.²

A nagyobb folyamok sokszor biztosítottak a szárazföldi közlekedésnek haladási irányt, amit elősegített a Kárpátok vízválasztó vonulata, mivel az itt eredő folyók a medence belsőbb területei felé tartanak, utazók számára követésük sokszor tájékozódást is biztosított úticéljukról. Párhuzamos menetirányt a Magyar Királyság területein észak–déli irányban áthaladó két legjelentősebb folyó közül kizárólag a Duna biztosított, a Tisza szabályozatlansága miatt erre nem volt lehetőség, de az előbb említett folyó járhatósága is a Duna vízállásához volt kötve.³ Korszakokon átívelően az erdélyi és nyugat-dunántúli utak többsége alap nélküli kavicsolt vagy földút volt, az utak kövezése általában abban merült ki, hogy a ledöngölt földútra zúzott követet szórtak. Ezeket a köveket, az út alapnélkülisége miatt a kocsikerekek rövid időn belül bedagasztották. Az Alföldön semmilyen útépitéshez alkalmas alapanyag nem létezett, így a térség agyagos útjai csak száraz időben voltak használhatóak. A közlekedési akadályok közé tartozott a hidak kevés száma és az utak különböző szélessége is.⁴

A tudatos közúti útvonalak kiépítése leggyakrabban állami érdekekhez fűződött és politikai célokat szolgált. A szakirodalomban gyakran Mátyás nevéhez kötött első központosított vezérelt útszervezést leginkább az indokolta, hogy 1485-től uralkodási székhelyét Budáról Bécsbe helyezte át, de gyakorlatban ez inkább a Duna folyásirányát követő – jobb parti – Buda–Bécs közötti régi útvonal elsőrendű úttá való átminősítését jelenthette, mintsem útépitést, melynek forgalma elsődlegesen a két város közötti állami levelezést és gyors hírközvetítést bonyolította le.⁵

1 | CZÉRE 1971: 19.

2 | ANTALFFY 1943: 25–26.

3 | HANZÉLY 1960: 21.

4 | FAZEKAS 1992: 308–309.

5 | TARR 1968: 193–194.

Hódoltság megszűntétől a bécsi udvar a Helytartótanács jogkörébe utalta a közúti kérdést, de a kora újkortól nemcsak a Habsburg politikai akarat, a szakképzett útépítők alacsony száma sem tudott az utak állapotában minőségi változást hozni. Központilag vezérelt korszerűsítésre törekvő lépések egyik első kísérlete II. József által a közlekedés, országutak és csatornák ügyének felkarolása jelentette 1782 után, amiben tetten érhető az uralkodónak 1768–1773 közötti országjárása során gyűjtött tapasztalatai is, melynek során az általa irányított országrészek hétköznapi állapotaival is szembesülhetett.⁶ A központi lépések vélhetően kevés sikerrel jártak; erről tanúskodik a Johann Lehmann álneven író Christoph Seipp munkája, aki a Magyar Királyság közúti infrastruktúrájának alacsony kiépítettségére is rámutat 1781-es Pozsonyból Temesvárra majd Nagyszebenbe tett utazását összefoglaló leírása.⁷ A szerző utazásának viszontagságaira több helyen is rávilágít. Az országútjaival kapcsolatban megjegyzi, hogy irányait és adottságait leginkább a természet alakította. Benyomásai szerint Pozsonyt Budával összekötő utak nagy része kővel és kavicssal felszórt, és nyomvonalukat árkok választják el a mezőgazdaság alá vont területektől.⁸ Míg a Bánság útjaival kapcsolatban részletesen beszámol megfigyeléseiről, mely szerint, ha javított úttal találkozik az utazó, az annál rosszabbnak bizonyul, mivel az útvonalak javításakor a magyarok árkok ásásával választják el az utat a földektől, mikor is a laza földet az országútra dobják. Rossz időben ilyenkor az útra szórt kavicsok és a felázott földréteg a kocsik elakadását okozták. Beszámolója szerint az utak hibáit ilyen esetekben a hajtók csak tovább fokozták, mikor is az elakadt kerekek kiszabadításakor újabb lyukakat ástak. Ironikusan az útépítésről később meg is jegyzi, hogy *„maga a munka és az útépítők által használt eszközök a legszórakoztatóbbak. A szerszámok olyanok, mintha játszanának velük. A velük való munka tartós tehetetlenség. Két vagy több lóval vontatott szekér ritkán szállít nagyobb terhet, mint amit egy nem túl erős ember még el tudna vinni, mégis a lovaknak saját tempójuk van. Az ember csodálja a lassúságot, amellyel vonszolják magukat.”*⁹

A fél évszázaddal későbbi utak állapotával kapcsolatban íródott egyik legelső összefoglaló munka arról tanúskodik, hogy döntő különbségek később sem voltak észrevehetőek a megelőző korok állapotaihoz képest: *„Egyedül [az utak] ápolása hajdanán főleg csak abban*

6 | HENNYEY 1926: 115. Az uralkodói peregrináció műfaja gyakori a történelemben mikor is a korona várományosa, sokszor tapasztalatszerzés céljából országában vagy külföldön utazást tett. II. József által felkeresett területeken és ezáltal a potenciálisan használatra kiszemelt útszakaszokon a király érkezése előtt különböző javításokat is végeztek, hogy az uralkodó utazása a legkevésbé se legyen kimerítő. A témára vonatkozóan bővebb feldolgozással KULCSÁR KRISZTINA: *II. József utazásai Magyarországon, Erdélyben, Szlavóniában és a Temesi bánságban 1768–1773*. Gondolat, Budapest, 2004 című munkája szolgál.

7 | SEIDLER 2009: 146.

8 | LEHMANN 1785: 41.

9 | LEHMANN 1785: 140–141.

állt, hogy néha kődarabokat vagy földdel kevert gallyakkal hányattak be, lazán és rendetlenül a több lábnyi mélységű számtalan gödrökbe és kátyúkba, mi által az amúgy is járhatatlan út még borzasztóbb állapotba jutott. Nem csoda hát, hogy ha a kivált nedves őszi időben útnak indult társzekerék a veszélyes helyeken vagy felborultak vagy tengelyt törtek vagy lovastól elsüllyedtek a feneketlen pocsoltyákban.”¹⁰

A történelmi Magyarországra vonatkozó szárazföldi útvonalhálózatot ábrázoló első kartográfiai munkákat a 18. század elejétől ismerünk, melyek térképészeti jelölésükben a posta elsőrendű útjait is szemléltették. Az egyik legelső ilyen térkép Johann Baptist Homann 1718-es munkája, mely útvonalak aspektusából is bemutatja az ország területét.¹¹ A szerző művéből kirajzolódik az ország tranzitútvonal jellege, a Nyugat–Kelet közötti közúti összeköttetésben betöltött szerepe, mellyel a Magyar Királyságon áthaladó közlekedési forgalom Bécs felől – áttételesen Nyugat-Európa számára is – Konstantinápoly legrövidebb szárazföldi elérését biztosította. Két nagyobb közúti tengely rajzolódott ki Pest-Budától, amely már a középkortól fontosabb útvonallal szolgált a Bécs irányából érkező átutazóknak: Egyfelől a Duna jobb partja jelölt ki függőleges közlekedési folyosót az Oszmán Birodalom elérésében Pest-Budától Mohácson át Titelig, másfelől az ország keresztirányú útvonal tengelye az Alföld érintésével Debrecen, Zilah, Kolozsvár, Gyulafehérvár és Vöröstoronyi-szoros útvonala jelentett alternatívát. A történelmi Magyarország transzverzális összeköttetései, frekventált postaútjai,¹² regionális centrumokon haladtak keresztül. A regionalizmus történelmi távlata a három részre szakadt Magyarország örökségének is tekinthető, ami az úthálózat tagoltságára is kihatott. A regionális központok háromszögeléssel kerültek egymással összeköttetésbe, de Homann munkájából határozottan kitűnik, hogy több város felé vezető út nem csatlakozik egyéb hálózathoz csak magához a főtengelyhez.¹³

A városok kapcsolatrendszerében található olyan pontot is, ami földrajzi fekvéséből fakadóan az országos tengelyektől távol esik, ugyanakkor a fontosabb útvonalról csak egy

10 | FEST 1865: 240.

11 | HIM B IX a 493/2, HOMANN, JOHANN BAPTIST 1717: Regni Hungariae Tabula Generalis.

12 | Homann térképe egy korábban kialakult általános elfogadott térképészeti módszerrel az útvonalakra merőlegesen húzott rovátkákkal jelezte az útvonalak postaforgalmát és ezáltal kiemelt szerepét.

13 | Regionális központokra alig enged következtetni Homann térképe, mint pl. az alföldi mezővárosok közül Debrecen esetében, mely kirajzolná ebben az esetben Debrecen lokális vonzáskörzetét és magát jelölné ki mezőgazdasági centrummá. Az okok mögött tetten érhető a térképész számára elegendő részletes információ hiánya, a térkép országos léptéke és a mezővárosok speciális településmorfológiája, valamint az is, hogy Magyarország gazdaságában domináns élőállat-kivitel, és ebből fakadó szállítás, nem igényelt közúti úthálózatot, hanem az állatokat felhajtották a helyi vagy külföldi piacokra, többek között Bécsbe. A hajcsárútvonalakra vonatkozó helység-név-etimológiai kutatásokkal kapcsolatban bővebben foglalkozik MIKESY GÁBOR: *Földrajzi nevek a térképeken. Magyar mikrotoponimák vizsgálata térképi források alapján*. Doktori disszertáció, ELTE, 2019 című munkája.

leágazás tette lehetővé elérését a főútvonalon haladóknak (pl. Temesvár).¹⁴ A korszakra nézve nem nevezhetünk meg kifejezett markáns centrumot és perifériát sem, amely pólusai egyértelmű hierarchikus hálózatot rajzolnának ki, hanem városok láncszerűen elhelyezkedő vonulatát láthatjuk.¹⁵

A fent bemutatott két útvonalra vonatkozó utazási itinereket legtöbbször utazási naplók, levelek, ill. útbeszámolók tartalmaznak a 18. századra vonatkozóan, melyek dátumfeljegyzéseiből az utazási tempó is adatható. Mary Wortley Montagu és nagykövet férjének az Oszmán Birodalomba tett utazása a Duna folyásirányát követte 1717 telén. Az angol író útibeszámolójából kimutatható, hogy január 16-án Bécsből indultak sítalpakra szerelt kocsikkal, január 22-én érintették Budát, majd január 29-én Péterváradon voltak.¹⁶ A Magyar Királyság keresztirányú átutazására Lord Paget látogatása szolgál analógiával, aki 1702. május 2-án a Töröcsvári-szoroson érkezett kelet felől az országba, majd Debrecen, Buda és Győr érintésével június 19-én érkezett a nyugati országhatárt jelentő Magyaróvárba.¹⁷

A közlekedés retrospektív eszközei

Történelmi kortól függetlenül a közlekedés legtriviálisabb módjának a gyalogszer bizonyult, mivel nem igényelt különösebb egyéni szervezést, közlekedési eszközt és bármilyen közlekedési infrastruktúrát sem. A történelmi kontextusban gyakran előforduló egynapi járóföld fogalma annak a távolságnak felelt meg, amit valaki meg tudott tenni egy nap alatt, sokszor *de transverso*,¹⁸ ismert és ugyanakkor kiépítetlen utakon. Adatolása sokszor bizonytalan hiszen nem pontos mértékegységet jelölt az egynapi járóföldnek megfelelő távolság, hanem javarészt egyéni tapasztalat, időjárási és domborzati tényezők befolyásolták. A fogalom bizonytalan alapjai ellenére modern kori mértékegységeink szerint hozzávetőlegesen 30–40 km közötti távolság feleltethető meg egynapi távolság gyalogszerrel történő leküzdésének, melynek meghatározása vélhetően leginkább

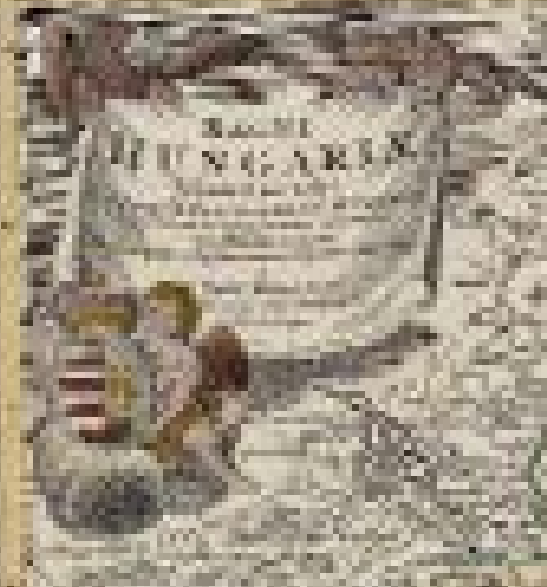
14 | Homann térképének útvonalhálózati hiányosságaira analógiával szolgál: ÖStA AT-OeStA/FHKA SUS KS, B 095, Postkarte von Ungarn, 1796

15 | Európai összehasonlítást keresve Franciaország 18. századi útvonalhálózata nyújt támpontot, ahol Párizs centrális szerepe már a század elején mértékadó a belföldi és külföldi utak összeköttetésében egyaránt. A főtengelyek városai egy regionális kapcsolati hálózatba is jól illeszkednek a század közepétől, ahol a vidéki városok pólusai határozzák meg a helyi hálózat vonzáskörzetét, magukat centrumként kijelölve. Ugyanakkor a tagolt helyi hálózatok hierarchikus szerveződésűek is, melyek a Párizsból kiinduló „csillagsugaras” rendszerbe illeszkednek. Lásd VERDIER 2008: 36–37. Vö.: OSZK TA87A-19, SIEUR, MICHEL 1756: *L'indicateur-fidèle ou Guide des Voyageurs*, Párizs.

16 | SZAMOTA 1891: 445–446., 453.

17 | GÖMÖRI 1994: 82., 98.

18 | Toronyiránt.



REPORT
OF THE
COMMISSIONERS

OF THE
 STATE OF
 NEW YORK
 IN
 THE YEAR
 1875

ALBANY: PUBLISHED BY
 J. B. WHITTAKER, STATE PRINTER,
 1875.



Homann, Johann Baptist 1717:
Regni Hungariae Tabula Generalis.
HIM B IX a 493/2

keresztény hagyományon alapult.¹⁹ A felvilágosodás hatására a 18. századtól egzaktan és egyben racionalizáltabban is igyekeztek meghatározni az egynapi gyalogos távolság pontatlan terminológiáját. A korábban feltételezett viszonzyszámok meghatározásában a katonai feladatokat is ellátó posta, és maga a hadászat is élen járt. Joachim Ernst Graf a posta szó magyarázatáról és a postarendtartás különböző fogalmairól írt összefoglaló munkájában a zsidó-keresztény tradíciót követve az egynapi távolságot 12 000 lépésben (kb. 33 km) határozta meg. Graf közlése szerint a korabeli szászországi postaszolgáltatól rendkívüli helyzetben akár a 20 000 lépésben (kb. 55 km) maximalizált egynapi gyalogút megtétele is elvárt volt.²⁰ Legkésőbb a 18–19. századra a harcászat is próbált ismereteket gyűjteni a napi gyalogos teljesítményről, azaz a menetelés mértékéről, legalábbis a polgári lakosság számára ez a katonai ismeretanyag erre a korra szélesebb körben is elérhetővé vált publikáció formájában. A katonaság gyalogos alakulatainak békeidőben tartott hadgyakorlatai során napi 22,5 km-es masírozás volt meghatározva. A gyakorlatozás során a katonáknak 3. vagy 4. napon teljes pihenőnapot jelöltek ki. A napi teljesítmény fokozására és szélsőségek felmérésére is készült feltételezés miszerint „legkedvezőbb évszakban”, jó időben, valamint zavartalan pihenés mellett a kisebb és jól kiképzett alakulatok, a lovasság esetében 80 km, míg a gyalogság esetében 50 km megtételére is fokozhatóak voltak. Feltételezték ugyanakkor, hogy ezek a maximumok egymás után már nem megismételhetőek. A teljesítmény csökkenését hipotetikusán állapították meg. A második napra a lovasság és gyalogság egyaránt újabb 20 km-t tudott volna megtenni, míg a harmadik napra a teljesítmény már 15 km távolság megtételére esett volna vissza, amellett, hogy a csapattestek ilyen esetekben a következő negyedik napon továbbra is harcolni és kisebb-nagyobb mértékben vonulni is képesek lettek volna.²¹ A történeti szövegek környezetben távolságok jelzésként is használt egynapi járóföldnél nagyobb távolság (max. 40 km) folyamatos és napi rendszerességű leküzdése gyakorlatilag kivitelezhetetlennek bizonyult belátható időintervallum mellett, már csak a 4 km/h sebesség

19 | Mózes II. könyve (A kivonulás könyve) 3:18, Mózes IV. könyve (A Számok könyve) 10:33. A terminus kialakulásnál az állati tehervontató teljesítmény is közrejátszhatott, mely állati erő által vontatott szekér egynapi haladási teljesítményére is utalhat. Találhatunk arra nézve kutatást, hogy az ókori rómaiak különbséget tettek pihenőhelyek (mutatio) és egynapi utat lezáró célállomások, azaz éjszakai szállások (mansio) között. Az előbbi 18 km-ként állították fel, utóbbi 37 km-ként volt kijelölve. KOLB, 2000: 231.

20 | VON BEUST 1747: 461.

21 | Brockhaus, *Konversations Lexikon*, 1892–1896, 14. kiadás, 15. kötet, 586. A Brockhaus lexikon *Tagemarsch* című szócikkének szerzője sajnos ismeretlen, és a kiadvány nem ad közlést arról sem, hogy a harcászati adatolás és hipotézis a német nyelvterület mely országához köthető, így mely hadseregére vonatkozóan készült. Ugyanakkor a Brockhaus korábbi 13. kiadásában még nem található meg a *Tagemarsch* című szócikk, de a masírozásról II. Frigyes porosz hadseregével kapcsolatban ad tájékoztatást a lexikon, miszerint a gyalogság vonulási lépéstempója 75 lépés/perc, háborúban ennek duplája, 112–120 lépés/perc. Lásd *Marsch* című szócikk: Brockhaus, *Konversations Lexikon*. 1885. 13. kiadás, 11. kötet, Lipcse, 483.

(10 órával számolva) alacsony hatásfokából fakadóan, mely az utazótól komoly fizikai igénybevételt is megkövetelt.

Már a középkortól fogva az utakon használt legáltalánosabb közlekedési eszköz a ló volt, mely hatékonyságában messze felülmúlta az imént bemutatott utazási módot. A lóval történő közlekedés térnyerésében közrejátszott a harcmodor, ill. haderő logisztikájának átalakulása. A középkori és kora újkori európai államok leginkább lovasságuk erejében bíztak, amely egyre kevésbé tette szükségessé utak kiépítését, sem az antikvitásból örökölt meglévők karbantartását.²² A történeti Magyarországon használt ló tipizálása, kategóriájának nem homogén jellege miatt nehezen rekonstruálható a témára célzottan koncentrált minimális forrásból fakadóan. A lóval történő utazás sebességére vonatkozó adatolás eseti. A tudatos lónemesítéshez kapcsolódó és vezetett ménestörzskönyvek a többségében angol és arab vérvonalú melegvérű lovak közel 100–150 évre visszanyúló kitenyésztéséhez köthetők.²³ Ezen lótípusok hétköznapi elterjedése és használata a 20. századig szórványosnak mondható.

A történelmi Magyarországon használt ló komponensei több típussal jellemezhetők: egyfelől megtalálhatók a honfoglaláskor behozott kelet-európai vadlónak, a tarpánnak domesztikált leszármazottai, némi ún. taki beütéssel. A régi magyar ló (ún. parlagi ló) egészen a 1800-as évek első feléig megőrizte archaikus keleti jellegét és széles körben elterjedtté vált. A fajta tulajdonságaira jellemző volt, hogy a közép-európai régió lovaihoz képest jóval gyorsabbak, fizikai megjelenésükben egyben alacsonyabbak voltak. Egynapi vágtaival közel 50 km-t is képesek voltak megtenni.²⁴ Másfelől már a honfoglalástól egy másik típus párhuzamos együttélése is megfigyelhető, az oklevelekben ún. dominoap-tusnak nevezett, vagyis úrnak való loé. Ezek a lovak egzotikumuk értékes jellege miatt is kisebb hányadban voltak hétköznapi használatban elterjedtek, gyakran a reprezentálás eszközének minősültek, így magyar fejedelmek és királyok gyakran ajándékozták ezeket külföldre. A köznép átlagos 138 cm-es marmagasságú lovaihoz képest, a nemesi lovak megjelenésükben erős csontozatúak és magasabbak voltak. A „dominoap-tus” ló sebességére Nagy Lajos tempója adhat közelebbi útmutatást, aki 1373-ban a Buda és Bécs közötti 250 km-es távolságot négy nap alatt tette meg.²⁵

22 | CZÉRE 1971: 19.

23 | Az egyik legelső lótenyésztéssel kapcsolatos írott forrást, az 1780-as évektől vezetett mezőhegyesi kancaállomány törzskönyveit, a Magyar Mezőgazdasági Múzeum Állattenyésztési Törzskönyv Gyűjteménye őrzi. Lásd MMGM.ÁT.157.51, MMGM.ÁT.157.52, Mezőhegyesi Törzskönyv 1780.

24 | JANKOVICH 1970: 253–254.

25 | ANTALFFY 1943: 24.

A török hódoltsággal nemcsak az arab-török lóállomány érintkezett közvetlenebbül a magyar ménesekkel, hanem a berber és szíriai lovak forrásterülete is közelebb került a Kárpát-medencéhez. Erdély kifejezetten szerencsés helyzetbe került a lónemesítés tekintetében, itt a köztenyésztés gyakrabban érintkezett a keleti ménesek génjegyével. Áttételesen a törökök által ekkor közvetített lovak másfél-két évszázadon át fennmaradtak.²⁶ A forrásokban „electus”, „famosus”, „principalis” és „capitalis” névvel illették ezt a lótípust, ami a magyar nyelvű írásokban főló kifejezésre egyszerűsödött. A főló képviselte a nemes vérű, hadakozásra alkalmas, magas növésű lovat, amit vonóerőre ritkán alkalmaztak, legfeljebb könnyű kocsik elé fogtak be.²⁷ Az arab-török fajtajegyű lovak használata a Rákóczi-szabadságharc idejére már nagy arányban elterjedt volt. Ugyanakkor a Rákóczi-szabadságharc lovasságának gyorsaságát az is lehetővé tette, hogy a lószerszámok technikai fejlődésével egy tipikus magyar nyereg használta is kialakult, melynek ülése könnyített volt, és ezzel a lovasság rövidebb kengyelcsatolással tudta lovait megülni.²⁸ A szabadságharc katonai levélpostájának sebességére több adattal is rendelkezünk, mely szerint 1708. augusztus 16-án a Lőcséről Egerbe vezető 14 postaállomást érintő 270 km-es távolságot 46 óra alatt lehetett teljesíteni.²⁹

Történelmi korokon átívelően az egyéni helyváltoztatás legáltalánosabb módját a ló képviselte. Praktikumából kifolyólag az utazóknak kevésbé kellett igazodniuk a terepviszonyokhoz vagy modern fogalmaink szerint nehezen nevezhető utakhoz. Azonban a nyeregben töltött idő nem tette lehetővé huzamosabb utak vállalását. Lóval történő utazás során gondolni kellett kényszerpihenők beiktatására ló és a lovasa számára egyaránt.³⁰ A közlekedési áruszállítás, valamint maga a kereskedelem lebonyolításában jelentős alternatívát kínált a kerék általi mobilitás. Már a középkortól adatható nehez teher elvontatására is alkalmas szekerek (furmányszekér, bakószekér, oláh szekér vagy kétkerekű taligaszekér) széles körű alkalmazása,³¹ vagy a kezdetben uralkodói

26 | ERNST-FEHÉR-ÓCSAG 1988: 92.

27 | JANKOVICH 1970: 259.

28 | HECKER-KARÁDI 2004: 33-34.

29 | KOMODY-HECKENAST-MOLNÁR-BENDA 1981: 25. A kiadványban közölt adatokat érdemes forráskritika alá vetni több szempontból is, hiszen a Rákóczi-lovaspostához köthető „extrém” utazási teljesítmények hadszíntéri eseményekhez köthetők, nyári időszakra vonatkoznak és kifejezetten levelek továbbításából, és ebből fakadóan azok szignózásából adatoltak, míg személyszállítási sebességre nem adnak támpontokat. Így nem tudható, hogy a távolságokat egy személy tett-e meg vagy láncszerűen (staféta) továbbított küldeményt igazol a forrás, ill. az aláírás pillanatának visszatűmözésében sem lehetünk biztosak.

30 | A kora újkorra datálható XII. Károly svéd király kivételes távlovaglása (1714. november), mely során a svéd király a Vöröstoronyi-szoros és Stralsund közötti távolságot (közel 2500 km) 16 nap alatt utazta át. Az adat első közlése Voltaire szépirodalmi munkájában jelenik meg (VOLTAIRE: *XII. Károly*). Voltaire és Ballagi Aladár történész későbbi munkájának (BALLAGI ALADÁR: *XII. Károly és a svédek átvonulása Magyarországon*. 1922) ellentmond a legújabb kutatás, lásd SÁNTA PÉTER: *XII. Károly menekülése*. ELTE-BTK, Budapest, 2013

31 | ANTALFFY 1943: 17-18.

reprezentációnak számító „hintáló szekér” korai megjelenése, mely kiképzésében a szekér derekát (kocsiszekrényt) magasabbra építették és szíjjakkal tengelyre függesztették.³² A technikai fejlődés jegyei folyamatos cserélődésen mentek át a különböző szekértípusok között. A hintáló szekér első kerekei idővel kisebbekké váltak a hátsóknál, ami nagyobb fordulékonyt biztosított az akkor még merev első tengelynek. Az ún. fergettyű-szeg feltalálása idővel lehetővé tette az első tengely teljes jobb vagy bal oldali fordulását is. A kis méretű lócsös szekér már a kocsi közvetlen előfutárának is tekinthető. A lócs bevezetésével lehetővé vált a kocsitengely súlyterhelésének könnyítése és ebből fakadó gyakori tengelytörések kiküszöbölése. Segítségével a járművek súlya a szekéroldalra, a tengely külső széleire helyeződött át.³³ A fogatolási technikák is folyamatos fejlődésen mentek keresztül, egyes elemek a 20. századig megőrizték régiességüket úgy, mint a debreceniek népi fogatolása, melynek során a négy-öt lóval hajtott fogat hajtása, néhol ülésből történt az egymás mellé fogatolt lovak irányításával, máskor a hajtók az egymás elé fogott lovakat nyeregből irányították. Ezáltal három ló vonóereje volt egyszerre kihasználható, a maradék ló (lovak) „lógósként” jelentették a fáradt állatok frissítését.³⁴

A közlekedés és áruszállítás terén forradalmasító változást hozott a 15. századra megjelenő könnyű és egyben gyors kocsi kialakulása, mely ötvözte a korábbi újításként megjelenő technikai elemeket. A kocsi előnyét a nyugat-európai társaival szemben annak könnyű kialakítása jelentette. Flexibilitását nem rugóinak, hanem könnyű vázának, felfüggesztéseinek, valamint vasalatlan, rugalmas könnyű fából készített kerekeinek volt betudható. A három lóval húzott magyar kocsi komfortérzetét az adta igazán, hogy a facsatok és fatengelyek kevésbé adták át az út rázását.³⁵ A 16. századra az alapanyagában puhafából (pl. kőris, fenyő) készült a kerekeken megjelenő vasabroncsok és kerékküllők (faragások) a kocsi típusjegyeinek végleges kialakulását jelentették.³⁶ Idővel kialakult a lovak ún. kumetos fogatolása, mellyel a vonóerő maximalizálását is el lehetett érni a lovak fojtása nélkül, úgy hogy a nyakhám az állat szügyére, vállára és marjára feküdt fel és nem annak nyakára támaszkodott.³⁷ A 17–18. századra a magyar kocsi stílusjegyeiben és technikai kialakításában teljesen homogénné vált a kezdetben nehezebb szerkezetű Nyugat-Európában ismert hintók formájával. A kocsi-hintó egyes elemei ugyan további tökéletesedésen mentek keresztül idővel a kocsiszekrény fölé magasodó kocsibakkal és

32 | ERNST 1989: 11.

33 | ERNST 1989: 13.

34 | ERNST-FEHÉR-ÓCSAG 1988: 76–77.

35 | TARR 1968: 191–192.

36 | TARR 1968: 199.

37 | CZUCZOR-FOGARASI 1865: 1196.

hátral helyezkedő „híd” tekintetében, valamint acéllaprugók feltalálásával, de a kocsik megjelenésükben és készítése technikájukban véglegesen kialakultak modern kori fogalmaink szerint.³⁸ A kora újkorra a modernebb kocsik fokozatos szélesebb körű elterjedése később a nagyobb távolságok leküzdésében feladatot vállaló postai személyszállítás számára is alternatívát biztosított.

Posta nyújtotta személyszállítási alternatíva

A kora újkorra általánossá vált a mobilitás alternatíváját kínáló posta személyszállító jellegének kialakulása, mellyel azoknak is lehetőség nyílt hosszabb utazásra, akik nem engedhették meg maguknak saját ló vagy kocsi tulajdonlását és gyalog úticéljuk elérése beláthatatlan feladatnak bizonyult. A posta már a kezdetektől állami hivatal volt, mely idővel polgári igényekre is szakosodott. Tulajdonképpen eredetét a katonai lovas futárszolgálat jelentette. Elsődleges céljából fakadóan a postaszervezet az ország elsőrendű útjait használta ki a minél gyorsabb állami levéltovábbításban, a postajáratok haladásukban elsőbbséget élveztek az úton lévő egyéb közlekedési szereplőkkel szemben.

Nyugat-Magyarországon a postai hivatal olyan régi hagyományokra tekintett vissza, mint a Mátyás-kori postaforgalom. Bécs és Pest közötti összeköttetésének javítására a korban 5-6 mérföldenként etetőállomásokat állítanak fel, ahol a fáradt lovak (futárlovak, bérkocsik elé fogatolt lovak) cseréjére nyílt lehetőség.³⁹ Az országút haladási tempójáról részleges adatokkal rendelkezünk, melyek közé tartozik báró Herberstein 1518-as útja, aki Budáról Bécsbe egy nap és egy éjszaka alatt utazott át. A 16. századtól a három részre szakadt Magyarország felső-magyarországi részein a nagyobb állomások (statio) postamestereit 3, míg a kisebbek esetében 2 ló állandó tartására kötelezte a Habsburg-udvar. Korabeli információkkal is rendelkezünk arról, hogy postaállomástól postaállomásig, az útviszonyoknak megfelelően, napi 45–50 km-es átlagot voltak kötelesek a postalegények (postilio) lóháton megtenni.⁴⁰ Már a kezdetektől lehetővé vált, hogy privát utasok is igénybe vehessék a postai apparátust az állami feladatokat ellátó futárok mellett. Ilyen esetekben a szolgáltatás igénybevétele lovakkal történt, amit főleg Felső-Magyarország és Erdély domborzati útviszonyai tett indokolttá. A postai protokoll szerint a lovakat állomásonként utazóknak bérbe adták, a postamester ilyenkor menlevelet (útlevelet) állított ki. A bérelt lóval utazót postalegény is követte, aki a ló indító állomásra való

38 | TARR 1968: 215–216.

39 | HENNYEY 1926: 17.

40 | ANTALFFY 1943: 35–36.

visszajuttatásában segített. A Pozsony–Bécs vonalon 3 forintba került a postai személyszállítás,⁴¹ ami a 16. századi ló árához viszonyítva (12–13 forint) igen magasnak tekinthető.⁴² Erdély esetében egy sajátos hibridnek nevezhető szervezet működött postaszervezet helyett közteherként, mely a régi királyi futárintézmény örököseként maradt fent a 17. század végéig. A fejedelem szolgálatában álló futárok a fejedelmi udvarból saját lovaikon indultak, azokat útközben a községek által fenntartott lóváltó állomásokon cserélhették le a község lovaira, ill. nyílt lehetőségük helyben ingyenes bekvártélyozásukra is. Ahol nem talált ilyen állomást a futár, ott a „legősibb” módon (de jure) tarthatott igényt az útközben talált lóra.⁴³ A korban a Bécs–Marosvásárhely közötti távolságot 11 nap alatt lehetett megtenni a Felvidék és Erdély országútjain, melyre Lászlóffy Pál személye, III. Ferdinánd I. Rákóczi Györgyhez küldött követe szolgál példával 1642-ben.⁴⁴

A karlócai békét követően (1699) a posta elsődleges katonai funkciói (futárszolgálat, hírszolgálat) mindinkább háttérbe szorultak Magyarországon is. A bécsi udvar irányítása mellett kezdetét vette egy egységes Habsburg-postarendszer kialakulása a 18. századra, melyben leginkább tradicionális német minták (Kaiserliche Reichspost) jutottak érvényre. A posta infrastruktúrájából adódóan fokozatosan hangsúlyosabb feladatot is ellátott, az országos közigazgatási funkciói (hivatali levelezés) mellett pénzküldemények és magánszemélyek utazási igényeinek a kiszolgálásában is.⁴⁵

A század közepére a postarendtartás primer forrásaként szolgál Josef Hecht Magyarországon első nyomtatásban megjelent postakönyve, mely európai léptékben ismerteti a postai szabályrendszert és standardokat. A posta jogállásában, Hecht alapján, uralkodói privilégiumot élvezett mellyel többek között mentesült a katonai beszállásolás alól. Az állami alkalmazásban álló postamesterek és azok alkalmazottai adó- és köztehermentesek voltak, valamint a postajáratok mentesültek a különböző vámok (hídvám, révvám, útpénz) megfizetése alól.⁴⁶ A postai forgalomnak elsőbbsége volt minden közlekedési szereplővel szemben, a járatok közeledésére az úton lévőknek ki kellett térni az utak állapota miatt, kereskedőknek nehéz szekerekkel meg kellett állniuk. Ezekben az esetekben, a szabály betartására a posta személyzete kürttel is figyelmeztetett. Ha a postalegényt (postillion) baleset érte a vele találkozó első utazónak a postai szállítmányt a legelső „helységig” kellett kísérnie, ahol a földesúr feladata volt a küldeményt postaállomásig

41 | ANTALFFY 1943: 33–34.

42 | KÁPLÁR 1984: 95–95.

43 | HENNYEY 1926: 38.

44 | ANTALFFY 1943: 38.

45 | HENCZ 1937: 115.

46 | HECHT 1749: 45.

visszaszállítani. A postát támadás esetén a hatóságoknak jelenteni kellett és a támadót szükség esetén akár katonai erővel is üldözni.⁴⁷ A közlekedési eszközök bővülésével a postaállomások közötti távolságok leküzdésére a 18. század közepétől lehetőség nyílt relatív új alternatívák igénybevételére is.⁴⁸ A lovasposta mellett megjelenő kocsiposta hétköznapi megjelenése mindinkább elterjedté vált. Az 1748-ban Bécs és Regensburg között indított próbajarat analógiájaként Bécsből Brünn, Prága és Linz is elérhetővé vált kocsin 1749-től, mellyel a kocsiforgalom fokozatosan az országutak látképének részévé is vált. A kor elvárásaihoz igazodva Magyarországon 1750-től előbb Bécs és Pozsony között kisebb távolságon indult meg a napi rendszeres postakocsi-közlekedés, mely távolságot egy nap alatt lehetett átutazni,⁴⁹ majd 1752-től Pest-Buda is elérhetővé vált hetente egyszer postakocsin kétnapnyi utazással.⁵⁰ Eleinte a szállítókapacitás legkevesebb négy utas, 8 mázsa (800 kg) áru, valamint pénzszállítmány egyszeri szállítást tette ki.⁵¹ A postára bízott javak és utasok biztonságát vagy a kocsin utazó fegyveres kíséret, vagy maga a postai személyzet (conductor) szavatolta. A postakocsik általában 3 osztrák mérföldet (22,75 km)⁵² tettek meg egyhuzamban állomástól állomásig, nagyobb domborzati emelkedőn 2 osztrák mérföldenként (15,17 km) szorultak lóváltásra. Mária Terézia uralkodása alatt már összesen 454 osztrák mérföldnyi úthálózaton vált lehetővé a különböző postai tevékenység:⁵³ rendszeres levélposta (ordinaria), a külön megbízással küldött levéltovábbítás (extraordinaria), valamint menetrendhez igazított rendszeres személy- és csomagszállítás (extrapost). Az egyszerre legkevesebb mint két lóval vontatott postakocsik (Postwagen, ill. Diligence⁵⁴) előnyét meghatározott útvonaluk, kiszámítható és rendszeres menetrendjük nyújtotta.⁵⁵

II. József uralkodása alatt kiterjesztetté vált a Habsburg Birodalom európai útvonalhálózatokhoz és külföldi postaszervezetekhez fűződő kapcsolata, elsők között Szász-

47 | HECHT 1749: 47–48.

48 | HÜBNER 1709: 1216. A postai személyszállítás fogalom meghatározásában bérlovas közlekedést értettek hosszú ideig német nyelvterületeken is.

49 | HENCZ 1937: 127.

50 | MNL OL C 13, Helytartótanácsi levéltár, Magyar Királyi Helytartótanács, Benigna mandata; MNL OL C 42, Magyar Királyi Helytartótanács, Acta miscellanea, Idealia, No. 58. 1752. sz. melléklet.

51 | HERNITZ–MAKKAI–VÁRKONYI 2002: 80.

52 | BOGDÁN 1990: 188–189. Metrikus fogalmaink szerint 1 osztrák mérföld 7,585 km-nek felel meg. A témára vonatkozóan lásd még BOGDÁN ISTVÁN: *Régi magyar mértékek*. Gondolat, Budapest, 1987.

53 | Register in: HECHT JOSEF 1749: Einleitung zum Universal Europaeischen Post-Recht, Pressburg.

54 | A diligence [m. delizsánsz] francia kölcsön szó: Diligence (postakocsi, gyorskocsi) < diligent (gyors), mely német közvetítéssel honosodott meg a magyar nyelvben. A szó eredete a latin: diligentia (pontosság, odafigyelés) szóra vezethető vissza.

55 | HENNYEY 1926: 127.

országgal jött létre postai ügyvitelt érintő együttműködés.⁵⁶ Az állami kezelésben lévő posta feladatköreinek modernizálásával Postwagen Expeditionen néven a kocsiposta is különálló szervezeti egységet kapott. A szolgáltatások árszabása is racionalizálódott a 18. század végétől.⁵⁷ Korábban, Mária Terézia uralkodása alatt az utazóknak rejtett költségekkel is kellett számolniuk útjuk alatt, azaz a postaállomásonként eltérő és szóbeli megegyezésen alapuló hajtáspénz (Rittgeld) valamint hajtóknak járó borralaló (Trinkgeld) rendszerével,⁵⁸ a 18. század végétől az utasok viteldíját már egységesen állapították meg, mérföldenként 20 krajcár értékben, valamint az utazási költségekhez tartozott a postakocsist állomásonként megillető 5 krajcár borralaló. Az utazási költségeket a megbízónak az út megkezdése előtt a tervezett teljes útra kellett rendezni.⁵⁹

A 18. század végére gyakrabban számolnak be források a Magyar Királyság területén történő átutazás részleteiről, melyek helyenként adalékokkal is szolgálnak városok közti időbeli távolságokra. A korábban már említett Christoph Seipp munkája, mely a szerző Pozsonyból Temesvárra, majd onnan Nagyszébenbe tett 1781-es útját mutatja be, több helyen betekintést nyújt utazásának részleteibe. Seipp közléséből kiderül, hogy a posta Diligence járata havonta csak egyszer közlekedett Pozsonyból Nagyszébenbe, rossz idő esetén még ritkábban, míg Temesvárra havonta kétszer lehetett eljutni ilyen módon. Úgy véli, hogy csak kevés utazó veszi igénybe ezt a kényelmes és gyors lehetőséget magas ára, ill. éjszakába nyúló menetideje miatt. Ugyanakkor az utazónak számos olcsóbb lehetősége is van lovaskocsin történő utazásra más országokhoz képest, többek között a magánfuvarozók nyújtotta szolgáltatások igénybevételével. Véleményét abban látta igazoltnak, hogy az országban a széna és zab ára igen alacsony és az istállózó állattartás is elterjedt. Az olvasó megtudhatja, hogy a Pozsony és Nagyszében közti távolság 8 nap alatt kényelmesen átutazható. Seipp utazása során extrapostával közlekedett, amint az útleírása fogalmaz: *„Ezekben az ember jól védett a szél és az időjárás ellen. A lovak előttük gyorsak, a kocsisokat mindenütt ismerik és szívesen látják, az ember biztonságban van velük. Egy utas Pozsonyból Pestre 3 óra híján 3 napot utazik, Pestről Temesvárra 5-6 óra híján 5 napot, gyakrabban 4 óra híján 5 napot. Rossz időjárás esetén a szállítás a körülményektől függ, de soha nem marad tovább, mint ameddig a szükség megkívánja.”*⁶⁰ Egy másik példát említve Gróf J. C. Hofmannsegg szászországi otthonába küldött levelezéséből adatolhatók az 1793–1794

56 | A két ország közötti fejlett közúti kapcsolatokra lásd OSZK TR7874, DE HOMANN, HERITIERS 1752 [1728]: Carte Itineraire par le Pays de l'Electorat de Saxefaisant voir les Grands Chemins depuis Lipsic.

57 | HENNYEY 1926: 137.

58 | HENNYEY 1926: 118.

59 | HENNYEY 1926: 128.

60 | LEHMANN 1785: 41–43.



Carl Eduard Rainold 1823-ra datálható gyorspostakocsit bemutató rézmetszete „Kais. Königl. Oesterreichischer Eil-Postwagen” felirattal. Prágai Postamúzeum (Poštovní muzeum) Grafikai-gyűjtemény GKR 338

közötti magyarországi utazásának körülményei, melyben több alkalommal beszámol útja részleteiről is. Bécs és Buda közti utazásáról megállapítja, hogy „*lehetetlen jobb postai szolgálatot kívánni is, mint ebben az országban van. Többször megtörtént, hogy a lovakat hamarabb felváltották, mint a mennyi idő alatt a kerekeket megkenhették és sohasem történnek, mint nálunk, késedelmezések s aztán bocsánatkérések, hogy a lovak nem voltak idebaza s több efféle. Csak ilyen intézmény mellett lehetséges két nap alatt, és pedig reggeli 5 órától esti 9-ig tartó utazás után 36 mértföldnyi utat megtenni, mert ilyen messze van Buda Bécstől, mégis a második nap este már ott voltam.*”⁶¹

61 | BERKESZI ISTVÁN (ford.) 1887: Gróf Hofmannsegg utazása Magyarországon 1793–1794-ben, Franklin, Budapest, 9.

Időléptékes postatérképek (Isochrone térképek)

Hagyományos értelmezés szerint a térképek általános csoportját olyan geográfiai ábrázolások adják, melyek az általa bemutatott földfelszínre vonatkozó természeti (domborzati, vízrajzi) tárgyakkal vagy társadalmi (politikai, gazdasági, demográfiai) típusú témaköröknek adja ismertetését előre meghatározott matematikai vagy mértani törvények szerint. Felülnézetéből az olvasó tájékozódhat a léptéket ismerve a síkba vetített valóság kétdimenziós és méretarányosan kisebbitett képéről. A mértékek ismeretével a pontok közötti távolságok könnyen vektorosan mérhetővé válnak, azonban a leolvasott információk átváltásával ezek a távolságok csak távolságmértékegységre (mm, cm, km) vezethetők vissza. A távolságadatokat pontosabb szemléltetésére és gyors értelmezésére, gyakran térképek mellékleteként, kartográfusok összefoglaló táblázatokat is készítettek legkésőbb a 17. századtól. Az ún. polimetriai vagy távolságmutató táblázatokra már csak praktikus mivoltuk miatt is szükség volt, hiszen minél alaposabban dolgozott a térképész kis léptéket alkalmazva, annál több térképlapon készülhetett el munkája, amit gyűjteményként mappákba rendezve hozott forgalomba.⁶² A precíziósabb távolság- és időmérési technikák fejlődésével a távolságok térképmutatós szemléltetése mellett kartográfusok időléptékes földrajzábrázolású térképek készítésére is vállalkoztak kísérleti jelleggel. Analógiát akár az ún. portolán hajózási térképek⁶³ is nyújthattak munkájukhoz. A kevésbé megszokott időléptékes földrajzi térképek családja az ún. isochrone⁶⁴ térképek melyek két hely távolságát nem távolság–mértékegységben, hanem időmértékegységben kódolja a felhasználó felé a topográfiai alaptérképen elhelyezett színezéssel, tónusokkal vagy koncentrikus körök (zónák) használatával. Az időléptékes térképek készítésechnikájukban a diagramokkal is nagy hasonlóságot mutatnak.

62 | OSZK TR7303, LOTTER, TOBIAS CONRAD 1760: Richtige Anzeige wie weit die Haupt-Orte in Deutschland und die andere berühmte Städte in Europa von einander (Germaiae Aliorumque Quorundam Locorum Europae Poliometria).

63 | Középkori hajózási térképtípus, melynek első fennmaradt darabja vélhetően 13. századi. A térképek gyakorlati célokat szolgáltak legtöbbször a hajózási kereskedelemben. A tengeri navigáláshoz vonalakkal és kikötőkből (latin porto: kikötő) kiinduló koncentrikus körökkel jelezték a távolságokat. Lásd KEMP, PETER: *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. 2. kiadás, Oxford University Press, 2005, 439.

64 | Az isochrone megnevezés az (ógörög) iso: egyenlő és chronos: (idő)lépték szóösszetételre vezethető vissza. A fogalom megjelenése feltételezhetően 20. századi. A megnevezés sokszor nem stabil alapokon nyugszik, a térképészítők eseti jelleggel nevezték munkájukat isochrone-nak, fellelhetőek hasonló tematikájú munkák sebesség vagy influence térkép néven is. Az időléptékes isochrone térképek a mai fogalmaink szerint leginkább a 20. századra megjelenő geoinformatikai ábrázolásokkal mutatnak hasonlóságot, de isochrone térképeket már a legkésőbbi 17. századból is ismerünk. Lásd OSZK TA87, SIEUR, MICHEL 1756: *Sieur Michel: L'indicateur-fidélou Guide des Voyageurs*, Párizs.



Sieur, Michel 1756: *L'indicateur fidéleou Guide des Voyageurs, Párizs OSZK TA87*

A hagyományos térképekkel szemben arra a kérdésre is választ adnak, ami modern életünk tér-idő felfogásának sajátja, mint pl.: „Bécs milyen messze van kocsival Budától?”, amit paradox módon nem kilométerben válaszolnánk meg, hanem időben! Pedig az utazó elsősorban mégis távolságot tett (tesz) meg bizonyos idő alatt.⁶⁵

A közlekedést és közlekedésszervezést érintő reformtörekvések hatására a társasutazás a 19. század elejére uniformizálódott a hétköznapi gondolkodásban. A személy- és áruszállításra megnőtt a kereslet, mely a posta közúti járatainak sűrűségét is fokozta, új járatok nyitásával újabb úticélok is elérhetővé válhattak. A korai postai menetrendek az egyre nagyobb kiszámíthatóság ígéretével hatottak a leendő utasokra. A postakocsi-igazgatóságok átlátható tarifáiból az utazóközönség előre tájékozódhatott a várható költségekről, magáról az útvonalról és az indulási-érkezési időpontokról is.

65 | A kereskedelmi vonzaskörzetek jelölését Johann Heinrich von Thünen közgazdaságtani munkájában hasonló koncentrikus körökkel jelzi az elszigetelt állam telephely elméletét. Lásd JOHANN HEINRICH VON THÜNEN: *Der isolierte Staat*. 1826. A témára vonatkozóan lásd DUSEK TAMÁS: *Thünen Elszigetelt állama: az eredeti munka*. Tér és Társadalom / Space and Society 27. évf., 3. szám, 2013.

A postai menetrendek egyedi időléptékes és ugyanakkor topográfiai típusát adják a Habsburg- császári-királyi postatiszt Franz Raffelsperger korai postai itinerei.⁶⁶ Szerzteágazó postaszervezéssel kapcsolatos munkái közül eddigi kutatásaim négy egymással szoros kapcsolatban álló isochrone térképet tárt fel Magyarországra vonatkozóan.⁶⁷ A munkák keltezése közel esnek egymáshoz, mellyel egy készítéstechnikai metódus is kimutatható a közlekedési viszonylatok fejlődésén túl. Az egymással rokonságban álló térképek prototípusát egy viszonylag kisebb spektrumú útvonalhálózatot bemutató forrás adja. A térképen szereplő használati utasítás szerint, a szerző feltételezi a Bécsből való indulást melynek okán az útvonalak kizárólagos kiindulópontja Bécs városa, míg Bécs és a Habsburg Birodalom további városai között húzódó nyilak és rajtuk elhelyezett járatmenetrendek a térkép óramutató járásával ellentétes forgatásával ismerhető meg. Két topográfiai hely között balról jobbra haladva előbb a körutazás („auf der Tour Reise”) megkezdése olvasható le majd Bécsbe való visszaút menetrendje. A megjelölt árszabás tour és retour jegyeket tüntet fel, külön tájékoztatva az utazókat, hogy borraivalót seholy sem kell fizetni az úton, ezzel biztosítékot adva, hogy csak egyszeri költségek lépnek fel az utazás során. A Raffelsperger által ábrázolt célállomások között szerepel Pozsony és Buda is, bár vélhetően a sűrűbb nyugati úthálózatból az itiner inkább Karlsbadba, Prágába, Olmützbe vagy Linzbe kalauzolta az utasokat. Pozsonyba napi rendszerességgel lehetett eljutni 6 órás utazással, míg Buda kétnaponta volt elérhető a hét három napján 29–30 órás menetidővel. A postakocsi egész éjjel haladt, budai végállomása a mai Gyorskocsi utca és Csalogány utca sarkán álló egykori postaépület volt.⁶⁸

A jegyek gyorspostakocsira vagy „szeparált” kupés kocsikra is válthatók voltak. A posta garantálta az utazókat, hogy a lóváltások egy percet vesznek igénybe, minden kocsiban (fedett helyen) ülő utas 50 db csomagot szállíthat, postalegény mellett kocsin kívül ülők 20 db-ot. A hosszú úton étkezésekre pihenő volt kijelölve, erre vonatkozó megállóhelyeket a menetrend is tartalmazta. A reggeli és vacsora félórás szünetet jelentett, ebédre

66 | Franz Raffelsperger (Modor, 1793. szeptember 23. – Bécs, 1861. július 14.) kereskedelmi tanulmányait Bécsben végezte, tanulmányutat Franciaországban és Magyarországon is tett, 1820-tól a Habsburg-postahivatal alkalmazottja. Postaügyek rendezésével kapcsolatos megbízatása során járt Firenzében, Rómában, Párizsban. 1830-ban bécsi polgárjogot nyert, ahol úttörő szerepet vállalt a térképek sokszorosításában, míg szerzteágazó kartográfiai munkái ötvözték a kor újabb technikáit.

<https://www.arcanum.com/en/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-irok-elete-es-munkai-szinnyei-jozsef-7891B/r-A2FE9/raffelsperger-ferencz-A35EE/> (utolsó elérés 2021.09.20).

67 | Korábbi kutatásommal párhuzamosan, mely érinti Franz Raffelsperger innovatív térképeinek készitéstörténeti körülményeit is, jelenleg is adatbázis épül Raffelsperger közúti és hajózási térképeinek metaadataiból, mellyel jövőbeli remélt céloom egy tér- és időléptékes katalógus kidolgozása, valamint a 18–19. századra vonatkozóan digitális útvonaltervező összeállítása.

68 | BFL XV.16.d.241/6, Pest-Buda beépített területének várostérképe, Plan der königl. ungarischen freyen Städte Ofen und Pesth, 1830.

Wien



OSZK TR 703

Wien

Raffelsperger, Franz: Geschwindigkeit- Übersicht der Eilpost-Fahrten von Wien nach Prag und Carlsbad; Brünn und Ollmütz; Pressburg und Pöstöny; Ofen; Gratz und Klagenfurt; & Linz. OSZK TR 703

egy órát kellett számolni. A távolabbra utazóknak vagy későbbi időpontban Bécsbe vizs-
zatérőknek a posta menetrendjében vendégházakat is ajánlottak, ilyen volt a pozsonyi
Arany Nap vagy a Zöld-fához címzett fogadó, Budán az Arany Oroszlán.⁶⁹ Raffelsperger
későbbi térképein (1826,⁷⁰ 1827,⁷¹ 1833⁷²) további finomításokat végzett, kiadványainak
impresszumában a leendő utazókat és postamestereket egyaránt megszólította, utóbbival
véltetően a szerző az állomások postarendtartásának javítását célozta. A mentrendek
egyre távolabbi útkapcsolatokat kezdtek bemutatni a kocsiposta „Bequemlichkeit-Si-
cherheit-Geschwindigkeit-Wohlfeilheit”⁷³ mottójával. A kínálat folyamatosan növeke-
dett többek között Bécsből München, Amsterdam, Róma, Olmütz, Varsó, Moszkva,
Szentpétervár közötti összeköttetések is kiépültek. Az itiner lehetőséget adott városok
között átszállások, utazási kombinációk megtervezésére. Budáról szervezett postajárat
indult kéthetente Kolozsvárra és Brassóba is. A magyar hálózat legdélebben fekvő pontját
Pétervárad és Zimony jelentette.⁷⁴

Raffelsperger időléptékes forrásainak tükrében kiolvasható, hogy a postahálózat évek
alatt bonyolult kombinációjú rendszerré vált, lenyomatát adva a folyamatosan átstruktú-
rálódott viszonylatoknak, mellyel a Habsburg-posta a kihasználatlan vonalait ritkította,
vagy leépítette, máshol pedig újakat épített ki. Az itinereken feltüntetett szállítójárművek
kategorizálása pedig arról tanúskodik, hogy a közlekedési eszközök terén fokozatosan
újabb és könnyebb postakocsik kaptak helyet a forgalmas útvonalakon. Az elavultabb
nehezebb konstrukciók a külső és kevésbé frekvenciált vonalakra szorultak.⁷⁵ A városok
közötti távolság leküzdésében fokozatosan elterjedt, hogy a hagyományos posta-
kocsik mellett menetrend szerint indított nyitott postateherkocsik (Brancardwagen)⁷⁶
is alternatívát kínáltak a személyszállításban, melyek eredeti rendeltetése a postakocsin
utazók nagyobb poggyászainak célba juttatását szolgálta.⁷⁷ A teherkocsikra váltott jegyek

69 | OSZK TR703, RAFFELSPERGER, FRANZ: Geschwindigkeit- Übersicht der Eilpost-Fahrten von Wien
nach Prag und Carlsbad; Brünn und Ollmütz; Pressburg und Pöstöny; Ofen; Gratz und Klagenfurt; & Linz.

70 | ÖNB K I 95512 KAR MAG, RAFFELSPERGER, FRANZ 1826: Reise und Influenz-Karte der vorzüglichsten
Eil-Post und Brancardwagen Course.

71 | HIM B IX a 795/a, RAFFELSPERGER, FRANZ 1827: Reise und Influenz- Karte der Eil-Post und Bran-
card-Wagen.

72 | ÖStA AT-OeStA/HHStA SB Kartensammlung N, Ke3-8/8, RAFFELSPERGER, FRANZ 1833: Karte der
Postwagenkurse (Influenzkarte) von Wien.

73 | Kényelem-biztonság-sebesség-megfizethetőség.

74 | ÖNB K I 95512 KAR MAG, RAFFELSPERGER, FRANZ 1826.

75 | A kocsik terminusai sokszor keveredtek, ill. egyszerre különböző névvel is neveztek egy típust. Az ún. Eilwa-
gen postakocsik (gyorsposta) korszerűbb és könnyebb kocsikat jelöltek, ilyenek közlekedtek Bécs–Buda, Bécs–
Pozsony útvonalon. A Postwagen megjelölés egyszerre több modellt is lefedett, gyakran a régebbi és nehezebb
Diligence-szal voltak azonosak.

76 | Brancardwagen terminus leginkább a Magyarországon már korábbi korokból ismert társzekerek analógiája.

77 | HIM B IX a 795/a, RAFFELSPERGER, FRANZ 1827.

árszabásukban negyedét jelentették a hagyományos postakocsijegyeknek, ugyanakkor haladási sebességüktől fokadóan hosszabb⁷⁸ utazási idővel is kellett számolni.⁷⁹ 1833-tól már élénkebb napi rendszerességű közlekedési kapcsolat alakult ki Pest-Buda és a bécsi postaállomás között,⁸⁰ mellyel a kocsiposta mindinkább élen járt a két város közötti személy- és áruforgalom, és ezáltal magának a mobilitásnak az előremozdításában, bár igaz, aki ilyen útra vállalkozott annak legkevesebb 30 órás utazással kellett számolnia.

A kocsipostajáratok átlagsebességének korlátait az ún. preindusztriális technikák határozták. Pest-Budáról indított járatok maximum 8 km/órás átlagsebességre voltak képesek, míg a Pozsony és Bécs közötti 6 órás út 7,6 km/órás átlagsebességgel volt leküzdhető a 19. század közepére a postai itinerek tanulsága szerint. Azonban fontos megjegyezni, hogy a korból származó szórványos adatainkkal összevetve a fenti számok nem radikálisan lassú értékeket jelentenek. Különböző naplófeljegyzésekkel összehasonlítva kitűnik, hogy Széchenyi István 1820-ban a Pozsony–Pest távolságot 24 óra alatt utazta át,⁸¹ vagy Sándor Móricról tudjuk, hogy hatosfogattal hajtott kocsiján Bécsből Budára 31 óra alatt jutott el.⁸² A jó minőségű útvonalak, valamint rövid időn belül nagyobb távolságok átutazása sokáig csak képzelgés maradt: „*De ha minden a régi korban megmaradna, semmi kis javítás sem történnék, ugyan mi nagyot nyerhetnénk ma a ló által? Mit érne az a ló, mely egy nap el tudna menni Sopronból Debrecenbe és más nap vissza? Ha Bucephalust tudnánk nevelni, ha Aura, ha Babieka [...] teremnének Méneseinkben [...] Tudnánk-e két háromszáz aranynál drágábban eladni.*”⁸³

78 | Bécsből Buda 29–30 óra alatt volt elérhető postakocsival, teherpostakocsin a menetidő 48 órára nőtt.

Az árakat mérföldenként szabták ki, azon utazók, akik Bécsből Magyarországra közlekedtek zárt postakocsin 16 krajcárt, nyitott járművön 12 krajcárt fizettek. A Magyar Királyság és Erdély területén utazók zárt postakocsier 12 krajcárt, nyitott járművekért 9 krajcárt fizettek. Lásd FRANZ RAFFELSPERGER, FRANZ 1826; RAFFELSPERGER, FRANZ 1827.

79 | Magyarország és Erdély postatarifája Galíciával volt azonos. A szolgáltatások között megtalálhatjuk a kocsi-tengelyek és kerekek kenési díját (zsírral vagy zsír nélkül), mely extra szolgáltatás igény szerint volt kérhető. A korábbi postai itinerekből ismert vendégházajánlatok mellett a menetrendek új elemeként a szállások étlapjáról is tájékozódhattak az utazók. Reggeli esetében főzött kávét és fehér kenyeret, ebédre levest, zöldséggel tálalt marhahúsos szószt, sülteket salátával és pékárut szolgáltak fel. A vacsora levest, sültet és salátát tett ki. Az italokat az árak nem tartalmazták. Az ebédlők és a szobák télen is fűtöttek voltak a hirdetmény alapján.

80 | A bécsi postaállomás egykori épülete a mai Postgasse–Auwinkel sarkán fekvő teleken állt. Lásd Arcanum, Grundriss der K. K. Haup und Residenzstadt Wien. 1797 <https://maps.arcanum.com/hu/map/vienna-1797/?layers=49&bbox=1815922.766906391%2C6140291.565568125%2C1818226.549151863%2C6141092.509877337> (utolsó elérés 2021. 08. 22).

81 | SZÉCHENYI ISTVÁN 1982 [1892]: Napló. Gondolat, Budapest. 181.

82 | [s.n.] *Hazai vadászatok és sport Magyarországon*. Vadász- és Versenylap, 1857. 1. évf., 19. sz., 274.

83 | SZÉCHENYI ISTVÁN 1828: Lovakrul. 176.

INFLUENZ-KARTE

zur Feststellung und Darstellung der Verbreitung der Grippe

in der
**DEUTSCHEN REICHSGEBIETEN
KAISERSTAAT**

von
Paul Haffner

Dr. med. Dr. phil. Dr. jur. Dr. oec. Dr. agr.

in Bonn

1918



INFLUENZKART

Einflussnahme - Fortbewegung

Landesweite Übersicht

Verfahren: Von der Beobachtung der
Tageszeiten, Fortbewegung, Einflussnahme

Arten: Einflussnahme

Deutsches Reich

1918





Raffelsperger, Franz 1833: Karte der Postwagenkurse (Influenzkarte) von Wien. ÜStA AT-OeStA/HHStA SB Kartensammlung N, Ke3-8/8.

Kitekintés

A 19. század közepén tetten érhető forradalmi technikai fejlődés fokozatosan lépéshatárnyba kényszerítette a közúti közlekedés szereplőit, így a lóháton történő utazást és postakocsi-forgalmat is. A vasúti modernizációval a versenytársak nem tudtak lépést tartani, de aránytalan lenne a mai utazási sebességről alkotott fogalmakat összevetni a 19. századi utazási teljesítményekkel, köztük a postakocsik átlagsebességével. Az egyik legkorábbi vasúti menetrendből adatható, hogy 1856-ban Bécs és Pozsony között közlekedő vonat 23 km/órás átlagsebességgel közlekedett, míg a bécsi vonatoknak 39,4 km/órás átlagot kellett tartaniuk, hogy menetrend szerint Pestre érkezzenek.⁸⁴ A korábban összefoglalt 1830-as évekből származó postakocsi-átlagsebességekkel összehasonlítva a modernizáció csak fokozatosan tudta felülmúlni a tradicionális közlekedési alternatívák utazási teljesítményeit.⁸⁵ A postai személyszállítás vitathatatlan öröksége máig tetten érhető a társasutazás és utazásszervezés fogalmainak megteremtésében éppúgy, mint az útlevel-felmutatás gyakorlatában, mely a modern állampolgárok távolsági utazásaiban továbbra is elengedhetetlen kiegészítő.

84 | MÁVKI Osztrák Államvasút Társaság menetrend, Verkehr der Personen- und gemischtenzüge (Gültig vom 1. November 1856) von der General- Direction der K.K. Priv. Österreich. Staats-Eisenbahn, 1856.

85 | A legújabb kutatások kimutatták, hogy paradox módon a magyar főváros autóinak átlagsebessége a város tömött útjaihoz képest drasztikusan alacsony, mindössze 22,8 km/óra, ami kevéssel több mint kétszerese a postakocsi átlagsebességének, amit a 19. század eleji ritka városi forgalomban is tarthattak. Lásd <https://www.kfzteile24.de/best-and-worst-cities-to-drive-usd> (utolsó elérés 2021. 09. 29).

Összehasonlításképpen egy 21. századi autó teljesítménye közel 150 lóerő, míg egy kocsni maximum 4 ló erejére támaszkodott. Vö. R. D. STEVENSON – RICHARD J. WASSERSUG: *Horsepower from a horse*. Nature, 1993. 364. sz. 195.

Felhasznált források és irodalom

Források

BERKESZI ISTVÁN (ford.) 1887: Gróf Hofmannsegg utazása Magyarországon 1793–1794-ben. Franklin, Budapest

Brockhaus, Konversations Lexikon. 1885, 13. kiadás, 11 kötet, Lipcse

Brockhaus, Konversations Lexikon. 1892–1896, 14. kiadás, 15 kötet

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

XV.16.d.241/6, Pest-Buda beépített területének várostérképe, Plan der königl. ungarischen freyen Städte Ofen und Pesth, 1830

CZUCZOR GERGELY – FOGARASI JÁNOS 1865: A magyar nyelv szótára. 4. kötet, MTA, Pest

FESTVILMOS 1865: Magyarország álladalmi és országos útjai

Hadtörténeti Intézet és Múzeum (HIM)

B IX a 493/2, HOMANN, JOHANN BAPTIST 1717: Regni Hungariae Tabula Generalis

B IX a 795/a, RAFFELSPERGER, FRANZ 1827: Reise und Influenz- Karte der Eil-Post und Brancard-Wagen

HECHT, JOSEF 1749: Einleitung zum Universal Europaeischen Post-Recht. Pressburg

HÜBNER, JOHANN 1709: Reales Staats Zeitung und conversations Lexikon. Merseburg

LEHMANN, JOHANN 1785: Reise von Pressburg nach Hermannstadt in Siebenbürgen.

Lipcse

Magyar Mezőgazdasági Múzeum (MMGM)

ÁT. 157.51, Mezőhegyesi Törzskönyv 1780

ÁT. 157.52, Mezőhegyesi Törzskönyv 1780

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

C 13, Helytartótanácsi levéltár, Magyar Királyi Helytartótanács, Benigna mandata

C 42, Magyar Királyi Helytartótanács, Acta miscellanea, Idealia, No. 58. 1752. sz. melléklet

Magyar Államvasutak Központi Irattára (MÁVKI)

Osztrák Államvasút Társaság menetrend, Verkehr der Personen- und gemischtenzüge (Gültig vom 1. November 1856) von der General- Direction der K.K. Priv. Österreich.

Staats-Eisenbahn, 1856

Országos Széchényi Könyvtár Térképtára (OSZK)

TR7874, DE HOMANN, HERITIERS 1752 [1728]: Carte Itineraire par le Pays de l'Electorat de Saxefaisant voir les Grands Chemins depuis Lipsic

TR7303, LOTTER, TOBIAS CONRAD 1760: Richtige Anzeige wie weit die Haupt-Orte in Deutschland und die andere berühmte Stadte in Europa von einander (Germaiae Aliorumque Quorundam Locorum Europae Poliometria)

TR703, RAFFELSPERGER, FRANZ: Geschwindigkeit- Übersicht der Eilpost-Fahrten von Wien nach Prag und Carlsbad; Brünn und Ollmütz; Pressburg und Pöstöny; Ofen; Gratz und Klagenfurt; & Linz

TA87A-19, SIEUR, MICHEL 1756: L'indicateur-fidélou Guide des Voyageurs, Párizs Österreichischen Nationalbibliothek (ÖNB)

KI 95512 KAR MAG RAFFELSPERGER, FRANZ 1826: Reise und Influenz-Karte der vorzüglichsten Eil-Post und Brancardwagen Course

Österreichisches Staatsarchiv (ÖStA)

AT-OeStA/HHStASB Kartensammlung N, Ke3-8/8, RAFFELSPERGER, FRANZ 1833: Karte der Postwagenkurse (Influenzkarte) von Wien

AT-OeStA/FHKASUS KS, B 095, Postkarte von Ungarn, 1796

SZÉCHENYI ISTVÁN 1828: Lovakrul

SZÉCHENYI ISTVÁN 1982 [1892]: Napló. Gondolat, Budapest

VON BEUST, JOACHIM ERNST 1747: Von der verschiedenen Bedeutung des Wortes Post und Post-Regal. Jéna, I. kötet

Sajtóforrások

[s.n.] *Hazai vadászatok és sport Magyarországon*. Vadász- és Versenylap. 1857. I. évf., 19. sz.

FAZEKAS CSABA 1992: Útviszonyok, úthálózat és városok a 18. század végi Magyarországon. Közlekedéstudományi Szemle, 42. évf. 8. sz.

JANKOVICH MIKLÓS 1970: A magyar ló. Agrártörténeti Szemle, 12. évf., 3–4. sz.

SEIDLER, ANDREA 2009: Üzleti úton a színigazgató. Christoph Seipp 18. századi útleírása Magyarországról. Korall, 38. sz.

VERDIER, NICOLAS 2008: A méltányosság logikájától az elvont mértékegységekig. A távolság felfogásának és mértékegységének alakulása Franciaországban a 17. század vége és a 19. század eleje között. Korall, 32. sz.

Felhasznált irodalom

- ANTALFFY GYULA 1943: *A honi utazás históriája*. Athenaeum, Budapest.
- BOGDÁN ISTVÁN 1990: *Magyarországi hossz- és földmértékek 1601–1874*. Akadémia, Budapest.
- CZÉRE BÉLA 1971: *Közlekedésünk fejlődésének története*. Tankönyvkiadó, Budapest.
- ERNSTJÓZSEF 1989: *Régi magyar fogatok*. Budapest, Téka.
- ERNSTJÓZSEF – FEHÉR DEZSŐ – ÓCSAG IMRE 1988: *Magyar lovaskönyv*. Budapest, Natura–Corvina.
- GÖMÖRI GYÖRGY 1994: *Angol és skót utazók a régi Magyarországon*. Argumentum, Budapest.
- HANZÉLY JÁNOS 1960: *Magyarország közútjainak története*. Ütügyi Kutató Intézet, Budapest.
- HECKER WALTER – KARÁDI ILONA 2004: *Lovas Nemzet*. Helikon, Budapest.
- HENCZ LAJOS 1937: *A magyar posta története és érdemes munkatársai*. Budapest.
- HENNYEY VILMOS 1926: *A magyar posta története*. Budapest.
- HERNITZ FERENC – MAKKAI VÁRKONYI ILDIKÓ 2002: *Köszeg postatörténete*.
In: Postai és Távközlési Múzeumi Alapítvány Évkönyve.
- KÁPLÁR LÁSZLÓ 1984: *Ismerjük meg a numizmatikát*. Gondolat, Budapest.
- KOLB, ANNE 2000: *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich*. Akademie Verlag.
- KOMODY MIKLÓS – HECKENAST GUSZTÁV – MOLNÁR MÁTYÁS – BENDA KÁLMÁN 1981: *Rákóczi-szabadságharc postája (Válogatott iratok)*. Folia Rákóciana 6. sz., Vaja.
- SZAMOTA ISTVÁN 1891: *Régi utazások Magyarországon és a Balkán félszigeten*. Franklin, Budapest.
- TARR LÁSZLÓ 1968: *A kocsi története*. Corvina, Budapest.

Adatbázisok

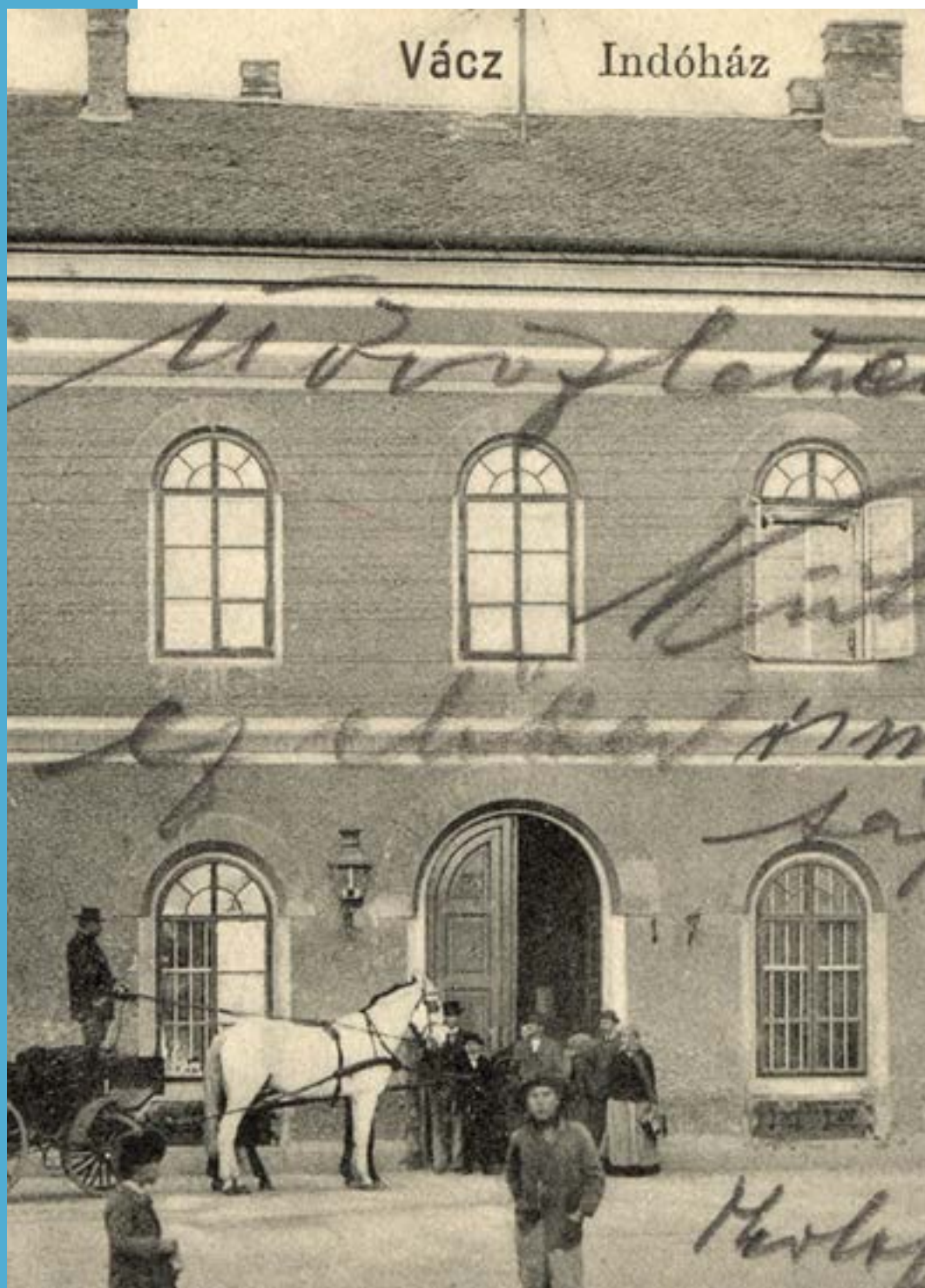
Franz Raffelsperger bibliográfiája az Arcanum honlapján közölt adatok alapján: <https://www.arcanum.com/en/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-irok-elete-es-munkai-szinnyei-jozsef-7891B/r-A2FE9/raffelsperger-ferencz-A35EE/> (utolsó elérés 2021. 09. 20)

Bea Csaba: A váci vasútvonal-megnyitás lokális hatásainak alakulása a sajtóban

A tanulmány az ország első vasútvonalának megnyitójával, a vasút Vácra (például a váci gazdaságra) gyakorolt ambivalens hatásaival, valamint az ahhoz és magához a városhoz is több szálon kötődő Kossuth Lajos, Széchenyi István, Petőfi Sándor és Görgei Artúr kapcsolódási pontjaival foglalkozik. Közülük többen a megnyitón is részt vettek, Petőfi pedig lelkesedésében verset is szerzett. Görgei az 1848-49-es szabadságharc miatt állt kapcsolatban a váci vasúttal, melyről később a lokálpatrióta helyi sajtó meg is emlékezett. A tanulmány a nemzetközi és magyarországi előzmények rövid bemutatása után a vonal megnyitására, annak hatásaira, valamint nem utolsósorban a jeles történelmi személyiségek vasúttal kapcsolatos tevékenységére fókuszál. Bemutatja, hogy mennyire tartotta a kollektív emlékezet letéteményeseként a helyi sajtó a vasút szerepét fontosnak a város történetében. Forrásként jelenik meg a reformkor országos, illetve a dualizmus korának váci sajtója. Ugyan a vasútvonal megnyitása 1846-ban történt, de Vácott a hetisajtó csupán a dualizmus éveiben jött létre. A lokálpatrióta attitűdben, valamint a közterület elnevezések esetében is a vasútnak sajátos szerepe volt, de ez nem jelenti azt, hogy ne okozott volna olykor csalódást is a vasút a váciak körében, például a közlekedési lehetőségeket és a kapacitást tekintve.

Csaba Bea: The local effects of the opening of the Vác railway line in the press in light of the memory

The study deals with the inauguration of the first railway line of the country, the ambivalent effects of the railways on Vác (e.g. the economy of the city) and the points of contact to Lajos Kossuth, István Széchenyi, Sándor Petőfi, Artúr Görgei, who are linked to both the railways and the city in many aspects. Several of them participated at the inauguration ceremony, and Petőfi, in his ardour, even composed a poem. Görgei was connected to the Vác railways due to the war of independence of 1848-49, as the local patriot local press commemorated it. After the short introduction of the domestic and international antecedents, the study focuses on the opening of the line, its effects, and the activities of outstanding historical personalities related to the railway. It presents how important the local press, the depository of the collective remembrance, considered the railways' role in the city's history. The national press of the reform era and the Vác press of the dualism appear as essential sources. Although the line's inauguration occurred in 1846, the weekly press in Vác came to existence only during the years of dualism. Railways played a peculiar role in the local patriotic attitude and the naming of public spaces, but that did not prevent the railway from causing disappointment for the locals in Vác, as far as, for example, transport possibilities and capacities are concerned.



Üdvözlőlap a váci államfogházban raboskodó személytől. Ez alapján egyértelmű, hogy ez a kép vagy 1890 előtt, vagy 1895 és 1928 között készülhetett, mivel akkor működött Vácott államfogház. A képeslap kiadási ideje valószínűleg 1899 vagy 1900

Bea Csaba

A VÁCI VASÚTVONAL- MEGNYITÁS LOKÁLIS HATÁSAINAK ALAKULÁSA A SAJTÓBAN

(Az emlékezet tükrében)

Nemzetközi előzmények

1830. szeptember 15-én nyitották meg Angliában a Liverpool–Manchester vasútvonalat. Ez az első olyan vasútvonal, ahol a közlekedést gőzmozdonyokkal biztosították. Az 1846-os magyarországi megnyitáshoz hasonlóan népünnepély volt ez is, egy új korszak beköszöntét jelezve. Liverpoolból nyolc mozdony indult el a kapcsolt szerelvényekkel. A *Northumbrian* nevű mozdonyt a feltaláló, George Stephenson vezette.

Akárcsak a későbbi magyarországi megnyitón, itt is sok híres embert lehetett látni. Ilyen volt a politikus Robert Peel, aki később kormányfő lett, valamint a Bonaparte Napóleont 1815-ben Waterloonál legyőző Arthur Wellesley, Wellington hercege. Jelen volt Esterházy Pál is, a Habsburg Birodalom angliai megbízottja, a későbbi király személye körüli miniszter a Batthyány-kormány alatt.¹

1 | MAJDÁN 2016:88. A folyóiratban egyébként trafalgári győztesként szerepelt Wellington, de ez elírás, mivel a trafalgári győztes Horatio Nelson admirális volt, aki egyébként hősi halált halt a csatában. Wellington Waterloonál győzött.

Furcsa véletlen, hogy akárcsak 1846-ban Vácott, mindeközben itt is történt tragédia. Míg Vácott tűzvész tombolt és rombolt le házakat (körülbelül ötvenet), addig Angliában halálos baleset történt.

Az angliai események hatottak Magyarországra is. A vasútról magyarul elsőként Bölöni Farkas Sándor tudósított, méghozzá az 1830-as megnyitóról. Széchenyi István gróf, *a legnagyobb magyar* pedig angliai tapasztalatai és az ország elmaradottságának benne mély nyomot hagyó érzete következtében az első volt, aki a vasútépítés ötletét konkrét formában felvetette, sőt annak fontosságából kifolyólag a közlekedés fejlesztését kincstári beruházásként kívánta kezelni.² Ezzel mintegy megelőlegezte Baross Gábort, a *Vasminisztert*, aki 1886 és 1889 között dolgozott közlekedési és közmunkaminiszterként. Nem hiába tartotta úgy már a korabeli közvélemény, hogy ő Széchenyi közlekedéspolitikai eszméinek megvalósítója.

Magyarországi előzmények

A Pest-Vác vasútvonal megépítésének tervét már az 1807. évi országgyűlés is tárgyalta. Ekkor még csak lóvasút építéséről lehetett szó, hiszen a gőzmozdony még nem létezett. Széchenyi István gróf angliai tapasztalati és megfigyelései (1815-ben, aztán 1822-23-ban járt Angliában) nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy a magyar politikai elit ráismerjen elmaradottságára és intézkedéseket tegyen a fejlődés érdekében. A téma az 1832-36-os országgyűlésen került újra napirendre, viszont tényleges intézkedésekre csupán az 1843-44-es országgyűlésen került sor. Az országgyűlés megbízta a kormányt, hogy pályázatot írjon ki az első, Magyarországon építendő vasútvonal tárgyában. A nagy befolyással bíró Sina György bárónak és a körülötte csoportosulóknak azonban a Pest-Vác vonalú fejlesztés nem felelt meg. Ennek ellenére az 1836:XXV. tc. jegyében, 1839 májusában a Magyar Középponti Vasút Társaság mégis megalakult, bár alapszabályát a Helytartótanács csak 1844. január 24-én hagyta jóvá. Az uralkodó még ez év március 4-én kizárólagos jogot adott a társaságnak a magyar vasútvonalak megépítésére, vagyis monopóliummal rendelkeztek.³ Igazgatója Ullmann Móric lett, Sina báró riválisa. Ez utóbbiban jobban megbízott Széchenyi István. Különböző koncepciók küzdöttek egymással. A koncesszióért Sina György és Ullmann Móric folytatott küzdelmet, ami nagy jelentőséggel bírt az eltérő koncepciók miatt. Míg Sina báró a Duna jobb partján kívánta megvalósítani terveit, addig

2 | MAJDÁN 2016: 90.

3 | GAZDA 1991: 93.

Ullmann a Duna bal partján futó vasútvonal mellett állt ki. Végül Ullmann kapta meg az engedélyt, így eldőlt, hogy az első vasútvonal Pest és Vác között fog épülni.⁴ Habár, mint láthatjuk, a reformkori országgyűlések tempójához hasonlóan elhúzódtak a bürokratikus eljárások, végül sikerült a modernizáció ezen alapvető szegmensét elkezdni.

A pályázatot a Magyar Középponti Vasút Társaság 1844. július 26-án írta ki, ajánlati tárgyalás formájában, amivel gyakorlatilag bevezették hazánkban a versenytárgyalások rendszerét. A hazai ipar védelmében kikötötték, hogy a licitáláson győztes cég csak magyar erdőből szerezheti be a keresztgerendákhoz szükséges fát. A 33 km hosszúságú vonalra 50 000 gerendát kellett szállítani. Kossuth Lajosnak a magyar ipar támogatására irányuló erőfeszítései tehát meghozták itt is gyümölcsüket. Kossuth az ipartámogatási programját már jóval korábban elkezdte. 1841-ben alakult az Ipartámogató Egyesület, 1844-ben, nem sokkal a pályázat meghirdetése után, októberben pedig a Védegylet. Kossuth volt az igazgatója. Megállapítható tehát, hogy 1844-re a hazai ipar védelme nem csupán retorikai fordulat volt, hanem a valóság. A Védegylet a magyar ipart a belső fogyasztás és a tudatos vásárlás eszközeivel igyekezett fejleszteni. Ugyanakkor a kezdeti lelkesedés viszonylag hamar alábbhagyott. Maga Kossuth 1846 augusztusában leköszönt a tisztségről, de a kérdéses időszakban még az energikus hozzáállás volt inkább a jellemző.

A munkálatokat 1844. augusztus másodikán kezdték meg Pest határában. Vácon a töltésvonalat viszont csak 1845. február 5-én kezdték el építeni a Száraz-tónál. A munkások száma ellenben rohamosan növekedett: 1845 tavaszára már 14 000-en voltak, ami több, mint ami a korabeli város lakossága. Egyes vélemények szerint ez lett az egyik első kapitalista típusú munkaszervezés az országban. Mivel óriási szükséglet volt a munkaerőre, nem válogattak, mindenkit felvettek, aki elég erősnek látszott. A Jelenkor 1844. október 13-án azt írta, hogy a pesti betyárok száma is remélhetőleg csökken a munkalehetőségek miatt.⁵

A Vasúttársaság 1845. november 6-án kezdte el a pálya útjába eső területek kisajátítását. Perek is zajlottak, melyek már 1846-ban megkezdődtek. A társaság 12 548 forint kártérítést volt köteles fizetni.⁶

A váci püspök sem maradt ki a gazdasági vállalkozásból: 1847. januárjától 3 évre az építkezésekhez szükséges kövek miatt bérbe vették a helyi kőbányát a főpaptól.

A tervezéshez és kivitelezéshez több külföldi mérnököt csábítottak Magyarországra. A tervező főmérnök Charles F. Zimpel volt, aki az USA-ban már több ilyen munkát vég-

4 | TARJÁN

5 | JK XIV. 1844.10.13.

6 | SÁPI 1983: I.köt.158.



József nádor. Barabás Miklós képe.

zett. 1839-től dolgozott a pest-váci vonal tervén. A kivitelező főmérnöknek a porosz Agost Beyse (a korabeli magyar lapokban: Beyse Ágoston) hadmérnököt kérték fel. Kiemelendő még Ludvig Brock (Brock Lajos) porosz és Anton Confalonieri (Confalonieri Antal) mérnök személye. A külföldiek szakértelme nem merült ki a mérnökök személyében. A gőzmozdonyvezetők egy része szintén külföldi volt. Ismerünk lengyel (Otto Klainkovsky) és angol (Thomas Young) mozdonyvezetőket is.

A mozdonyokat is külföldön gyártották. A két első gőzmozdonyt, a Budát és a Pestet is a belga Cockerill gyár készítette. A 17 tonnás gépeket szétzedett állapotban szállították hajón Pestre. Ott szerelték össze. Az ötven lóerős gépek állapotát magyar részről Jedlik Ányos ellenőrizte. A vonalon eleinte 15 mozdony működött. A mozdonyok álta-

lában városok neveit kapták. Az 1846-ban beszerettek közül az egyiket Vácznak hívták, de volt Pozsony, Nógrád, Komárom, Esztergom, Heves, Nyitra és Debreczen nevű is.

A munkálatokat 1846 elejére sikerült befejezni. Az első próbamenet Pest és Rákospalota között zajlott. Habsburg József nádor és családja is részt vett benne. Egyes internetes és egyéb folyóiratok rosszul István nádorként rögzítik a személyt, holott 1846-ban még nem István, hanem József volt a nádor. (József 1795 és 1847 januárja között, haláláig látta el nádori feladatait.) A 7 kocsiból álló szerelvény az utat 14 perc alatt tette meg. 1845. november 10-én, Pest és Rákospalota között zajlott a próbamenet. Ebben az időben építették a Pesti indóházat is.

Fontosnak tekintették a rend biztosítását. A Vasúti Directio (másnéven Vasúti Igazgatóság) élén álló gróf Zichy Ferenc a megye jóváhagyásával rendőrbiztosokat nevezett ki. A megyei alispán Halász Farkas szolgabíróként nevezte ki vasúti rendőri szolgabírónak, akinek a megyei hajdúkat jogában állt tetszése szerint alkalmaznia. Tiszteletdíja 600 forint volt, de ezt később csökkentették 200-ra.

Az egészségügyi állapotok a rossz higiénia miatt az alapvető elvárásoknak sem feleltek meg. Vérhasjárvány tört ki, félszázan meghaltak. Zichyék külön orvost rendeltek a munkások mellé, ami persze önmagában nem változtatta meg a helyzetet. A katolikus egyház kórház létesítésére adott pénzt.

A megnyitás

A vasútvonal ünnepélyes megnyitására 1846. július 15-én került végül sor. A Buda és Pest nevű mozdonyok hét kocsit húztak. Egy vagonban 58-an foglaltak helyet. A Pest-Vác távot 59 perc, vagyis kevesebb, mint 1 óra alatt tették meg, ráadásul ebből 10 percet Dunakeszin vesztegeltek vízutánpótlás és ünneplés céljából. Régebben a postakocsik ezt a 33,6 km-es távot minimum 5-6 óra alatt tették meg, vagyis a menetidő jelentősen lerövidült.⁷ A mozdony sebessége 41 km/h volt, ha figyelembe vesszük a 10 perces megállást Dunakeszin. A 4-kor induló vonatszerelvény délután 5-kor érkezett Vágra, viszont az ünnepélyes fogadás itt sajnos elmaradt, mert a Tabánban (Vác egy részén) tűz ütött ki, így azt kellett oltani. Maga a nádor is a helyszínre sietett.

A korabeli sajtó viszont nem elsősorban a tűzvészről tájékoztatott, habár azt is megemlítette, hanem büszkén emelte ki az esemény történelmi jellegét. A Pesti Hírlap, melyet ekkor már nem Kossuth Lajos szerkesztett, hanem Csengery Antal (illetve a közgazdasági rovatot Trefort Ágoston), de továbbra is a reformok mentén politizált, igaz, centralista irányban, a következőket írta:

„A középponti vasút váci vonal részének megnyitása! A középponti vasút készen lévő része a pesti-váci vonal július 15-én valósággal megnyitott. Kellemes időtöltés... A látvány nagyszerű. Belépve a csarnokba, amelyből az indulás történik, azonnal meg vagyunk lepetve az épület belsejének nagyságától – a közepén ötszörös vaspálya – ezek közül kettő párhuzamos, és csak messze az udvartól kinn a mezőn hajlanak egymástól, egyik Vácra, másik Szolnok felé, a többi pályák arra szolgálnak, hogy a kocsik s mozdonyok {a mozdonyt ekkor mozdognak hívták: a szerző megjegyzése} egyik pályáról a másikra átvitessenek, s ezért azok nem párhuzamosan, hanem több pontokon egymásba folyólag vannak lerakva. A csarnok körös-körül el van árasztva ablakkal, sőt felülről is bőven ömlik be a világosság. A pályákon egymásba kötve nyugsznak a személy-, s poggyász-szállító kocsik. Egy kocsi hely van körülbelül 50 személyre, azon kívül szükségesetén közepén sokan állhatnak, sőt föl s alá mozoghatnak is. A kocsik kívülről tekintve, egymáshoz tökéletesen hasonlóak. Belül különbséget a bútorzat tesz -a két végén kényelmes lejárás van mind a két oldalra, minden kocsi elején egy conductor {kalauz, a szerző megjegyzése} áll az ajtó előtt...”⁸

Ugyancsak lelkesen tájékoztatott a nagy napról a Budapesti Híradó:

„A civilizatio legújabb fejleménye Hunnia fővárosának is nyújtá azon élvezetet, melynek majd minden európai főváros már egy idő óta örvend és kikocsikáztatá egy csudaszerű gőzelőfogattal a meghívottak százait... vác városába, hová eddig a pestiek csak ... vakító homokfelhőkön keresztül,

7 | GAZDA 1991: 114.

8 | PHVI. 1846. 07.17. 7. 10.sz.

*A Pest-Vác vasútvonal megnyitása 1846. július 15-én.
A szerző ismeretlen.*





és a legszilajabb magyar ló sanyaru megizzasztásával fél napi, gyönyör nélküli és unalomteljes utazással érhettek...”⁹

Nem kevésbé volt lelkes a haladásba vetett hitével Petőfi Sándor. Így fogalmazott az erre az alkalomra utólag (1847. decemberében) írott, Vasúton (régebbi olvasatban: Vasúton) című versében:

*„Tenger-kéj veszen körül,
Közepében lelkem fürdik...
A madár röpült csak eddig,
Most az ember is röpül!*

*Nyílsebes gondolatunk,
Késő indulánk utánad,
De sarkantyúzd paripádat,
Mert elérünk, elhagyunk!*

*Hegy, fa, ház, ember, patak
És ki tudja, még mi minden?
Tűnedez föl szemeimben
S oszlik el, mint köd-alak.*

*A nap is velünk szalad,
Mint egy örült, aki véli,
Hogy őt, összevissza tépni,
Úzi egy ördögcsapat;*

*Futott, futott, s hasztalan!
Elmaradt... fáradva dől le
A nyugati hegytetőre,
Arcán szégyen lángja van.*

*S még mi egyre röpülünk,
Egy sziporkát sem fáradva;
Ez a gép tán egyenest a
Másvilágba megy velünk! –*

9 | BH II. 1846.07.23. 425.sz.

*Száz vasutat, ezeret!
Csináljatok, csináljatok!
Hadd fussák be a világot,
Mint a testet az erek.*

*Ezek a föld erei,
Bennök árad a műveltség,
Ezek által ömlenek szét
Az életnek nedvei.”*

*Miért nem csináltatok
Eddig is már?... vas hiányzott?
Törjetek szét minden láncot,
Majd lesz elég vasatok.”¹⁰*

Petőfi persze ezt az alkalmat is megragadta, hogy indirekt módon a szabadság mellett agitáljon, hiszen a *Törjetelek szét minden láncot* kitétel olvasata éppen ez. Az emberi test és a vasúti hálózat összehasonlítása kreatív. Ugyanekkor a költő még nem láthatott olyan ábrákat, melyek a magyarországi hálózat fokozatos kiépülését mutatták be, de ha magunk elé képzeljük a középiskolában tanított és a tankönyvekben hangsúlyosan, térképen is bemutatott rohamos fejlődést, különösen a dualizmus korának vasútjáról, akkor aligha találjuk túlzónak Petőfi hasonlatát. A költő a civilizáció vívmányának tekinti a vasutat. Ezzel az eszközzel nem csupán tárgyakat és személyeket lehet szállítani, hanem a kultúra terjesztésében, a tér és idő lerövidülése által az emberiség mint közösség erősödésében is szerepet játszik.

A megnyitó sok híres embert vonzott. Miként a próbameneten, úgy a megnyitón is részt vett a király után legfontosabb közjogi méltóság, a nádor. Mellette Széchenyi István és Kossuth Lajos szintén ott ült a vonaton. Petőfi a megnyitón még nem vett részt, de később többször utazott a vonalon, már abban az évben is. Mindhárman több módon is kötődtek Váchoz.

Kossuth, Széchenyi, Petőfi és Görgei a vasút vonatkozásában

Kossuth Lajos kultusza igen erősnek bizonyult: 1848-49-ben hozzáragadtak bizonyos elnevezések, melyeket a későbbi korok is alkalmaztak. Ezek szinte mindegyike pozitív volt.¹¹ Kossuth tudatosan alakította a róla kialakult képet. Saját személyét a nemzeti függetlenség jelképévé, egyben jövőbeli programjává stilizálta.¹² Az imázsépítésben meghatározó szerepet töltött be a politikai hírlapírás, *az újsággal folytatott agitáció*.¹³ Kossuth egyfajta *nemzeti védjegy* lett különböző mozgalmak, irányzatok számára egyaránt.¹⁴ A Kossuthhoz fűződő viszony egyfajta érzelmi töltetet, azonosulást is jelent. Emellett alkalmas arra, hogy egy kulturális vagy politikai csúcsteljesítményhez kapcsolódva nemzeti szimbólumként funkcionáljon.¹⁵ 1848-49, illetve az azt megelőző reformkor elválaszthatatlanul összefonódott Kossuth nevével. Vác sem maradt ki a Kossuth-kultusz hatása alól.

Vác lokálpatriótái mindig büszkék voltak azokra az alkalmakra, amikor a nemzeti történelemhez a város valamiképpen hozzá kapcsolódhatott. A fenti, Kossuthot képviselővé választó esemény 1867-ből is ilyennek bizonyult. Évtizedekkel később is büszkén emlegették, hogy a város őt választotta képviselőnek. Amikor a Váci Híradó azt tárgyalta, hogy a város mitől híres, mik az ismert nevezetességei, a következőket foglalt csokorba:

1. „Ősrégi” püspöki székhely.
2. Fegyintézet.
3. Siketnémák Intézete.
4. Piarista főgimnázium és papnevelde.
5. 1867-ben Kossuth volt a képviselő. (Ez nem teljesen igaz, mert ugyan valóban megválasztották, de azt ő – a dualista államrendszer elleni tiltakozás gyanánt – azt nem fogadta el.)
6. „*A szabadságharcban Vácnak kiváló szerep jutott.*”

11 | Ugyanakkor már ekkor sem volt egységes a Kossuth-kép. Orosz István megfogalmazásában: „*Kossuth alakja már a világi fegyverletétel után a legellentesebb nézetek keresztüztüzebe került.*” OROSZ 2002: 12.

12 | FRANK 2006: 177-212.

13 | DEZSÉNYI 1959: 344-359.

14 | Erről rövid összefoglalást lásd: GERŐ 2003: 95-109. illetve GERŐ 2007: 38-41. Az egyik legkorábban kialakult epitheton ornans „*a nemzet Messiása*” volt, mely Jókai Mórtól származott. Ennél is korábban kapta „*a magyarok Mózese*” ragadványnevet Garay János költőtől 1842-ben. A leginkább használt elnevezések tehát 1848-49-re már készen álltak.

15 | CSEPELI 1992: 78-80. Ezen kategóriák szerint mi 1848-49-et „*csúcsteljesítménynek*”, míg Kossuth „*kiemelkedő alkotónak*” interpretáljuk.

7. Honvédemlék. (Értsd: a honvéd emlékmű.)
8. Görgei (az újság helyesírásával: Görgey) életpályájában fontos szerepe jutott a városnak.
9. Mária Terézia látogatása a városban.¹⁶

Látható tehát, hogy a város mennyire büszke volt 1848-49-cel kapcsolatba hozható múltjára. Ami a konkrét történelmi eseményeket (és nem az épületeket, illetve intézményeket) illeti, egyértelmű 1848-49 dominanciája. A fenti lista két eleme is kapcsolható a vasúthoz (habár a vasútvonal megnyitása konkrétan nem szerepel a listán): a 6. és a 8. A nemzetőrök szállítása, illetve Görgei haditanácsa, valamint a sínek felszedése.

Ami Kossuth és Vác kapcsolatát illeti, az alábbi pontokat lehet felsorolni:

1. A Pest-Vác vasútvonal megnyitásán való részvétele 1846. július 15-én.
2. A hagyomány szerint 1848. július 30-án járt Vácon, amikor a nemzetőröket szemlélte meg a Mészáros nevű hajóról.
3. Másodszor 1849. október 19-én járt Vácott, amikor beszédet is tartott a hajóhídról a népnek és a nemzetőröknek.
4. 1848. december 19-én nyílt levelet intézett a városhoz. Ágyúöntés céljából harangokat kért.
5. 1867-ben pedig országgyűlési képviselővé választották.
6. Degré Alajos, az egykori márciusi ifjak egyike, a dualizmus kezdeti szakaszában Vác képviselője, a helyi honvédegylet egyik vezetője, a honvédegylet nevében meghívta az első, Magyarországon felállított honvéd emlékmű avatására, melyet egyébként 1868-ban, ünnepélyes keretek között fel is avattak. Erre ugyan nem jött el, hiszen emigrációban volt („*Én elve embere vagyok*” írta), de küldött 100 forintot.¹⁷

Széchenyi bizonyíthatóan az avatás mellett még két alkalommal járt Vácott, illetve levelezésben tudomásunk szerint nem állt kapcsolatban váci közéleti szereplőkkel, így a direkt kapcsolat nála valamelyest gyengébb, mint Kossuth esetében, de a vasút közös pont. Széchenyi 1831. május 8-án hajóval és nem vonattal érkezett Vácra. A főváros és Vác között tehát *a legnagyobb magyar* is hol a vasutat, hol a hajót választotta, mint közlekedési eszközt. Ugyanez igaz *a magyarok Mózesére* Kossuth Lajosra is, aki többször látogatta meg Vácot vízi úton, mint vonattal. Széchenyi 1831-es váci látogatásáról Gazda István

¹⁶ | VHÍRADÓ, I. 1889. 11.24. 1.sz.

¹⁷ | TRAGOR 1918: 73-75.

is megemlékezik kronológiai orientációjú művében, megjegyezve, hogy az államférfi a Franz I. nevű gőzhajóval utazott.¹⁸

Széchenyi gróf 1846-ban egyébként a Helytartótanács delegáltjaként vett részt a megnyitón, hiszen (fizetés nélkül) elvállalta a Közlekedési Bizottság elnöki tisztét.¹⁹ Utolsó találkozója Váccal a tragikus sorsú államférfinak 1848. szeptember 5-én zajlott: Vácig vonattal utazott kíséretével, majd innen tovább a hagyományosabb módon, hintóval Bécs irányába. A gróf ott hunyt el jóval később, 1860-ban, a döblingi elmegyógyintézetben.²⁰



Széchenyi 1831-es váci látogatását a püspöki palota falán emléktábla örökítette meg. (A szerző fényképe.)

Ferenc egyébként hézagpótló és komoly munka eredményeként megjelent váci életrajzi összefoglalója, a *Váci arcképcsarnok* is ezt a téves hiedelmet tartalmazza.²² A költő gyakran meglátogatta szüleit, valamint a lokálpatrióta hagyomány szerint itt írta az Anyám tyúkja című versét is 1848 februárjában. Emellett megszállt egy helyi, népszerű szállóban is. A Csillag tér neve onnan ered, hogy ott volt az Arany Csillag vendéglő, az úri osztály mulatóhelye. Petőfi és Mikszáth is megemlékezett róla. Ezt a teret (megint csak kapcsolódási pont Kossuthhoz) később Kossuth térére nevezték át.²³ Mindazonáltal a várost magát nem kedvelte. Ennek fő okát a helytörténész és Petőfi-kutató Jakus Lajos abban látta, hogy Vácott élt Császár Ferenc kritikus, akivel a költőnek kifejezetten rossz viszonya volt, mivel a kritikus megróttá póriának tartott stílusáért.²⁴ A költő tehát a vasútért rajongott, de Vácot e személyes motívum miatt nem kedvelte.

18 | GAZDA 1991: 41.

19 | MAJDÁN 2016: 89.

20 | MAJDÁN 2016: 91.

21 | JAKUS 1975: 7

22 | SZÉKELYHIDI 2015: 301.

23 | TRAGOR 1918: 75.

24 | JAKUS 1975: 10-11.

Nem csupán Petőfi rajongott a modern idők szimbólumának tartott vasútért, hanem felesége is. Szendrey Júlia az *mintha versenyt nyargaltunk volna a szél paripájával* kifejezést használta, ami hasonlít Petőfinak a „paripa” tempójáról írt véleményével.²⁵ Így ír a házaspár közös lelkesedéséről Jakus Lajos: „*Valóban úgy érezhették akkor a gyorssekérhez is szokott utasok Petőfiékkel együtt, ahogyan ma a repülőgépre először ülő érzi a számára addig nem tapasztalt gyorsaságot. Petőfi természetesen asszociál, s a nemzeti haladás gyorsaságát is olyannak szeretné látni, mint a száguldó vasparipáét. Szabadságvágyát pedig úgy szövi bele a költeménybe, hogy a rablancok széttörését ajánlja, s akkor lesz elég vas, amiből száz meg ezer vasutat építhetnek.*”²⁶

Vácott a hetisajtó csak a dualizmus korában jött létre. A reformkorban nem létezett még váci újság. A dualizmus egyik nevezetes helyi lapja a liberális Váci Hírlap, a katolikus Váczi Közlönyhöz (1879) képest kis késéssel (1887) indult. Ezek voltak azok a lapok, melyek a dualizmus korszakában végig megjelentek. A többi lapalapítási kísérlet, mely főleg az 1870-es évekhez köthető, nem volt jelentős. Ezek a lapok csak pár évig működtek. A fent említett két lap viszont stabilnak bizonyult. A váci sajtó, főképp e két konkurens lap esetében a vasút vonatkozásában betöltött tevékenység viszonylag jól reprezentált. Ennek oka, hogy a váci lokálpatriotizmus miatt az első magyarországi vasútvonal megnyitása hangsúlyosan jelent meg.²⁷ A vasútvonal megnyitása már a korban is kiemelt jelentőségű volt.²⁸ Olykor versben is megjelent a vasút (*Pest gőzöshez* címmel), mint publikált mű egyedüli tárgya.²⁹ Míg a Hírlapban 1895-ben, addig a másik hetilapban már 1891-ben megjelent az első nagyobb cikk *a legnagyobb magyarról*. A Közlönyben többször került elő Széchenyi neve. 1895-ig, amikor az első cikk megjelent Széchenyiről a Hírlapban, a másik lapban már 5 alkalommal történt ilyen. Az ötből három vezércikk. Egy Baross Gábor nekrológban a szerző a két egykori közlekedési minisztert egymáshoz hasonlította. A viszonyítási alap Széchenyi. Baross hozzá mérte. A közlekedési tárcsa, valamint az ezen a fontos területen elért sikerek mindkét részről az analógia.³⁰ Széchenyi életéhez a váci sajtó a vasútvonal megnyitását tehát hozzákapcsolta.

A közterületek elnevezése az emlékeztörténet része. A történelem instrumentalizálásának részét képezi pl. a nemzeti ünnepekkel, emlékműállításokkal, iskolai indoktrinációval együtt.³¹ 1888-ban, a szabadságharc 40. évfordulóján történt Vác legnagyobb léptékű átrendezése. Kossuthról kettő, Széchenyiről „csak” egy közterületet neveztek el.

25 | SZENDREY 1973: 118-121.

26 | JAKUS 1975: 9.

27 | VK XIV. 1892. 05. 15. 20.sz.

28 | MAJDÁN 2014: 38.

29 | GYÖRFFY 1911: 155.

30 | VK XIV. 1892. 05. 15. 20.sz.

31 | GYÁNI 2016: 124.

Kossuthról egy teret és egy ahhoz kapcsolódó utcát nevezett el a városvezetés; Széchenyiről a legforgalmasabb utcát.³² Az utca azért vette fel a gróf nevét, mert „a vasút és kereskedelmi forgalom legjobban illik a nagy államférfi emlékéhez”.³³ Széchenyinek az első magyarországi vasútvonal létrehozásában játszott szerepét nem felejtették el. Ez az utca volt a város legforgalmasabb utcája, amely összeköti a vasútállomást a város polgári központjával. Önmagában az, hogy a város legforgalmasabb utcáját a grófról nevezték el, utal Széchenyi kultuszának jelentőségére. Ugyanakkor nem csupán a vasúttal kapcsolatban jelent meg Széchenyivel kapcsolatos cikk a váci sajtóban. Történelmi jelentőségére utal, hogy legtöbbször vezércikkben, hosszabb cikkben foglalkoztak vele az első oldalon. Ugyanakkor hirdetésekben, reklámokban egyáltalán nem, míg rövidebb cikkekben Kossuth Lajoshoz képest ritkábban fordult elő a személye.³⁴ Az 1888-as, a vasutat és a főteret összekötő utca átnevezésével kapcsolatos döntés szintén a magyar történelmi személyiségek tiszteletével függ össze. A forradalom és szabadságharc negyvenedik évfordulója kiváló alkalmat szolgáltatott erre. Az elnevezésekről a városi képviselőtestület döntött a város prominens személyiségeiből álló bizottság véleménye alapján. Csávolszky József elnök mellett tagként Dr. Freysinger Lajos, Dr. Csányi János, Reiser Béla és Vörös Károly állt. A személyi összetétel garancia volt arra, hogy konszenzust tükrözzön a határozat. Csányi és Freysinger például a Váci Hírlap alapítása idején komoly pozícióharcot folytatott egymással. A vegyes összetételű bizottság által előterjesztett és később elfogadott javaslat a városvezetés egyetértését tükrözte, hiszen a tagok különböző pártokat képviseltek. Nem lehetett vitás, hogy mindkét államférfi esetében támogatják az elnevezést. Érdekes körülmény, hogy a sajtó viszont nem tekintette a közterületelnevezés-rendezést elsőrendű témának. Egyetlen vezércikk sem foglalkozott a kérdéskörrel, míg például praktikusabbnak tartott témák előkerültek az „utca-fronton”, úgy mint az utcák kövezésének kérdése. Második oldalon tudósításként foglalkoztak a témával.³⁵ Tehát elmondható, hogy Vác főutcáját azért nevezték el Széchenyiről, mert jelentős szerepe volt a vasútvonal létrehozásában. Leszögezhető az is, hogy a vasutat kulcskérdésnek látták. Ugyanakkor maguk az utcaelnevezések, melyek zömmel 1888-ban zajlottak, nem mindig érték el a helyi sajtó ingerküszöbét. A főutca és Széchenyi, valamint Kossuth személye azonban ez alól bizonyos értelemben kivételt jelentett.

32 | VKX.évf. 1888. júl.8. 28.sz. Ezt az utcát Sáros utcaként tartották nyilván 1888-ig és még ebben az évben is ezen a néven emlegeti a helyi sajtó.

33 | TRAGOR 1918: 98-99.

34 | BEA 2019: 52.

35 | VKX. 1888. 05.06. 19.sz.



Képek a váci vasútállomásról. XIX. század vége – XX. század eleje. Az első képeslap 1905 utáni, melyet 1909-ben postáztak. Jól jelzi mindegyik képeslap, hogy a vasútállomás központi helyet foglalt el Vác életében. (Cservenák Péter gyűjteménye.)



Érdekeség, hogy a korszak végén, a 20. század elején kiadott, a Széchenyi utcát ábrázoló képeslapon az utca neve helytelenül szerepel, „Szécsényi-utca” néven, holott helyesen „Széchenyi-utca” lenne. Ez azt bizonyítja, hogy bár a „legnagyobb magyar” természetesen ismert volt, de nevének helyesírása okozott itt-ott problémákat.

Érdekeség, hogy a korszak végén, a 20. század elején kiadott, a Széchenyi utcát ábrázoló képeslapon az utca neve helytelenül szerepel, „Szécsényi-utca” néven, holott helyesen „Széchenyi-utca” lenne. Ez azt bizonyítja, hogy bár a „legnagyobb magyar” természetesen ismert volt, de nevének helyesírása okozott itt-ott problémákat.

Egy mindkét (1849. április 10. és 1849. július 17.) váci csatához és Görgei Artúr 1849. január 5-i hadiparancsához is kötődő cikkben (*Vác vasútja és gőzhajója a szabadságbarc alatt* című vezércikkben) a Váczi Közlöny egyrészt azzal foglalkozott, hogy Görgei felszedette maga után a síneket, amikor visszavonulást hajtott végre az ellenség erői elől, másrészt lokálpatrióta büszkeséggel emelte ki, hogy a vasúti őrházban a főparancsnok haditanácsot tartott, amelyben felvázolta a későbbi sikeres visszavonulás részleteit. Ugyancsak büszkeséggel hangsúlyozta az író, hogy a vasúti sínek robbantása az első ilyen volt a hadtörténelemben.³⁶ Ez a cikk is, a Váci Hírlap általános Görgei-reprezentációjából kiindulva, dicsérően ábrázolta a kiváló stratégát. A Vác és Sződ közötti 164. számú vasúti őrházban történő haditanács egyébként valóban megtörtént. Görgei az észak felé

36 | VHírlap XXVI. 1912. 05. 15. 38. sz.

Rüdiger, Zassz és Bebutov tábornokok csapatai ellen a magyarok hősiesen helytálltak, sőt győztek, hiszen a csatateret az orosz fél hagyta el.³⁸ Rosonczy Ildikó is összekapcsolja a két nap eseményeit. A két harci cselekményben gazdag nap (július 15. és 17.) közötti 16-i naphoz Görgeinek a visszavonulásról a vasúti őrházban tartott haditanácsát köti. Ez az esemény kapcsolja össze a két harci napot.³⁹

Persze nem csupán a vasút kapcsán említették Görgeit a dualizmus korabeli váci sajtóban, habár az is igaz, hogy a nyári csatával kapcsolatban említették legtöbbször Görgeit. Mi sem bizonyítja jobban a helyi hagyomány emlékezetmegtartó erejét, mint az, hogy még 1904-ben is Görgey-kőnek nevezett a helyi köznyelv egy követ a Báthory utcában, a Bartos-ház előtt. A tradíció úgy tartotta, hogy a vezénylő tábornok itt pihent meg a visszavonuláskor s innen dirigált pár óráig a csapatainak. Egy helyi rendőrségi hír szerint ennél a kőnél fogott el egy rendőr járőr 1904-ben egy sipistát. A vád tiltott szerencsejáték utcán történő szervezése volt. (Itt a piros, hol a pirost játszottak.)⁴⁰ Ez a rendőrségi rövid hír mutatja számunkra, hogy 55 esztendővel a nyári csatát követően is elevenen élt még a köztudatban Görgei kapcsolata a várossal.⁴¹ A Görgei és a váci vasút kapcsolatáról szóló cikkek száma azonban magasabb, jelezve ezzel is a vasút fontosságát a lokális emlékezetben.

Jó példa erre a kalendáriumok esete. Az évente megjelenő Váci Kalendárium hasonlóképpen fontosnak ítélte meg vasút jelentőségét. Egy 1904-es kalendárium váci kronológia az alábbi éveket említi, mint a város történetének legfontosabb 19. századi eseményeit:

- 1803: a barokk korszak kiemelkedő személyiségének, Migazzi püspöknek a halála
- 1838: nagy árvíz
- 1846: a vasútvonal megnyitása Pest és Vác között
- 1848: a szabadságharc
- 1849: a váci proklamáció és a váci csaták
- 1887: Schuster Konstantin püspökségének kezdete
- 1900: Csáky Károly Emmánuel püspökségének kezdete⁴²

38 | LAKATOS é.n.: 69.

39 | ROSONCZY 2016: 316.

40 | VHírlap XVIII. évf. 1904. 10. 12. 80. sz.

41 | Kiváló példa ez arra, hogy a szájhagyományban, melyet e helyen a sajtó is megörökített, a lokális, nem pedig a hivatalos történelem a meghatározó. Azt is megmutatja jelen eset, hogy a hagyomány mennyire kötődik a tárgyi emlékekhez, mely itt nem egy emlékoszlop, épület vagy rom, hanem egy kő. DOBOS 1986: 21.

42 | VKal 1904

Az évfordulók versus az aktualitások

Az első kerek évforduló, amitől elvárhatnánk, hogy ünnepelje a váci vonal megnyitását, 1886, azonban ekkor nem merült fel váci hetilapban ez az esemény.⁴³ Ugyanakkor ez nem jelenti azt, hogy maga a vasút nem szerepelt a lapban. Előfordult például, hogy a nem kellő gyakorisággal járó vonatok miatt panaszkodott egy városi képviselő.⁴⁴ A jellemző az volt (ami érthető is a kritikai funkciót tekintve), hogy a hibák, hiányosságok esetén a sajtó felhívta a lakosság figyelmét arra, hogy mit és miként kellene jobbra tenni, ugyanakkor a rendeltetészerű működésről nem írtak cikkeket. 1916-ban, a hetvenedik évfordulón sem vált prioritássá a megnyitásra emlékezés. Helyette a Kobrak Cipőgyár sorsával foglalkozott a vezércikk.⁴⁵ Ez logikus, hiszen a városban ez volt az egyik legnagyobb munkaadó, így emberek százainak sorsa aktuálisabbnak és fontosabbnak tűnt, mint egy hetvenéves emlékezés.

Az évfordulók tehát nem eredményezték a vasútvonal ünneplésének elsőbbségét, sőt az aktualitások uralták ekkor is a lapok rovatait. Ez nem jelenti viszont azt, hogy nem foglalkoztak a vasúti közlekedéssel, hiszen a vasút gyakran visszatérő témája maradt a hetilapoknak, sőt olykor olyan ötletek is születtek, melyek a közlekedés egészét kívánták megreformálni, például egy (azóta is többször megígért, de soha meg nem valósult) váci Duna-híddal összeköttetésben. A szerző így kötötte volna össze Tahitótfalut és Vácot. *„A tervezett villamos menjen csak akár Esztergomig is, de egy kiágazással a tótfalusi és váci hídon át vezessen el a váci vasúti állomáson! Ez az igazi és természetes fejlődés, így jut közelebb a szigetségi népe a fővároshoz és az ország bármely részéhez is.”*⁴⁶ A vasút nem önmagában, hanem a fővárosához való közelség miatt volt elsősorban fontos a helyi lakosság számára. Emellett a gazdasági relációk is fontosnak bizonyultak: olykor arról panaszkodtak a helyi kereskedők és termelők, hogy a vasúti kapacitások maximálisan ki vannak használva, mivel *„a vasúti vonalak nagyon igénybe vannak véve, a tengelyen való szállítás sokba kerül, mindenki helyben keresi azt a mennyiséget a nevezett terményekből, a mennyire szüksége van.”*⁴⁷ Ebből a helyi társadalom csalódottságának érzését is kiolvashatjuk a vasúttal kapcsolatos túl magas és nem minden aspektusában teljesült elvárásainak tekintetében.

Az 1849. július 17-i csata emlékezete negatívan hatott a vasút emlékezetére, mivel a két nap közel állt egymáshoz. A nyári csata emléke elevenen élt a köztudatban. Minden

43 | VKVIII.évf. 1886.07.18. 29. sz.

44 | VKVIII.évf. 1886.06.27. 26.sz.

45 | VHírlap, XXX.évf. 1916.07.26. 29.sz.

46 | VHírlap, XXX.évf. 1916.07.09. 28.sz.

47 | VHírlap, XXX.évf. 1916.07.30. 31.sz.

évben megünnepelték. Ilyenkor a helyi sajtó gyakran vezércikkben emlékezett meg az eseményről, vagy akár több írásban is. Így volt ez 1896-ban is, amikor a Váczi Közlöny két oldalt szentelt a váci összecsapásnak, de egyet sem a vasútvonal megnyitásának.⁴⁸ Lezögezhető, hogy a csata kommemorációja sokkal inkább kötődött a konkrét dátumhoz, mint a vasúté, melynek emlékezete nem rögzült külön dátummal.

A vasút és 1848-49 egyéb vonatkozásai

Az 1846. július 15-én megnyitott vasútvonal jóvoltából a váci polgárok hamar tudomást szereztek a Pesten történekről. A vasút jóvoltából az 1848. március 15-i forradalom híre még aznap délután érkezett Vácra. Az 5 órás vonattal érkező szemtanú magával hozta Petőfi Nemzeti dalának egy példányát, s a főtér és a Sáros utca (a későbbi Széchenyi utca) sarkán álló kávéházban elszavalta a közönségnek.⁴⁹ 1848. március 16-án már Vácott is megjelentek a nemzeti kokárdák, illetve a nemzeti lobogó a városháza falán. Március 18-án hirdette ki a főszolgabíró a 12 pontot és vázolta fel hivatalos formában a pesti eseményeket.⁵⁰ A nemzetőrség március 20-án alakult meg. Tagjainak létszáma gyorsan (pár hét alatt 1400 főre) növekedett, ami a forradalom iránti elköteleződés bizonyítéka. Vác később nemzetőrtáborként funkcionált. 1848 végére 4000-re növekedett a létszám. A nemzetőröket vasúton szállították Vácra az ország különböző helyeiről.

„Az önkéntes nemzetőrség gyülekezési helyéül kijelölt négy város közül a váci tábor volt a legfontosabb, mindenekelőtt Pest közelsége, illetve a vasúttal való gyors megközelíthetősége miatt... Kossuth igen határozottan szemmel tartotta Ivánka táborát s szinte utasította Szemerét a hiányok pótlására.”⁵¹ Ennek ellenére a nemzetőrség és Vác, vagy Ivánka Imre táborparancsnok őrnagy, mint önálló téma nem jelent meg a dualizmus kori váci sajtóban. Nem úgy Kossuth: ő rendszeresen téma volt az összes, de különösen a két leghosszabb ideig fennálló lokális hetilapban.

Vác hadügyi jelentőségét elsősorban vasútjának, emellett Pesthez való közelségének köszönhette. A vasút jelentősen felgyorsította a hadiszállításokat, akár személyi, akár eszközök vonatkozásában. 1848 telére Párkányig lefektették a síneket. A cél Pozsony elérése volt. A legtöbb vonat katonai alapanyagokat szállított.

48 | VK, XVIII. évf. 1896.07.19. 29.sz.

49 | http://muzeumvac.hu/programok_allando/4/Kepes-varostortenet.html

50 | SÁPI 1983: II.köt. 270.

51 | URBÁN 2007: 310.

A város a szabadságharc alatt kivette részét a honvédelemből. Országgyűlési képviselőnek Hajnik Pált választották meg, aki kiállt a liberális értékek mellett, másrészt a klérus egy része kívül maradt a szabadságharcon, passzivitásba vonult. Ekkor a város valójában két külön részt jelentett: Káptalanvácot és Püspökvácot. A két városrész hivatalosan csak 1859-ben egyesült.⁵²

1849. január hetedikén Görgei Artúr tábornok csapatai elhagyták a várost. Ramberg tábornok szállta meg osztrák katonáival a települést.

A visszafoglalásra 1849. április 10-én került sor. Damjanich hadtest űzte ki Götz tábornok csapatait a városból. Götz megsebesült, majd meghalt.

A már említett másik, második váci csata sokkal mélyebb emlékeket hagyott a váci kollektív emlékezetben. Július 17-én Görgeinek sikerült kikerülnie Paszkievics markából és visszavonulnia, megakadályozva ezzel a sereg bekerítését, megsemmisítését és így a szabadságharc tovább folytatódhatott. A váci csatáknak Görgeihez kapcsolódóan a vasút vonatkozásában is voltak releváns kapcsolódási pontjai, melyeket az előző fejezetben elemeztünk.

1849 után a főszolgabíró gyakorolta a hatalmat. Az 1850-es években több megmozdulásra is sor került, például követelték a csendőrség kivonását. 1861-ben Hajnik Pált választották országgyűlési képviselőnek. A dolog pikantériája, hogy Hajnikot 1848-49-es szerepéért a császári bíróság akkor halálra ítélte. A vasútfejlesztés első szakaszának sokáig az 1846 és 1867 közötti időszakot tekintették. *„Az első időszak huszonnégy hosszú, de egyúttal meddő évet foglal magában... Ezen időszak alatt vasutügyeink a Bécsben uralkodott ellenséges érzelmek folytán a lehető leglassabban fejlődtek; mert 1867-ig bezárólag csak 2293 kilométer vasútvonal adatott át a közforgalomnak.”*⁵³ Ma már az 1880-as évek függetlenségi retorikájához képest árnyaltabban látjuk a problémát és a több mint 2000 km sínpálya építése is komoly fejlődésnek mondható. Mindamelllett a vasútépítési láz valóban a kiegyezés után gyorsult fel. Például annak ellenére, hogy 1873-tól a gazdasági válság miatt egy időre jelentősen visszaesett a vasútépítés tempója, 1867 és 1879 között 101 új vasútvonal épült fel, melynek hosszúsága 4913 km volt.⁵⁴

52 | SÁPI 1983: II.köt. 387.

53 | CSIKVÁRI 1882: II.köt: 3-4.

54 | BALLÓ 1994: 75.

Egyéb hatások

A megnyitó után a vonatok rendszeresen közlekedtek. Pestről Vácra délelőtt nyolc órakor, délután háromkor és háromnegyed hétkor indult vonat. Az ellenkező irányban, Vacról Pestre délelőtt hatkor, fél tizenkettőkor és délután fél hatkor. Vasárnap és ünnepnapokon plusz egy vonatpár közlekedett. A menetrendben az indulási időket negyedórákban, és nem percekben állapították meg, így a késés nem okozott olyan pszichológiai hatást, mint napjainkban, amikor a menetrend percekben van megadva. A lényeg viszont, hogy 1846-tól a közlekedés rendszeressé, napi, sőt napszak szintűvé vált, ezzel jelentősen felpezsdítve a forgalmat a két város között.

A Pest-Vác vonal létrejötte új közlekedési ágazatot hozott létre, egy új szakmát Vácott: a fiákeresekét. A Pestről jövőket a fiákeresek várták és vitték tovább Nógrád, Balasagyarmat és egyéb települések felé, illetve szállították a városban. A fiákeresek általában a helyi zsidóság közül kerültek ki.⁵⁵ A zsidó vallású helyi lakosok a fiákeres szakma mellett kereskedőként, illetve értelmiségiként dolgoztak. Az utóbbi szakmában való megjelenésük a reformkorra tehető Vácott, így alig előzte meg ez a pálya néhány évvel a fiákeresét.⁵⁶ A fiákeres szakma lett a legújabb, így a vasút számukra egy új lehetőséget hozott. Ezt a foglalkozást leszámítva azonban nem mondható el, hogy a vasút az elkövetkező évtizedekben alapvetően pozitívan befolyásolta volna a város gazdaságát. Pozitívként a fiákeresek munkalehetősége, a katolikus egyház által a kórházra adott felajánlás, a vasútvonal építése okán a munkanélküliség csökkenése, a város és a főváros közötti időbeli távolság radikális csökkenése szerepel. Ugyanakkor, mivel a környékbeli településekről is könnyebben el lehetett érni a fővárost, ami sokkal nagyobb piacot biztosított a részben Nógrád, részben Pest megyei kereskedőknek, következésképpen a váci piac komoly károkat szenvedett, jelentősége elhalványult. A piaci körzet módosult, a pesti javára. Egyes vélemények szerint még így is 70 ezer fős piacról beszélhetünk.⁵⁷ Ez a becslés azonban túloz, illetve maga a szerző is elismeri, hogy nagy volt a változékonyság. Ami leszögezhető: az egykor oly sok hasznot hozó váci vásárok ezután elsősorban már főleg a város és közvetlen környékének kereskedelmét bonyolították le, mivel a korábban főképp Vác felé irányuló forgalom nagy részét tovább terelte a vasútvonal megléte a főváros felé. *„A több irányú vasúti összeköttetés megteremtésével Budapest nyomasztó közelsége még inkább fokozódott, minek eredményeként a korábban jelentős kereskedelmi központként számon*

55 | SÁPI 1983: II. köt. 158.

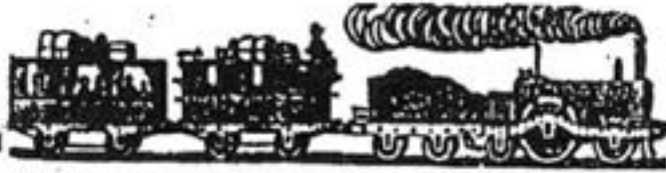
56 | SÁPI 1983: II.köt. 167.

57 | RUSVAY 1996: 35.

(835)

(5-0)

Vasúti-



hirdetés.

A' magyar középponti vasúton, folyó évi auguszt 1-jétől auguszt 31-ig, naponként a' következő rendben indulnak személyekkel a' gőzkocsik, úgymin:

Pestről Váczra: reggel $\frac{3}{8}$ -^o, (újszop- és vasárnapokon délelőtti 10-) délelőtti 3-, (újszop- és vasárnapokon 4-) és 5 órakor.

Váczról Pestre: reggel 6-, d. e. 11-, (újszop- és vasárnapokon d. u. $\frac{1}{2}$ -) este $\frac{1}{8}$ órakor (újszop- és vasárnapokon este $\frac{1}{8}$ órakor).

A' magyar középponti vasút igazgatósága.

Az első menetrend 1846-ból. („Száz vasutat, ezeret.” 150 éves a Pest-Vác vasút - kiállítás-katalógus. Trágor Ignác Múzeum, Vác, 1996, 12. oldal.)

tartott Vác csak a közvetlen környék cseréjének lebonyolítására ítéltetett.”⁵⁸ Vác a piackörzetet ellátó mezővárosok közé tartozott. Mindegyik évszakban egy, így évente összesen négy országos vásárt tartottak Vácott. (Virágvasárnapon, Sarlós boldogasszony napján, Szent Gálkor és Szent Tamáskor zajlott a négy nagyvásár.) Ezen vásárok jelentősége Pest gazdasági szerepének növekedésével folyamatosan és viszonylag arányosan csökkent. A helyi kereskedelemben ezután a hetipiac játszotta a fontosabb szerepet. A hetivásárok napja kedd és péntek volt. A váci bor fokozatos eltűnéséhez is hozzájárult a vasút azzal, hogy a vásárok jelentősége csökkent.⁵⁹

Pest kereskedelmére, gazdaságára a vasút egyértelműen pozitívan hatott, míg Vác esetében ambivalens hatásokról beszélhetünk. A későbbi vonalnyitások Vác közvetítő szerepét, az átmenő forgalmat ugyan növelték, de a probléma megmaradt, sőt súlyosbodott azzal is, hogy a losonci szakasz megnyitásával a felvidéki kereskedelem is elterelődött, ráadásul a Balassagyarmat irányában kiépített vonal Aszódon ment keresztül.⁶⁰ Ugyanakkor a váci gyárak, üzemek (pl. Ecetgyár, 1862; Első magyar Szövő és Kötőgyár, 1885; Horgonyhengermű Rt, 1894) termékeinek szállításában a vasút komoly szerepet játszott.

A hajózásra is ambivalens hatással bírt a vasútvonal. Egyrészt, mivel Vác eleve elsősorban közvetítő jelleggel bírt csupán, a hajózást eleinte nem érintette alapjaiban a vasútvonal

58 | ALFÖLDI 1979: 59.

59 | TOMPA 2016: 73.

60 | RUZITSKA 1964

megléte. Idővel azonban a vasúti szállítás utat tört magának. Érdekes, hogy 1817-től indult be a gőzhajózás, viszont csak 1829-től voltak rendszeres járatok Vác érintésével, ottani megállással. A püspökség pedig csupán 1845-ben döntött állandó gőzhajóállomás létesítéséről. Régebbi dunai kikötő kettő is volt, illetve révállomás is. Az előbbieket idővel veszítettek jelentőségükből.⁶¹

Az első vasútvonalról napjainkban

Az ország első vasútvonala korunkban is a lokálpatrióta büszkeség tárgya. Olykor nem kerek évfordulókon is megemlékeznek a helyi sajtó róla. Erre jó példa a megnyitó 169. évfordulója. A Váci Napló röviden a következő információkat emelte ki az emlékező cikkben:

1. A 33,6 km hosszú utat, a Dunakeszin tartott 10 perces tartózkodással, 59 perc alatt tette meg a vonat.
2. Ullmann Móric nevéhez fűződik a szervezés.
3. Az első gőzmozdonyokat a belga Cockerill cégtől szerezték be.
4. A kezdeti átlagsebesség 43 km/h volt.
5. Az első próbamenetet már 1845. november 10-én megtartották.⁶²

Az idézett hetilap a MÁV jogelődjének, a Magyar Királyi Államvasutak 1868-as alapításával is foglalkozott. Lokálpatriotizmusa okán itt is azonban már a bevezető második mondatában kitért röviden az 1846-os megnyitóra is.⁶³

A helyi múzeum is figyelmet szentel a város rövid történetét bemutató írásában a vasútnak. Egy rövid bekezdést szentel a megnyitónak, egyet pedig 1848-49-nek.⁶⁴ Az információk lényegre törők és a szokásos mintát követik, egy-egy érdekes kiegészítéssel.

A mai sajtó meglehetősen hasonlóan reagál az évfordulókra, és általában hasonló pontokat emel ki a váci vasút történetéből, mint száz vagy százötven évvel ezelőtt. Látható az is, hogy a helyi emlékezet fő reprezentánsa, a sajtó nem feledkezik meg manapság sem az ország első vasútvonaláról, mely a lokálpatrióta büszkeség tárgya maradt azóta is az elmúlt 175 évben.

61 | SÁPI: 1983 II.köt. 156-157.

62 | VN 1.

63 | VN 2.

64 | http://muzeumvac.hu/programok_allando/4/Kepes-varostortenet.html

Felhasznált források és irodalom, rövidítések feloldása

- ALFÖLDI = Alföldi Vilma: Vác közigazgatása a dualizmus korában. In: Ikvai Nándor szerk.: Fejezetek Pest megye történetéből II.köt. Szentendre, 1979. 59-76.
- BALLÓ 1994 = Dr. Balló István: A magyar vasútügy helyzetének főbb jellemzői 1867-1879 között. Közlekedéstudományi Szemle 1994, XLIV. 2.sz. 69-75.
- BEA 2019 = Bea Csaba: Széchenyi kultusza a dualizmus korának váci sajtójában In: Balogh-Ebner, Márton; György, Sándor; Hajnóczky, Tamás (szerk.) Történelmi töredékek (Válogatás a Napi Történelmi Forrás szerzőinek írásaiból III.). 34-59. Gondolat, Bp. 2019.
- CSEPELI = Csepeli György: Nemzet által homályosan. Századvég, Bp. 1992.
- CSIKVÁRI = Csikvári Jákó: A közlekedési eszközök története II.köt. Bp, Franklin Társulat, 1882.
- DOBOS = Dobos Ilona: Paraszti hagyomány, városi szóbeliség. Gondolat, Bp. 1986.
- FRANK = Frank Tibor: Az emigráns Kossuth és a politikai marketing születése. In: Kosuth Lajos, „a magyarok Mózes”. Szerk. Hermann Róbert. Osiris, Bp. 2006. 177-212.
- GYÁNI = Gyáni Gábor: A történelem mint emlék(mű). Kalligram, Bp. 2016.
- LAKATOS = Lakatos Attila Tibor: „A dukai domb kopár töve” Az 1849. július 15-17-i váci csata története. magánkiadás, Vác, é.n.
- MAJDÁN 2014 = Majdán János: A közlekedés története Magyarországon (1700-2000). Pro Pannonia, Pécs, 2014.
- MAJDÁN 2016 = Majdán János: Széchenyi és a vasút. In: Rubicon, 2016/9 XXVII. 298. sz. 86-91.
- ROSONCZY = Rosonczy Ildikó: Kinek a kudarc? Az oroszok az 1849. július 15-17-i váci csatáról. 297-340. In: Rosonczy Ildikó: Orosz fegyverekkel Ferenc Józsefért. Tanulmányok I. Miklós 1849-es magyarországi beavatkozásáról. Magyar Napló, 2016.
- SÁPI = DR: SÁPI VILMOS : (szerk.): Vác története I-II.köt. Pest megyei Múzeumok Igazgatósága, Szentendre, 1983.
- TOMPA = Tompa Imre: A váci borkultúra eltűnése. Volt egyszer egy borvidék. In: Rubicon, 2016/8 XXVII. 8.sz. 72-73.
- VAJTHÓ = Petőfi Sándor összes költeményei. sajtó alá rendezte: Vajthó László Bp, é.n. Uránia

- DEZSÉNYI = Dezsényi Béla: Kossuth Lajos publicisztika munkássága az emigrációban.
In: OSZK Évkönyve. 1959. Bp., 1961. 344-359.
- GAZDA = Gazda István: Széchenyi napjai Bp, 1991.
- GERŐ 2003 = Gerő András: A Kossuth-kultusz. In: Mozgó Világ, 2003. XXIX. 4. sz.
95-109. <http://epa.oszk.hu/01300/01326/00038/08gero.html>
- JAKUS = Jakus Lajos: Petőfi és szülei Vácon. In: StudiaComitatensia 3. Szentendre 1975,
illetve különnyomat ugyanebből:Penc, Falumúzeum, 1975.
- GERŐ 2007 = Gerő András: A Kossuth-kultusz.38-41. In: Rubicon, XVIII. 179.sz. 2007/9.
- OROSZ = Orosz István: Megjegyzések a Kossuth historiográfiához. In: ActaAcademiae
ePedagogicaeAgriensis Nova Series. Tom. XXVII. SectioHistoriae Eger, 2002. 9-19.
- RUSVAY = Rusvay Tibor: A váci polgár 1700-1942. Hetes Kiadó, Vác, 1996.
- RUZITSKA = Ruzitska Lajos: A magyar vasútépítés története 1914-ig.Közlekedési Do-
kumentációs Vállalat, 1964.
- Székelyhidi Ferenc: Váci arcképcsarnok. Magánkiadás, Vác, 2015.
- TARJÁN = Tarján M. Tamás: 1846. július 15. | Az első magyar vasútvonal átadása. In:
Rubiconline. [http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1846_julius_15_az_első_ma-
gyar_vasutvonal_atadasa/](http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1846_julius_15_az_első_magyar_vasutvonal_atadasa/)
- TRAGOR = Tragor Ignác: Vác utcái és terei. Váci Muzeum-egyesület, Vác, 1918
- URBÁN = Urbán Aladár: Gróf Batthyány Lajos miniszterelnöksége, fogsága és halála.
Argumentum, Bp. 2007.

Forrásjegyzék

BH = Budapesti Híradó

1846.07.23. 425.sz.

GYÖRFFY = Györffy János: Ünnepek a népiskolákban tartandó hazafias, vallásos és egyéb alkalmi ünnepekre való versek és beszédek gyűjteménye. Szent István Társulat, Bp. 1911.

JK = Jelenkor, 1844.10.13.

VN 1. = Furucz Zoltán: Ma 169 éve nyitották meg a Pest-Vác vasútvonalat. 2015. 07. 15. Váci Napló <https://vaci-naplo.hu/2015/07/ma-169-eve-nyitottak-meg-a-pest-vac-vasutvonalat/>

VN 2. = Furucz Zoltán: Százötven éves a Magyar Államvasutak. 2018. 07. 04. <https://vaci-naplo.hu/2018/07/szazotven-eves-a-magyar-allamvasutak/>

PH = Pesti Hírlap

VI. 1846. 07.17. 710.sz.

SZENDREY = Szendrey *Júlia: Vásúton Vácra; Petőfi szüleinél, Petőfi koszorúi* (válogatta: Csanádi Imre) In: Rónay György et al.: *Petőfi koszorúi. Versek, vélekedések, valloások Petőfiről.* Bp., Magvető, 1973. 118-121.

VHíradó = Váci Híradó, I. 1889. 11.24. 1.sz.

VHírlap = Váci Hírlap

XXVI. 1912. 05. 15.38. sz.

XVIII. 1904. 10. 12. 80. sz.

XXX.évf. 1916.07.09. 28.sz.

XXX.1916.07.26. 29.sz.

XXX.évf. 1916.07.30. 31.sz.

VKal = Váci Kalendárium az 1904. szökő évre. szerk.: Tragor Ignác dr. kiadja: Váci Múzeum Egyesület

VK = Váczi Közlöny

VIII. 1886.06.27. 26. sz.

VIII. 1886.07.18. 29. sz.

X. 1888. 05.06.19. sz.

X. 1888. 07.08. 28. sz.

XIV. 1892. 05. 15.20. sz.

XVIII. 1896.07.19. 29. sz.

Bíró Norbert: A Bánság vasúti közlekedése és változásai 1920-ig

A tanulmány bemutatja a Bánság vasúti közlekedésének három időszakát: a vasút megjelenését, a kiegyezés időszakát, továbbá az első világháború időszakát és következményeit. A bánságra a vasút igen nagy hatással volt, a szerző célja ezen befolyásoló tényezők kibontása, gazdasági, politikai inputok kifejtése. A térség ilyesfajta jelentősége már a vasút érkezése előtt érzékelhető volt, rengeteg lehetőséggel kecsegtetett a Bánság közlekedésének fejlesztése, főként gazdasági motivációk miatt. A közlekedési változásokat nagy mértékben alakították a korszakban domináns ipari, vezetői érdekek, olykor pozitív, olykor negatív irányba.

A vasút, mint gazdaságot befolyásoló faktor minden időszakban megmutatta jelentőségét, fő elemnek számított a drasztikus átalakítások megvalósításában. A vasúthálózat fokozatos kiépítésével kisebb mellékvonalak is épültek, melyek elsőre nem tűnnek jelentősnek, azonban gazdasági ráhatásukat nem lehet figyelmen kívül hagyni.

Norbert Bíró: Railway transport and it's changes in the Banat until 1920

The study presents three periods of railway transport in Bánság: the appearance of the railways, the era of the Compromise, and the era and consequences of World War I. Railways had a remarkable impact on Bánság, and the author aimed to elaborate on the factors of impact and make the economic and political inputs clear. The economic and political significance of the region could already be felt before the arrival of the railways, and its transport development was auspicious mainly because of economic motivations. Dominant industrial leadership interests highly affected and shaped changes in transport at the time, both with negative and positive effects.

Railways, as a factor affecting the economy, always revealed their significance, they counted as a primary element in implementing drastic restructuring processes. Moreover, with the gradual construction of the railway network, smaller feeder lines were also built, which initially did not seem important, but their economic effect could not be disregarded.



Temes vármegye 1811-ben. MMKM TKGY 2186

Bíró Norbert

A Bánság vasúti közlekedése és változásai 1920-ig

1. A terület jelentősége

Ipar, fejlődés, sokszínűség, érdekek, politika. Ezzel a néhány szóval kiválóan lehet jellemezni tanulmányom témáját, a bánsági vasutat. A Bánság területét németül, románul, szerbül „Banat”-nak nevezik: a Duna, Tisza, Maros és az erdélyi hegyvidék által közrefogott terület, a történelmi Magyarország három vármegyéjének (Temes, Torontál, Krassó-Szörény) összefoglaló elnevezése. A lakosság összetétele szempontjából a Bánság sokszínűnek tekinthető, a 18. századi betelepítések révén jelentős német lakossággal rendelkezett. A század végén számottevő magyar etnikum települt be, továbbá igen magas számú lett a román lakosság aránya is.¹ Bánság, avagy Bánát² igencsak figyelemreméltó térség vasút-, gazdaságtörténet, földrajzi és társadalmi szempontból is. Egy olyan régiót veszünk górcső alá, amely ezen aspektusokban megélte az drasztikus fejlődés és recesszió időszakát egyaránt. Bánát a trianoni békeszerződés aláírása előtt az Osztrák–Magyar Monarchia magyarországi részeként kapcsolódott be a térség gazdaságába, azonban a Nagy Háború után szerb és román fennhatóság alá került, jelentős változást előidézve így a terület közlekedésében, gazdaságában és társadalmában.

Tanulmányomban elsődlegesen igyekszem alapos képet adni a régió vasúti közlekedéséről, a földrajzi, gazdasági és politikai impulzusairól, összefüggéseiről, a vasút megjelenésétől egészen a 1920-as évekig bezárólag. Írásomban arra szeretnék kísérletet tenni, hogy az olvasó az olvasás után pontosan tudja mely tényezők voltak leginkább dominánsak a bánsági vasúttörténet különböző időszakaiban, hogyan hatottak a politikai változások a térségre. A vizsgálat során olyan központi eseményeket feltétlenül szükséges érintenünk,

1 | KÓKAI 2011: 92.

2 | KÓKAI 2011: 18.

mint például, a vasút megjelenése, a kiegyezés és annak tapasztalatai, továbbá a trianoni béketárgyalások konfliktusos szegmensei.

Ezen időszakok tanulmányozása segíteni fog bennünket abban, hogy definiálni tudjuk, melyik éraban, mely tényezők voltak leginkább hatással a vasúttörténet alakulására a Bánság területén.

2. Bánság a magyar vasúti közlekedés megindulásakor

Elsőként fontos meghatározni Bánság szerepét, helyét, vasúti relevanciáját, hogy effektíven tudjunk területet vizsgálni. A 19. század első felében Angliában, később, az idő előrehaladtával egész Európában, így Magyarországon is megjelent a vasút.³ Először csak bizonyos kiterjedtebb települések összeköttetését oldották meg az akkoriban újdonságnak számító kötőtpályás megoldással, a későbbiekben azonban a vasútvonalak elterjedésével ezek a vonalak hálózatokká fejlődtek ki.⁴

Hazánkban az első vasútépítéseket magán-vasúttársaságoknak bonyolították le, nem volt ez másképp a Bánságban sem. A régió már a vasút megjelenésekor is tekintélyes jelentőséggel bíró terület volt elhelyezkedése, társadalma, politikai, stratégiai, gazdasági és katonai relevanciája miatt.⁵ A terület olyannyira fontos volt hadászati szempontból, hogy közvetlenül Bécs alárendeltsége alá tartozott, így a térséget gond nélkül lehetett irányítani. A kizárólagos katonai igazgatás 1779-ben szűnt meg, amikor is Temes, Torontál és Krassó megyék ismét a magyar közigazgatás részei lettek. Érdekesség, hogy 1848-tól a terület ismét Szerb Vajdaság és Temesi Bánság néven Magyarországtól külön, önálló közigazgatással rendelkezett egészen a kiegyezésig.⁶

Ebben az időszakban Temesvár városa kiemelkedő szereppel bírt, a Bánságnak nemcsak kulturális, de pénzügyi központja is volt, területi igazgatása hol vármegyére osztva, hol katonai határőrvidékként működött.⁷ Az 1840-es években már az árucseré-forgalom is

3 | 1825-ben az első közúti vasútvonal megnyitása Angliában, Stockton és Darlington között, öt évvel később Liverpool és Manchester, a kikötő és az iparvidék között már kizárólag gőzmozdonyos vontatással közlekedtek a vonatok. Anglia példáját hamarosan követték az Egyesült Államokban és az európai kontinens országában. 1846-ban Magyarországon is megnyitották az első gőzüzemű vasútvonalat. CZÉRE 1989: 34–84.

4 | KUBINSZKY 1983: 7.

5 | A sokszínű területen többek között magyarok, románok, németek, bolgárok és szerbek is éltek. BODOR 1907: 288.

6 | *Magyar lexikon* 1879: 55.

7 | DR. HORVÁTH – DR. KUBINSZKY 1998: 70.

virágzott, a keresett kereskedelmi cikkek között szerepelt a gubacs, a hamuzsír és a faáru is. Temesvár mellett a térség struktúrájában az ipar- és bányavárosok Krassó vármegyében kisebb centrumokká nőttek ki magukat. A városok között szoros kapcsolati kötelékek alakultak ki (Resicabánya, Boksánbánya, Dognácska és Oravicabánya), főként gazdasági tekintetben.⁸ Kiemelten fontos kulcsszó itt a kereskedelem. Bácskai Vera vizsgálatában részletesen kitér arra, hogy a 19. században a kereskedelem határozta meg a piacközponti szerepet leginkább. A 19. század első felében több mint 100 piacközpont volt már Magyarországon, ezek közé a magas lakosság szám és egyéb igazgatási funkciókat betöltő, meghatározó települések közé tartozott Temesvár is, amely ennél fogva a környező megyékre is hatással, befolyással bírt.⁹

A Bánságban fent taglalt hangsúlyos katonai és gazdasági szerepe miatt már a vasút előtt is kulcskérdésnek számított a közlekedés, a települések között szükség volt a mielőbbi kommunikációra, visszajelzésekre és a gyors szállításra.¹⁰ Kezdetben ennek a futárszolgálat és a postaszolgálat tett eleget.¹¹ A rendszeres postajárat Pesttől Temesváron át Nagyszebenig már Mária Terézia idején megindult. Ezt követően bontakozott ki a közutak fejlesztése is, amely révén Bánát és Pest között új szintre lépett a közúti összeköttetés. A következő már-már kulcsfontosságú esemény 1832–1836. évi országgyűlés volt, amelyen a vasúti kapcsolatok is napirendi pontként szerepeltek, hovatovább az első vasúti törvény már magában foglalta a bánáti vasúti kapcsolatok kiépítését is.¹²

Az új közlekedési formák megjelenése nem csupán a forgalom gyorsítását és korszerűsítését serkentette. Ebben a többtényezős kérdésben érdemes a politikai befolyás és tőkebeáramlás hatásait is vizsgálni. Hatalmi szempontból Ausztriának igen fontos volt a határ menti régiók gyors és hatékony megközelítése. Habár ekkor a Bánság nem számított „fejlett” régióknak, a külföldi tőkéseknek hatalmas lehetőséget kínált gazdasági

8 | KÓKAI 2011: 92.

9 | BÁCSKAI VERA 2007: 20.

10 | MAJDÁN 2010: 46–47.

11 | Temesvár vonatkozásában személy-, poggyász- és teherszállítás eleinte kincstári kezelésben volt. A postások többnyire kiszolgált német katonák voltak, alárendelve a kerületek tisztartóinak. A szállítás egyik császári postaállomásról a másikra lovas és ökrös szekerekkel történt. A főútvonalakon vendégfogadó kocsmákban szálltak meg az utasok. Ahol ilyenek nem voltak, a postaszállítók tartoztak olcsó szállást és ételmezt adni az utasoknak. Minden állomáson 4 lovas személyszállító és 6 ökrös teherszállító kocsi állt készenlétben. Erre a célra a Temesvárott székelő „Banatisches Fuhrwesen” nagyszámú személyzetet, lovakat, kocsikat és ökrös szekereket tartott a kerületi tisztartók ellenőrzése mellett. 1727-ben a „Landkutschen” vállalat lépett életbe, mely Temesvár és Bécs között állandó összeköttetést tartott fenn, hetenként egyszeri indulással. Nagyobb helyeken egyes magánügyének bírták a postát és tetszés szerinti portókat fizetettek maguknak a szállítmányokért. 1722. július 26-án lépett életbe az új „Postordnung”, mely a kiváltságos emberek postaszabadalmát eltörölte. Ezentúl csak az államhivatalok levelezését szállították portómentesen. 1728-tól kezdve már rendes menete volt Temesvárról a postának és az országutak mentén fekvő minden népesebb községnek volt már berendezett postaállomása. BOROVSZKY 1914: 82.

12 | MAJDÁN 2010: 47.

GENERALINSTRUMENT

—

MONARCHIE





*A Habsburg Birodalom vasúthálózata
1854-ben - MMKM TKGY 424*



potenciálja miatt. Példaként Czére Béla cikke is rávilágít, hogy a magyar közlekedés kiépítése idomult az osztrák közlekedéspolitika igényeihez.¹³ Az osztrák birodalom érdeke főként a Béccsel való összeköttetésen alapult, gazdasági kapcsolatot alakítottak ki a vasút által – főként a Dunántúlon – a bécs–sopron–szombathely–nagykanizsai, a komárom–székesfehérvári vonalakkal, melynek Győrön át volt kapcsolódása Béccsel. Ekkor a magyar vasúthálózatnak megkérdőjelezhetetlen hiányossága az volt, hogy nem teremtett kapcsolatot a Kárpátokon kívül, hovatovább Erdéllyel sem, egyoldalúan Ausztria felé terjeszkedett.¹⁴ A vasút a Bánság területét igen hamar meghódította (1854), de felmerül a kérdés, vajon mi ösztönözte a beruházókat a régió ily korai vasúti összeköttetésére?

Itt térhetünk rá a tőke mozgásának kérdésére. Az ipar fejlesztésének előfeltétele a jó megközelíthetőség, ehhez a vasút mint új közlekedési lehetőség kapóra jött.¹⁵ A 19. századi vasúti térképek is alátámasztják, hogy a Habsburg Birodalom főként azokra a területekre épített ki vonalakat, ahol azt az ipar, gazdaság megkívánta, fellendíthette. Természetesen, amint a vasút „betette a lábát” a Bánságba, Temesvárott és környékén ugrásszerűen nőttek az ipari fejlesztések a térségben, főként az élelmiszer-, gép-, kémiai és a textilipar tekintetében, egyre többen választották a városban megélhetésükhöz a kereskedelmet és az ipart.¹⁶

Itt vissza is tudunk kanyarodni a korábban feltett kérdésre, hogy megválaszoljuk. Ez előtt kifejtettem, hogy térség értékes volt gazdasági és politikai értelemben is, az ipari létesítmények még a vaspálya előtt elkezdtek kiépülni, mert a terület igen gazdag volt természeti kincsekben, a vasút megjelenése előtt azonban a technikai korlátok miatt nem volt kellően produktív e folyamatok összessége. Meglátásom szerint a térség gazdasági „értéke” nagyban hatással volt a beruházókra, így a vasút korai kiépítésére.

Frisnyák Zsuzsa cikke is alátámasztja, hogy a beruházások után a vasút elterjedése milyen előnyöket hozott a városokra és a gazdasági egységekre egyaránt: *„Az első időszakban a vasút megjelenése leginkább kisebb praktikus előnyöket hozott a kis- és középvárosok életébe: a drága fuvarszekerek helyett olcsóbban érkezett meg az építőanyag a templom renoválásához, olcsóbb lett a messziről érkező tűzifa, a belső fogyasztást pedig a beáramló árucikkek választéka színesítette némileg. A vasúti szállítás relatíve korai indulásának a regionális szerepkörű városok mellett a tömegtermékek előállítására szakosodott gazdasági egységek (bányák, gabonatermelő nagybirtokok) az egyértelmű nyertesei”*.¹⁷

13 | CZÉRE 1992: 123–125.

14 | ERDŐSI 1987: 52.

15 | MAJDÁN 2010: 49.

16 | GYÁNI 1998: 89.

17 | FRISNYÁK 2013: 7–8.

Ahogy a világ több szegletén, így Magyarországon is végérvényesen befolyásolták a közlekedés nagybani fejlesztését a gazdasági és politikai élet igényei. A teherszállítás a politikai és gazdasági okoknál fogva gyors fejlődésnek indult a Bánságban, amit a gazdasági kapcsolatok kiépítése után később a személyszállítás elterjedése is erősített. Kókay Sándor művében fellelhető értekezés alapján a prioritás a vasút esetében Pest–Cegléd–Temesvár–Nagyszében összeköttetés volt. Írásából kiderül, hogy ennek megvalósításához számos elképzelés született az évek során, többek között már az osztrák birodalmi vasúthálózat fejlesztési terve is tartalmazott vasútépítési elemeket a térségről.¹⁸ Az első bánsági vasútvonal Oravicabánya–Báziás között 1854. augusztus 20-án jött létre teherszállítási célzattal – összesen 63 kilométer hosszúságú szakasz –, később a személyforgalom is megindulhatott 1856. november elején. Ezeket magán-vasúttársaságok kivitelezése révén további vonalak követték.¹⁹

Ezek a magántársaságok nagy hatással voltak a vasúti szektor alakulására a 19. században, ezért igen fontos a térségi funkciójukkal foglalkozni. Az egyik ilyen – amely a térségünkben is releváns – az Osztrák Államvasúttársaság volt. Bécs 1854-től egyeztetett angol, német, francia és belga tőkéssekkel. Ezek tárgya a bánsági területek eladása és bérbeadása, főként a vasúti hálózat építése és működtetése, valamint a bányászati, erdészeti és kohászati infrastruktúra értékesítése. A tárgyalások a vasúttársaság megszületését eredményezték, amely igen nagy változást hozott a térség iparában. Láthatóan az osztrákok jelentős figyelmet szenteltek a bánsági bányáiparnak, tehát ipari jelentősége volt országos szinten is a régióknak.²⁰

A vasúttársaságok bánsági működéséről Horváth Ferenc és Kubinszky Mihály releváns munkái adhatnak nekünk precíz képet. A fentebb taglalt némileg megtévesztő elnevezésű magán-vasúttársaság, az Osztrák Államvasúttársaság²¹ építette meg a Bánság fővonalainak döntő százalékát, mindösszesen 582 kilométernyi szakaszt. A szerződés szerint

18 | KÓKAI 2011: 160–161.

19 | JANCSÓ 2017: 7–8.

20 | KÓKAI 2011: 127.

21 | Az Osztrák Államvasúttársaság 1855. január 1-jén osztrák és francia tőkés (nevezetesen báró Denis Eskeles, báró Sina György, Péreire Izsák, herceg Rafael Galliera) által megkötött megállapodással alakult meg, mint magán-vasúttársaság. Az 1855–56-os években Magyarországon három nagy magánvasúti társaság szerzett döntő gazdasági pozíciót. A leghatalmasabb a császári, királyi, szabadalmazott Osztrák Államvaspálya Társaság („Kaiserlich-Koeniglich-Privilegierte oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft” – más írásmóddal „Kaiserliche-Koenigliche-Privilegierte oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft”, röviden StEG, magyarul OÁV volt. 1882-ben az osztrák jelző mellé felvette a magyart is. Ettől fogva tehát a vasúttársaság teljes neve hivatalosan Szabadalmazott Osztrák–Magyar Államvasút Társaság lett, rövidítve OMÁV vagy OMÁVT. A társaság létérdeke volt a vasútvonalainak kiépítése, hogy minél olcsóbban és könnyebben a piacokra szállíthassa bányászai, ipari és erdészeti termékeit. Számunkra azért fontos e részvénytársaság, mert ez építette ki a bánsági vasutak törzshálózatát, és az 1891-es államosításig uralta. JANCSÓ 2017: 7–8.

a társaság hozzájutott az országhatártól Pozsonyon át Szolnokig és Szegedig terjedő vasúti pályahálózathoz, majd 1855 januárjában megvásárolta Karasjeszenő (Jassenova)–Báziás, Karasjeszenő–Anina, Szeged–Temesvár vasútvonalakat, ezenkívül a Bánság Resica és Anina környékén elhelyezkedő bányákat, gyárakat, uradalmakat és erdősegeket.²² A részvénytársaság az 1855 januárjában átvett vasutakért, illetve iparvidékért 200 millió frankot fizetett. Növelve érdekeltségeit gyors ütemben történő beruházást kezdett meg Magyarországon. Szeged és Temesvár között 1857. november 15-én helyezték forgalomba vasutat, továbbá 1858. augusztus 30-án Jassanováig megnyitott pályával bővítették a temesvári vasúti kapcsolatot. A több mint 100 kilométeres fővonalú vasútvonallal Temesvár is bekapcsolódott a magyar és európai vasúti vérkeringésbe.²³ Ezt követően a Tiszától a Dunáig húzódó Osztrák Államvasúttársaság hálózatát folyamatosan bővítették a keleti kapcsolatok szempontjából mellékvonalakkal.²⁴

Az OÁV-on kívül, a további vasúti vonalak építését az Arad–Temesvári Vasúttársaság jóval kevesebb, 55 kilométer kivitelezését végezte, a MÁV pedig egy 8 kilométeres szakasz építését valósította meg.²⁵ Azt a következtetést lehet levonni, hogy politikai és gazdasági tényezők egyaránt befolyásolták Bánság vasútügyét – sőt ezek kölcsönhatásban is voltak egymással – és összességében a bánsági vasútügy az osztrák érdekek igényeinek tett eleget.

3. Bánsági vasútügy a kiegyezés után

A 19. században három nagyobb magán-vasúttársaság tett szert domináns gazdasági befolyásra: az Osztrák Államvasúttársaság²⁶ a Tiszavidéki Vasút és a Cs. k. szabadalmazott Déli Vaspálya Társaság. A tárgyi térségben a vizsgálat szempontjából az Osztrák Államvasúttársaság a legfontosabb. Vizsgáljuk meg, hogy a kiegyezés hatására változott-e a gazdasági és politikai ráhatás/környezet a kiegyezés előtti időszakhoz képest?

Tény, hogy a magánvasutak közül Magyarországon a legnagyobb társaság az Osztrák Államvasúttársaság üzleteivel és díjszabásaival évtizedeken keresztül az osztrákok gazdasági érdekeit részesítette előnyben. Hazánk vasúti közlekedési infrastruktúrájának magyar érdekű fejlődését ezzel egy ideig meggátolta. Azonban ez a kiegyezés után fo-

22 | Szabadalmazott Osztrák–Magyar Államvasúttársaság. 12–20.

23 | JANCSÓ 2017: 7–8.

24 | MAJDÁN 2010: 49–51.

25 | HORVÁTH–KUBINSZKY 1998: 70.

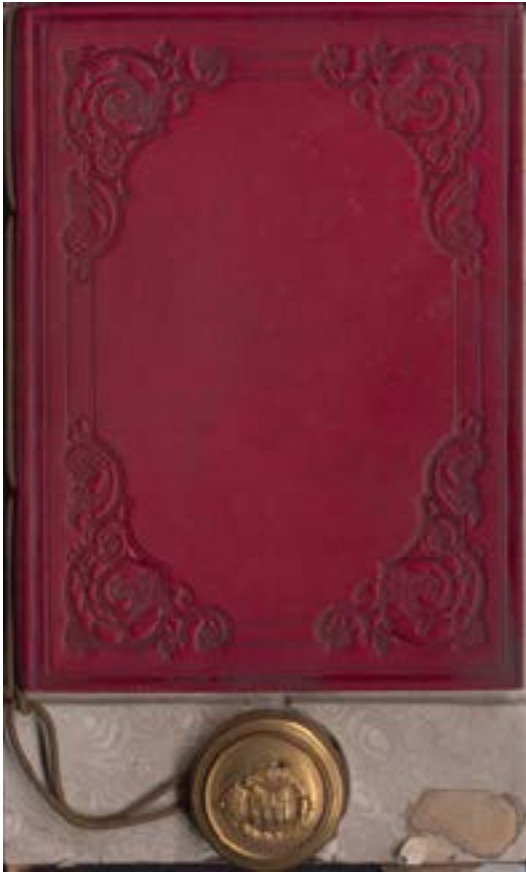
26 | Az Osztrák Államvasúttársaság osztrák néven StEG, a 1882-ben átnevezésre került Osztrák–Magyar Államvasúttársasággá, rövidítve OMÁV.



Vasútállomás a Bánságban, 1901. Fortepan, 27247 / Schoch Frigyes

kozatosan változott, az Osztrák Államvasút idővel kénytelen volt a magyar érdekeknek is eleget tenni:

„A vasúttársaság 1867. után teljes eréllyel törekedett hálózatának megfelelő fejlesztése útján világforgalmi kapcsolatban jutni és magának Magyarország és Ausztria közgazdasági életére minél nagyobb befolyást biztosítani. [...] A kiegyezés után a társaság iparkodott legalább szintleg a megváltozott viszonyokhoz alkalmazkodni. Abból a célból, hogy az 1867: XVI. t.-cz. alapján a magyar és osztrák kormány között létrejött ideiglenes egyezmény rendelkezésének eleget tegyen, a társaság 1868. augusztus 21-én Budapesten képviselőseget állítottak fel, a melyet 1869. május 1-én felszólamlási irodával bővítették ki. E képviselőség azonban nem volt kellően szervezve és egyáltalán nem felelt meg a követelményeknek, miért is a magyar kormány azt követelte a társaságtól, hogy a már fennálló budapesti képviselőség részére részletes utasítást dolgozzon ki, mely azonban szintén



Vojtek–Németbogsáni vasútvonal
engedélyoklevele. MMKM.GY.2018/9

*nem felelt meg a kormány jogos kívánalmainak. Ekkor a kormány dolgozott ki utasítástervezetet, melyet az összes közös vasutak igazgatóságának megküldött azzal a meghagyással, hogy annak alapján mindegyik közös vasút magyar vonalai üzletének vezetésére alkalmas szervezetet létesítsen.*²⁷

A kiegyezés utáni két évtizedre a legfrappánsabb kifejezés a fokozatosság. Némileg megmutatkoznak a magyar érdekek a bánsági vasútpolitikában, azonban azt nem lehet kijelenteni, hogy teljesen ellentétes a kiegyezés előtti időszakkal, gyors változtatást a szükséges tőke nélkül nem lehet véghez vinni. Habár történtek magyar érdeket preferáló meghatározó lépések 1868-ban,²⁸ be kellett látni, hogy a nagyobb

magán-vasúttársaságok tevékenységére szükség van, nem volt elég tőke a vasútvonalak kizárólag állami forrásból való kiépítésére.²⁹

Így az Osztrák Államvasúttársaság másodrendű vasútvonalainak építését is megkezdte, többek között ekkor történt meg a valkány–perjámosi vasút kivitelezése (1870: XXVII. törvénycikkben foglaltak alapján üzemeltetési jogot kapott a társaság),³⁰ illetve a vojtek–németbogsáni vonal megépítésére is felhatalmazást kapott a cég,³¹ melyet a 1872: XXVII. törvénycikk³² szerint meg is kezdték.³³

27 | KÉPESSY 1908: 62–63.

28 | 1868 XLV. törvénycikk kimondja, hogy az építésben lévő vasutakat állami közigazgatásba kell venni és az állam költségén kell befejezni.

29 | KAROLYI 1978: 47.

30 | Netjogtár: 1870. évi XXVII. törvénycikk a valkány–perjámosi másodrendű gőzmozdony vasut kiépítése tárgyában.

31 | Netjogtár: 1872. évi XXVIII. törvénycikk a vojtek–német-bogsáni H-rendű vasut kiépítéséről.

32 | MNL.OL – W. 12. Minisztertanácsi jegyzőkönyvek 1867–1944. 1872. 07. 12.-i ülés. 14. napirendi pont. 30–31.

33 | KÉPESSY 1908: 62–63.

A vasútépítés fő célja a vállalat területeinek forgalmi összeköttetése volt, különösen a Resica–Eisenstein nagy vasművei elérésével, ez az iparnak hatalmas előnyt adhatott. A mellékvonal átadása 1874. szeptember 5-én történt meg. A vasútszakasz Vojtek állomás délkeleti vonalától indult és egészen a Berzava-völgyeken keresztül a Németbogsánig vezetett. Németbogsánban átrakodási létesítményeket hoztak létre a keskenynyomtávú vasutak számára Eisensteinbe, ez a nyersanyagok (például vasérc) áramlását, szállítását segítette keskeny nyomtávolságú gyárvasutakra.³⁴

Az Osztrák Államvaspálya Társaság gyors beruházási üteme is azt mutatja, hogy a térség ekkor gazdasági szempontból igen hangsúlyossá vált. A bányamunkák révén pedig kardinalis kérdés lett egy gazdaságos szállítási és közlekedési mód a vasúttársaság számára. Ezt jól mutatják az előzetesen taglalt mellékvonali példák is. A vasút volt a feladatok ellátására a legmegfelelőbb opció.³⁵

Összességében az a kép rajzolódik ki, hogy Osztrák Államvasúttársaságnak a dualizmus kellemetlen változásokat hozott, azonban vasútépítési tevékenysége láthatóan nem szakadt meg.³⁶ A lendületet még az 1873-ban induló pénzügyi válság sem tudta befolyásolni, mivel a vonalépítéseket a társaság esetében francia tőkéből finanszírozták. Az első bányászati vasutak című cikk rávilágít arra, hogy sokak ellenszenvüket fejezték ki, mert az vasúttársaság előnyt kovácsolt a válságból: „*A pénzügyi válság idején történt építkezések azonban még jobban a Staats-Eisenbahn-Gesellschaftra³⁷ haragították azokat a politikusokat, akik nem tartották becsületes játéknak, hogy az említett társulat a válság okozta nehézségeket fel merete használni céljai érdekében, és ezzel úgyszólván kicsikarta a kormány hozzájárulását a Temesvár–Orsova közötti vonal felépítéséhez. Ezt ugyanis az állam szerette volna kivitelezni, de végül is a STEG fejezte be, 1878. május 20-án. A Karánsebesig terjedő szakaszt már 1877. szeptember 23-án átadták a forgalomnak. Csupán egy négykilométeres szakasz hiányzott abhoz, hogy kapcsolat létesüljön Olténián keresztül a Balkánnal és a Közel-Kelettel. Ezt azonban a kormány egyelőre nem engedélyezte. Hivatkozva az 1874-es egyezményre. A STEG pert indított az indokolatlan visszatartás miatt, de azt valamennyi fórumon elvesztette, sőt, mivel az illetékes szervek utóbb – retorzióként – államellenesnek nyilvánították tarifapolitikáját és elutasították ideiglenes működési szabályzatát, kénytelen volt 1880-ban átszervezni apparátusát és más engedményekre is rákényszerült.*”³⁸

34 | HORN 2012: 87–88.

35 | JANCSÓ 2017: 8–9.

36 | KÁROLYI 1978: 47.

37 | Osztrák Államvasúttársaság német nyelvű megfelelője.

38 | KÁROLYI 1978: 47.

A bánsági vasútügy komplexitása e bekezdésből mutatkozik meg igazán. Az Osztrák Államvasúttársaság számtalan a kormány által preferált, javasolt rendelkezésnek továbbra is vonakodott eleget tenni. Az ellenkezés azonban nem volt megfelelő opció, csak késleltetni tudták az intézkedések végbemenetelét. A kormány többek között magyarországi üzemigazgatási szervezet létrehozását szorgalmazta, amelyet a költségek növekedése, ezenfelül az ügykezelés nyelvének magyar mivolta miatt az Osztrák Államvasúttársaság ellenzett, mi több, csak hosszas tárgyalások után fogadott el. Az társaság tehát kényszerből üzletigazgatóságot hozott létre Magyarországon, amely 1880. május 1-jétől kezdte el működését Budapesten.³⁹

Volt-e hatása a kormány és az társaság párharcának a bánsági vasút fejlődésére? Láthatóan csak csekély mértékben, mert magát a vasútépítést mindkét fél fontosnak tartotta, a kivitelezési folyamatokban azonban néhol némi lassulás volt megfigyelhető a konfliktusok miatt. A vonalbővítések folytatódtak – a megszavazott 1880-as XXXI. törvénycikk révén⁴⁰ – habár e vonalak kivitelezését nem az Osztrák Államvasúttársaság végezte.⁴¹

Összességében arra a következtetésre jutottam, hogy az 1880-as dátum nevezhető egzakt fordulópontnak az Osztrák Államvasúttársaság magyar gazdasági érdekekhez való hozzáállásával kapcsolatban. 1882-ben például egyéb korlátozásokat is tartalmazó szerződést is aláírt az Osztrák–Magyar Államvasúttársaság vezetősége és a kormány, továbbá az 1884 áprilisában szignózott forgalmi egyezmény ezt a folyamatot tovább erősítette. A megállapodás lényegében feljogosította az államot arra, hogy az Osztrák–Magyar Államvasúttársaság vonalait visszavásárolhassa 1895 januárjától.⁴²

A további intézkedések kulcsfigurája Baross Gábor,⁴³ az államosítás egyik, ha nem a legmarkánsabb alakja volt.⁴⁴ Grandiózus feladatnak bizonyult az Osztrák–Magyar Államvasúttársaság államosítása, azonban Baross sikeresen fel tudta gyorsítani folyamatokat, meggyőzte a minisztertanácsot az Osztrák–Magyar Államvasúttársaság tulajdonában

39 | KÉPESSY 1908: 62–63.

40 | Netjogtár: 1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról.

41 | Tizenegy helyi érdekű vasútvonal épült a térségben 1888–1898 között, továbbá egy tucatnál is többnek a tervei is elkészültek. A legtöbbnek ezek közül a kivitelezése is megvalósult még az első világháború előtt: Zsebely–Csáková (1893. július. 7.), Temesvár–Nagyszentmiklós (1895. szeptember 26.), Zsombolya–Párdány (1895. december 15.), Csáková–Bóka (1895. december 21.), Gátalja–Versek (1896. július 3.), Temesvár–Buziás (1896. szeptember 18.), Temesvár–Lippa–Radna (1897. május 29.), Temesvár–Módos (1897. július 31.), Gátalja–Lugos (1898. július 22.), Lugos–Marosillye (1898. szeptember. 17.), Zsombolya–Nagybecskerek (1898. október 20.). KÁROLYI 1978: 47.

42 | KÁROLYI 1978: 47.

43 | Baross Gábor Széchenyi mellett a legnagyobb közlekedéspolitikus volt (1848–1892), előbb államtitkár (1883–1886), majd miniszterként (1886–1892) egyengette a magyar közlekedésügyet. Habár Baross nem kezdeményezője volt az államosításoknak, azonban e politikát ő folytatta és fejezte be. EPERJESI–FRISNYÁK–KAJÁN–KOVÁCSNÉ–SZULOVSZKY 2000: 12–31.

44 | CZÉRE 1997: 132–133.



A bánsági Báziás vasútállomás megnyitása a MÁV 1333 pályaszámú mozdonyával. MMKM TFGY 7466

lévő vasútvonalakat még 1895. január 1. előtti államosításáról.⁴⁵ Ez a vasútvonalakat⁴⁶ és a forgalmi eszközöket foglalta magában, eszerint a bányák, uradalmak, bányavasutak, kohók továbbra is az Osztrák–Magyar Államvasúttársaság tulajdonában maradtak.⁴⁷

Az áruforgalom drasztikusan megnövekedett, hála a bánsági vasúti közlekedés és az ipar rohamos fejlődésének. Frisnyák Zsuzsa disszertációjából kiderül, hogy 1895 után a Bánságban a megyék közötti gazdasági kapcsolatok nagymértékben megerősödtek, ezenkívül a nagy távolságú kapcsolatok továbbra is jelentősek voltak az áruforgalom szempontjából (főként a szén- és kőolaj-, tűzifa-, szeszek, örlemények és vasáruszállítási kapcsolatok).⁴⁸

45 | HORVÁTH–KUBINKSZKY 1998: 89.

46 | Az állam kezelésébe került vasútvonalak: Arad–Temesvár, Szeged–Temesvár–Orsova, Temesvár–Báziás, Jaszénova–Anina, Vojtek–Németbogsán.

47 | EPERJESI–FRISNYÁK–KAJÁN–KOVÁCSNÉ–SZULOVSKY 2000: 66.

48 | FRISNYÁK 2006: 121.



Báziás, Duna-part, kikötő és a vasútállomás az áruraktárral. Erdélyi Mór cége. 1908. Fortepan, 96244, Magyar Földrajzi Múzeum / Erdélyi Mór cége

Az államosítások⁴⁹ révén egységes állami vasúthálózat alakult ki a teherszállítási és személyszállítási szempontból is, következésképpen elérkeztünk ahhoz a ponthoz, ahol az állam a magyar érdekeket a továbbiakban korlátok nélkül érvényesíthette. Összességében megállapítható, hogy a kiegyezéstől számítva a Bánság vasúti közlekedését a magyar belpolitikai tényezők befolyásolták a leginkább.

49 | Az államosítások után, a magyarországi városállomány 70%-a (229 város) már rendelkezett vasúttal. Az évszázad végére a városok további 25%-ába (82, túlnyomórészt kisváros) el lehetett jutni vonattal. 1900 után már csak alig tizenöt, néhány ezer fős népességű falusias kisvárost (össznépesség 47 ezer fő) és egyetlen középvárost (Gyergyószentmiklós) nem érintettek a vágányok... 1890-től a magyarországi vasutakon a személyforgalom látványos növekedésnek indult. 1888-ban a szállított személyek száma még alig 14, 1890-ben már 29 millió. 1900-ban a vonatok 64 millió utast szállítanak, tíz év múlva, 1910-ben már 140 millió főt. Mivel az állam beavatkozott a vasút díjszabásába, ezért a vasúti társadalmi és gazdasági szükségletek ekkor tudtak igazán tömegessé válni. FRIS-NYÁK 2013: 8–10.



Resicabányai vaskohók. Fortepan, 86463, Magyar Földrajzi Múzeum / Erdélyi Mór cége

4. Az első világháború következményei

A háborús időszak vizsgálata is igen fontos, hogy a lehető legjobban megismerjük a Bánság vasútját és egyben Trianon⁵⁰ következményeit. A terület egyike volt azon térségeknek, amelyekre drasztikus hatással voltak a területváltozások, főként, mert kiemelt figyelmet kapott két szomszédos ország, Románia és a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság (később: Jugoszlávia) számára is a békekötésnél. Ez nagyban megnehezítette a probléma kezelését, például az is kérdés volt, hogy a régió fontos vasútvonalai, csomópontjai melyik államhoz kerülnek. A tárgyalások során igen sok téma előtérbe került, azonban jelen kérdéskör kapcsán főként a vasúti közlekedésre vonatkozó tudnivalókat emelném ki, néhány fontosabb ehhez kapcsolódó gondolattal kiegészítve. Vajon milyen megfontolások irányították a folyamatot és a végkifejletet?

Hogy erre választ kapjunk érdemes a béketárgyalások eseményeit vizsgálni. A Bánság

⁵⁰ | Trianon után új korszak köszöntött be az országban és a magyar vasút életében. Az 1920. június 4-én aláírt trianoni békeszerződés a hálózat 2/3-ad részét a szomszédos, új államoknak ítélte. HORVÁTH 2017: 292–293.



„Magyar Szent Korona Országainak vasúti hálózata 1917. évi január havi állapot szerint. Szerkesztette: Tominac József” térképrészlet a bánsági vasútvonalakról. MMKM. TKP. 1149

ügyével foglalkozó tárgyalások 1919. január 18-án megkezdődtek. A már említett két fél, tehát Románia és a délszláv állam területi követelésüket írásban kifejtették, de meglepő módon a nemzetközi kérdések megbeszélésén nem jelentek meg. A gazdasági kérdésekre februárban került sor, melynek során a bizottság lefektette, hogy a Bánság mint régió két egymástól eltérő tájegységből tevődik össze: Temesvár és Versec vonalától keletre lévő bányászatra alkalmas tájegységre, továbbá a nyugatra elhelyezkedő mezőgazdaságra alkalmas területre. Így került be hangsúlyos témakörként a vasút kérdése, amely az egyik legfontosabb közlekedési mód volt a Bánságban. A terület különleges vitatéma volt, mert míg például Erdély esetében volt lehetőség a szövetségeseknek Románia javára dönteni, a Bánság kapcsán két szövetséges is szemben állt egymással – Románia illetve a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság – a területért, amely a helyzetet némileg komplikálta.⁵¹

Mint ahogy azt már korábban kifejtettem írásomban, a vasútvonalak az osztrák és magyar gazdasági érdekek alapján épültek – ezt kiválóan tükrözik a kor vasúti térképei –,

⁵¹ | ROMSICS 2007: 91–105.

annak kiszolgáltatását garantálták, azonban ezt a kijelölt funkciót már semmiképpen sem tudták a továbbiakban ellátni, mivel a tárgyalások során már kezdettől fogva világossá vált, hogy ezek a vasútvonalak elszakításra kerülnek Magyarországtól. A tárgyalások során az elsődleges szempont az volt, hogy sikerüljön a szerb és a román állam számára működőképes, gazdasági és katonai érdekeikkel egyenértékű megoldást találni. Azonban a két fél egyet nem értése miatt ez a feladat közel lehetetlennek bizonyult.⁵²

Sajnos emiatt a vasúti közlekedéssel kapcsolatos kérdések megoldása roppantmód felemás lett, a bánsági fő- és mellékvonalakat 17 ponton vágta át a békediktátum, sőt voltak olyan városok a szerb Bánság területén, amelyek a békekötéskor nem rendelkeztek vasúti összekötéssel a Vajdaság és Szerbia központja felé.⁵³ Elkezdődtek az intézkedések a határmódosítások miatt, a vagyonfelosztások tárgyában meg kellett indítani a tárgyalásokat az utódállamokkal.⁵⁴ A kialakított helyzet nagyban megváltoztatta Magyarországot és az elszakított területeket, köztük a Bánságot: „Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásával mintegy két évszázados gazdasági kapcsolatrendszer szűnt meg. Elveszítve a birodalom egységes piacát, közös pénzét és hitelrendszerét, az ország gazdasága minden átmenet nélkül kikerült a világpiacon, így a továbbiakban felértékelődött a külkereskedelem szerepe. A trianoni területvesztések után az iparosodottabb, de zömében nyersanyag-behozatalra szoruló gazdasági ágak maradtak magyar területen. Az ország gazdaságának általános helyzetét az új határok között is a mezőgazdaság határozta meg.”⁵⁵

A következményeket Jancsó Péter művében tömören összegzi: a trianoni döntéshozók, természetszerűleg a magyar érdekekkel teljesen szembementek, a bánsági határt szét-szabdalták, beleértve a Szeged–Temesvár vonalat is. Az antanthatalmak már Románia és a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság hadba lépésekor ígéretet tettek a két államnak, hogy a terület az ő fennhatóságuk alá kerül. A két állam képviselői értelemszerűen érvényesíteni szerették volna igényeiket, akár egy újabb háborútól sem riadtak vissza, azonban az antant nyomására 1920. augusztus 10-én beleegyeztek a béke feltételeibe.⁵⁶

A viszonyok az első világháború után drasztikusan megváltoztak politikai – és az országhatárok változása miatt –, gazdasági tekintetben egyaránt. Az 1920 utáni gazdaságföldrajzi, politikai változások a Bánságban egy újabb tanulmány témája lehet, melynek feltárása főként az új tényezők megjelenése miatt további kutatásokat igényel.

52 | GULYÁS 2018: 169–185.

53 | GULYÁS 2018: 169–186.

54 | MNL OL K27 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek – 1927. 09. 02-i ülés.

55 | MNL OL Z 771 Közép-európai Kereskedelmi és Árucsereforgalmi Rt. Titkársága. 1935–1949. 11.

56 | JANCSÓ 2017: 119.

MAGYARORSZÁG VASÚTI TÉRKÉPE

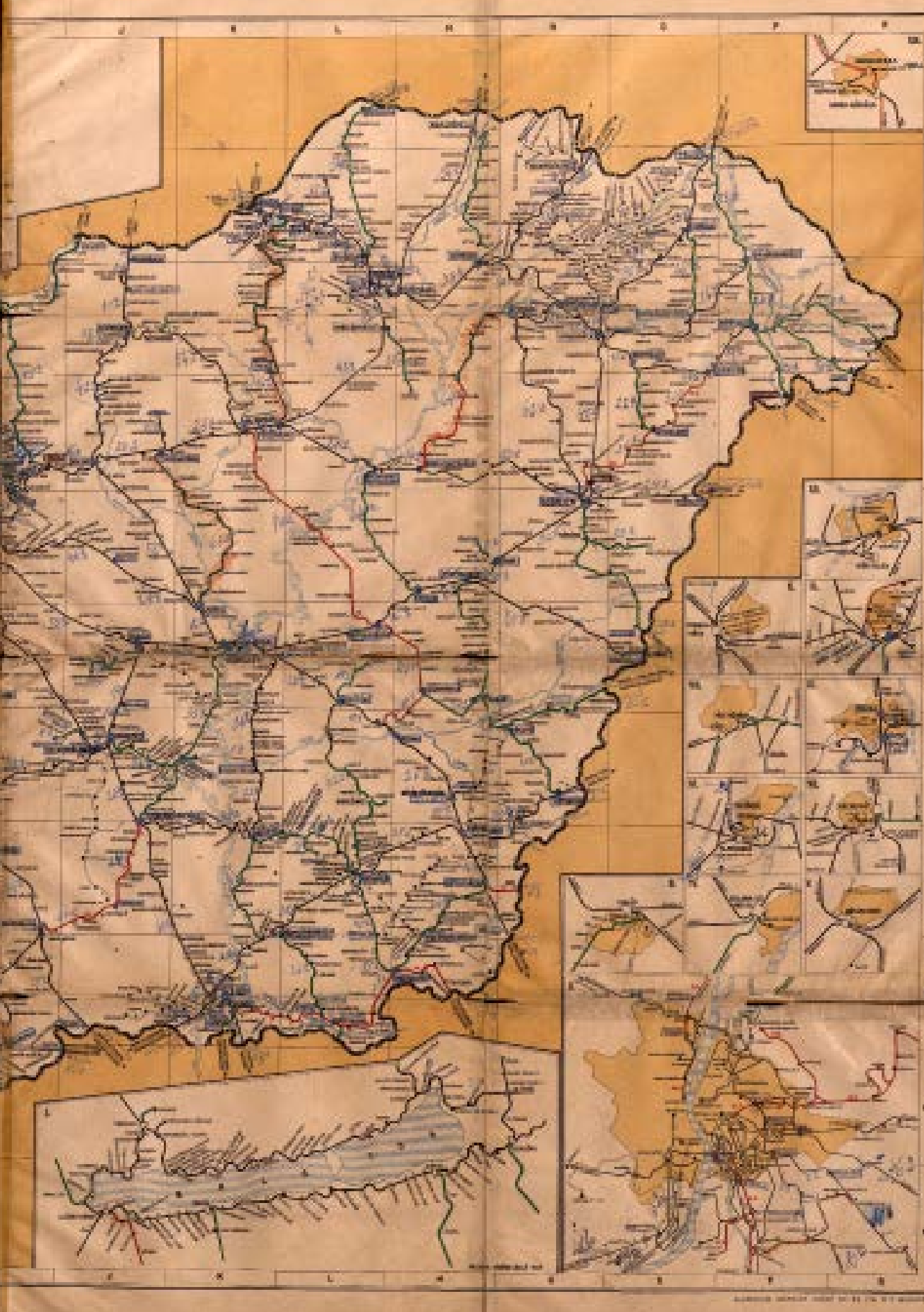
CARTE FERROVIAIRE DE LA HONGRIE

UNGARNS EISENBAHNKARTE



Magyarország vasúti térképe 1922. MMKM.TKGY. 2946.

Magyarországi Vasúti Társaság
Budapest, Magyarországi Vasúti Társaság



5. Konklúzió

Tanulmányomban három fő időszakot vizsgáltam meg: a vasút megjelenésének időszakát, a kiegyezést és annak hatásait, és a háború időszakát annak következményeivel. A Bánságban a vasút megjelenése radikális változást hozó esemény volt, amelyet – a változást előidéző faktorok közül – meglátásom szerint, az osztrák politikai érdekek és a gazdasági élet fejlődése mozgatott. A két faktor egymástól függve működött, a vasút megjelenése pedig ezeket a folyamatokat mindinkább megerősítette.

Változást a kiegyezés utáni időszak hozott, a magyar érdekeltségek fokozatosan erősödtek a Bánságban, amely befolyásolta a vasútügyet, vasútépítéseket is. Ez alapján a fő tényezőnek a Monarchián belül megerősödött magyar politikai érdekek tekinthetők. Összefoglalva kijelenthetjük, hogy a kiegyezés utáni időket a „belföldi” magyar politikai játszmák mozgatták, Trianon hatására pedig a „külföldi” politikai megfontolások irányították.

A változások érdekessége, hogy mindegyiket némileg különböző tényezők váltották ki: olykor a dominánsan osztrák politika által elindított gazdasági élénkítésről beszélhetünk, később a belső politikai környezethez való alkalmazkodás befolyásolta a vasútpolitikát a térségben, a Nagy Háború után pedig a nemzetközi helyzet alakulása kényszerítette a régiót átalakulásra, alkalmazkodásra.

Felhasznált források és irodalom

Levéltári források

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL) W. 12. Minisztertanácsi jegyzőkönyvek 1867–1944.

Online: <http://eleveltar.hu> utolsó elérés: 2020. 01. 20.

MNL OL K27 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek. 1927. 09. 02.-i ülés

Online: <http://eleveltar.hu> utolsó elérés: 2020. 05. 11.

MNL OL Z 771 Közép-európai Kereskedelmi és Árucsereforgalmi Rt. Titkársága. 1935–1949

Online: <http://eleveltar.hu> utolsó elérés: 2020. 05. 15.

Sajtóforrások

- BÁCSKAI VERA 2007: *Városok és polgárok Magyarországon I.* Budapest Főváros Levéltára Várostörténeti Tanulmányok (9. évfolyam) 1. sz. 20.
- CZÉRE BÉLA 1992: *Az abszolútizmuskori Magyarország közlekedésének áttekintése.* Közlekedéstudományi Szemle (42. évfolyam) 4. sz. 123–125.
- ERDŐSI FERENC 1987: *Területi és ágazati érdekek a szocialista közlekedéshálózat alakulásában.* Tér és Társadalom, 1. (3) 52.
- FRISNYÁK ZSUZSA 2013: *A vasút hatása a magyarországi városokra.* Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat, 14 (52). sz. 7–8.
- GULYÁS LÁSZLÓ 2018: *Küzdelem egy multietnikus régióért, avagy a Bánság felosztásának (1918–1920) problematikája multidiszciplináris megközelítésben.* Múltunk politikatörténeti folyóirat (63. évfolyam) 3. sz. 169–185.
- GYÁNI GÁBOR 1998: *Az urbanizáció Magyarországon a 19–20. században.* Limes – Tudományos szemle (11. évfolyam) 2–3. sz. 89.
- HORVÁTH CSABASÁNDOR 2017: *A vasút funkcióváltozása és használata Magyarországon Trianon után.* In: Torgyik Judit (szerk.): *Válogatott tanulmányok a társadalomtudományok köréből.* International Research Institute, Komarno. 292–293.
- KÁROLYI DÉNES 1978: *Az első bánsági vasutak (1856–1914).* Művelődés (31. évfolyam) 11. sz. 47.
- MAJDÁN JÁNOS 2010: „*Vasutak kiépülése a Bánságban*” *Közép-Európai Közlemények* (3. évfolyam.) 2. (9.) sz. 46–47.

Felhasznált irodalom

- BODOR ANTAL 1907: *Temesvár és délmagyarország múltja, jelen közállapotai és turistikai leírása.* Moravetz Testvérek Kiadása, Temesvár.
- BOROVSKY SAMU (szerk.) 1914: *Magyarország vármegyéi és városai.* Temesvár, Országos Monográfia Társaság, Budapest.
- CZÉRE BÉLA 1989: *A vasút története.* Corvina Kiadó, Budapest.
- CZÉRE BÉLA 1997: *Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914).* MÁV Rt. Vezérgazgatósága, Budapest.
- EPERJESI LÁSZLÓ – FRISNYÁK ZSUZSA – KAJÁN IMRE – KOVÁCS GERGELYNÉ – SZULOVSZKY JÁNOS 2000: *Baross Gábor.* Dinasztia Kiadó, Budapest.
- HORVÁTH FERENC – DR. KUBINSZKY MIHÁLY 1998: *Magyar Vasúti Építkezések*

- Erdélyben. Vasúthistória Könyvek.* Magyar Államvasutak Rt., Budapest.
- HORN, ALFRED 2012: *Eisenbahn Bilderalbum 16 – Die StEG k.k. Privilegierte Österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Hesellschaft.* Bohmann Verlag, Wien.
- JANCSÓ ÁRPÁD 2017: *Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa – A Valkány–Perjámos–Várjas vasútvonal története.* Erdélyi Múzeum Egyesület, Kolozsvár.
- KÉPESSY ÁRPÁD 1908: *A Magyar Vasútiügy története.* Wodianer F. és Fiai Műintézete. Budapest (Közlekedési Szakkönyvtár, I. Sorozat, I. Könyv).
- KUBINSZKY MIHÁLY 1983: *Régi magyar vasútállomások.* Corvina Kiadó, Budapest.
- Magyar néprajzi lexikon.* 1977: 1. kötet. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Magyar lexikon.* 1879: 3. kötet. Rautmann Frigyes, Budapest
- ROMSICS IGNÁC 2007: *A trianoni békeszerződés.* Osiris Kiadó, Budapest.

Internetes hivatkozások

- FRISNYÁK ZSUZSA 2006: *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895) Vasút–ember–tér kapcsolatok.* Eötvös Loránd Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar Doktori Disszertáció, Budapest. http://doktori.btk.elte.hu/hist/frisnyak/frisnyak_diss.pdf?fbclid=IwAR3Rszwadg2NYZhoLyudCMYALoasJHG2R-Jw53f89xfdPflfYPfXQQ-zSEo utolsó elérés 2020.07.28
- KÓKAI SÁNDOR 2011: *A Bánság történeti földrajza (1718–1918).* Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet, Nyíregyháza–Pécs. http://old.foldrajz.ttk.pte.hu/phd/phdkoord/habilitacios_tezisek_kokai_sandor.pdf utolsó elérés 2020.06.12.
- Netjogtár: 1870. évi XXVII. törvénycikk a valkány–perjámosi másodrendű gőzmozdony vasut kiépítése tárgyában. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=87000027.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D28> utolsó elérés 2021. 10. 10.
- Netjogtár: 1872. évi XXVIII. törvénycikk a vojtek–német-bogsáni H-rendű vasut kiépítéséről <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=87200028.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D29> utolsó elérés 2021. 10. 10.
- Netjogtár: 1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=88000031.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D30> utolsó elérés 2021. 10. 10.
- Szabadalmazott Osztrák–Magyar Államvasúttársaság 1896: *A Szabadalmazott Osztrák–Magyar Államvasúttársaság Magyarországi Uradalmának Leírása.* Pallas Részvénytársaság Nyomdája, Budapest. https://mandadb.hu/common/file-servlet/document/796770/default/doc_url/BALL_00000B_015.pdf utolsó elérés 2020. 05. 18.

Fényképek, képi források

- Fortepan, 27247: Vasútállomás a Bánságban. 1901. Schoch Frigyes.
- Fortepan, 86463: Bázias, Duna-part, kikötő és a vasútállomás az áruraktárral. Erdélyi Mór cége. 1908. Magyar Földrajzi Múzeum.
- Fortepan, 96244: Resicabányai vaskohók. Erdélyi Mór cége. 1914. Magyar Földrajzi Múzeum.
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Közlekedés-történeti térképgyűjtemény. MMKM. TKP. 1149. „Magyar Szent Korona Országainak vasúti hálózata 1917. évi január havi állapot szerint. Szerkesztette: Tominac József” térképrészlet a bánsági vasútvonalakról.
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Közlekedés-történeti térképgyűjtemény. MMKM. TKG Y. 2186. Temes vármegye 1811-ben.
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Közlekedés-történeti térképgyűjtemény. MMKM. TKG Y. 2946. Magyarország vasúti térképe 1922.
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Közlekedés-történeti térképgyűjtemény. MMKM. TKG Y. 424. A Habsburg Birodalom vasúthálózata 1854-ben
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti fényképek gyűjteménye. MMKM. TFGY. 7466. A bánsági Bázias vasútállomás megnyitása a MÁV 1333 pályaszámú mozdonyával.
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Vojtek–Németbogsáni vasútvonal engedélyoklevele. Gy.sz.: MMKM.GY.2018/9.

Domonkos Csaba: Az Összekötő vasúti híd építése

Az Összekötő vasúti híd átadásával megnyílt az első állandó vasúti kapcsolat a Duna két partja között. A vasúti összeköttetésre már 1861 óta igény volt, azaz azóta, hogy a Déli Vasút megépítette budai állomását, azaz már nem csak Pest rendelkezett vasúti összeköttetéssel. A híd állami beruházként valósult meg, egy francia vállalkozó, Amade Filleul-Brohy és a szintén francia Cali et Cie cég kivitelezésében. A hídépítés előkészítése évekig tartó folyamat volt, ahol az sem volt biztos, hogy Budapestről délre vezetik el a vasutat. Végül városfejlesztési és országos érdekek miatt a déli nyomvonal mellett döntöttek.

A híd előkészítését befolyásolta a Lánchíd vámszedési privilégiuma is, valamint az a tény, hogy 1868-tól az állam tulajdonosként is belépett a magyar vasúti piacra, és e szerepét kívánta erősíteni a beruházással. A tanulmány ezt a folyamatot mutatja be az első részben.

A hidat francia kivitelezők építették, de a terv vélhetően magyar volt. A tervező személyét nem ismerjük teljes bizonyossággal, a szakmai közmegegyezés szerint a híd terveit Feketeházy János készítette, a tanulmány a második részében erre keres további bizonyítékokat, illetve arra keresi a választ, hogy miért nem beszélnek egészen a híd átadásáig, 1877-ig a tervező személyéről.

Csaba Domonkos: Construction of the cross-river railway bridge

With the inauguration of the cross-river railway bridge, the first rail connection between the two banks of river Danube opened. There had been a demand for the rail connection since 1861, that is, since Buda station was constructed for the Southern Railways, and thus not only the Pest side had its railway connection. The bridge was constructed as a state investment project and was implemented by a French entrepreneur Amade Filleul-Brohy and the French Cali et Cie company. The preparation of the bridge construction took several years when even that was not certain whether the rail line would go south of Budapest. Finally, they decided on the southern track for urban development and national interest purposes.

The preparation of bridge construction was also affected by the duty privileges of Lánchíd (Chain Bridge) and the fact that the state entered the railway market as an owner in 1868 and wanted to strengthen its role as such with the investment. The study presents that process in its first part.

The bridge was built by French implementors, but the design and construction plans were presumably Hungarian. We are not aware of the designer's name for certain, but by the professionals' consensus, János Feketeházy designed the bridge, and the study seeks further evidence for that in its second part. It also attempts to answer why the person of the designer had not been mentioned until the inauguration of the bridge in 1877.



Domokos Csaba

Az Összekötő vasúti híd megszületése (1865–1877)

„A budapesti összekötő vasút megnyitása.

Kiviteli kereskedelmünknek kétségtelenül jelentékeny hátrányára szolgál azon kedvezőtlen körülmény, hogy vasutaink részint zsákutczában végződtek, részint oly irányba tereltettek, hogy a fővárost szinte szántszándékosan kikerülni látszottak. – De még az a nébány vasút is, a mely a főváros felé irányul, mintegy bénává volt téve az által, hogy a Duna két partja között nem volt összeköttetés, s így az átmenő árúk szállítási költségeit tetemesen megszorította a kirakodás, átfuvarozás és az ismételt berakás. – Különösen érezhető volt ennek hátránya a gabonakereskedelemre nézve, a mely, igen természetesen, nem bírja el az ezáltal előidézett túlságos szállítási költségeket. Az illetékes körök teljesen méltányolva és fölfogva ezen összeköttetés kiváló jelentőségét, alig egy évvel a magyar kormány megalakulása után, hozzáláltak ez eszme komolyabb tanulmányozásához s a megoldandó kérdések között a budapesti összekötő vasút első helyen szerepelt.”

A Hon, 1877. október 23.

Bevezetés

A budapesti vasúti összeköttetés 1877-ben nyílt meg. A hidat francia vállalkozók építették. Ugyan a híd és a vasútvonal építéséről már a korszakban számos cikk jelent meg, elsősorban Seefehlner Gyula¹ MÁV-mérnök, a MÁVAG későbbi főmérnökének tollából, aki az építést az elejétől fogva személyesen is végig követte, az előkészítéséről eddig átfogó munka nem jelent meg. Az azóta megjelent munkák jórészt Seefehlner munkáira alapulnak, és a híd építésére, a műszaki feladatra koncentráltak.

A híd tervezője sem tisztázott száz százalékgig, a közmegegyezés szerint Feketeházy János volt a tervező, de a korabeli szakmai ismertetőkből nem szerepel a neve, csak a híd átadása utáni újságcikkekben merül fel. E tanulmány a híd előkészítésének a hátterét

¹ Seefehlner Gyula (Budapest, 1847. aug. 9. – Budapest, 1906. júl. 21.) mérnök, számos híd – az Összekötő vasúti híd, a pozsonyi, az esztergomi, a komáromi hidak, a budapesti Ferenc József és az Erzsébet hidak) építésének vezetője, a MÁVAG főfelügyelője. (*Magyar Tudós Lexikon A-tól Zs-ig*, 716.)

kívánja feltárni, bemutatva azt a folyamatot, ami a hídépítéshez vezetett, és megpróbál választ adni arra a kérdésre, hogy miért csak közvetett bizonyítékaink vannak arra, hogy Feketeházy volt a tervező. Nem kívánja viszont bemutatni a hídépítés műszaki körülményeit, menetét, mert azt Seefehlner Gyula az építés idején több szakcikkből részletesen bemutatta.

A hídépítés közvetlen előzményei

Egészen 1861 április elsejéig nem volt szükség Pest és Buda között dunai vasúti hídra, hiszen Budán, a Duna jobb partján nem volt vasútvonal, azaz a vasúti szállítás kizárólag a bal parton bonyolódott. Ám, ahogy megnyílt a Buda–Kanizsa vonal,² az azonnal megnövelte a Dunán átmenő forgalmat. A Lánchídnál, amely az 1850-es években jórészt veszteségesen tudott csak működni, jelentős többletforgalmat regisztráltak.³ Természetesen az jelentős gondot okozott, hogy az átszállítandó árukat vasútról szekérre kellett tenni, majd a folyó másik oldalán vissza vasútra.

A megjelenő igény azonnal megmozgatta a vállalkozók figyelmét, nem véletlen, hogy már 1863-ban beadták az első engedélykérelmet egy pest-budai vasúti hídra. A kérelmező, Maygraber Gusztáv,⁴ egykori honvéd őrnagy és építési vállalkozó nemcsak egy vasúti hidat kívánt építeni a Margit-sziget déli végénél, tulajdonképp a mai Margit hídnál, összekötve a Déli vasút és a Középponti Vasút indóházait (a mai Déli és a Nyugati pályaudvarok helyén álló pályaudvarok), hanem közraktárakat. A pesti kereskedelmi élet szereplői között az 1850-es évektől kezdve napirenden volt a közraktárak felépítése, amelyet az 1850-es években a Tömő téren, nagyjából a mai Országház helyén képzeltek el, mivel itt közel volt a vasút, valamint a hajóhivatal és a szekeresz raktár is.⁵

Maygraber engedélyének kérdésével, annak sorsával itt nem kívánunk részletesen foglalkozni, csak röviden összefoglaljuk. A vállalkozó 1863-ban kért engedélyt, Maygraber ugyan az anyagi fedezetet a bécsi kormányzat határozott kérésére sem tudta bemutatni, mégis 1865. október 2-án megkapta az engedélyt egy vasúti hídra, a Déli és az Osztrák Államvasút társaságok indóházait összekötő vasútra, egy ebből kiágazó zugligeti szárnyvonalra és közraktárakra.⁶ A dokumentum szerint az építkezést 1867. október 3-ig kellett

2 | HORVÁTH 1995: 159.

3 | A Lánchídtársulat VI. jegyzőkönyve, 1861. 5. Az 1861. december 21-én tartott közgyűlésen Károlyi György, a Lánchídtársulat elnöke az elsők között emelte ki a vonal megnyitását, mint a forgalom emelkedésének (és így végre az üzlet nyereségességének) okaként.

4 | Maygraber Gusztáv honvéd őrnagy, vállalkozó (1825 (1826?), Temesvár, – 1904, Budapest) Vö.: DOMONKOS 2017.

5 | JUHÁSZ 1940: 61.

6 | Maygraber Gusztávról és a tervezetéről bővebben: DOMONKOS 2017.



Magyarország vasútvonalai 1860-ban. A szaggatott vonal az építés alatt, vagy átadás alatti vonalakat jelölik, így a Déli Vasút vonalait - Karte der Eisenbahnen Mittel-Europa's mit Angabe sämmtlicher Bahnstationen... MMKM TTGY 2002, részlet.

volna megkezdeni, és az átadás 1871-re volt várható.⁷ A Dunát egy nagyon sajtáságos híddal, a Pannónia híddal keresztezte volna, ami egy 500 méter fesztávolságú, egynyílású, rendkívül lapos ívű híd lett volna, amely valójában akkor nem volt megépíthető.⁸ A tervezet mindenesetre jól kiegészítette volna az akkor egyöntetű támogatást élvező Reitter Ferenc-féle csatorna tervét.⁹

Gyakorlatilag Maygraberrel egy időben, 1866-ban állt elő¹⁰ Széchenyi Ödön – Széchenyi István kisebbik fia – tervezetével. Széchenyi is azon dolgozott, hogy a két pályaudvart valamiféleképp összekösse, de sokkal szerényebb műszaki elképzeléssel, egy gőzkomppal. E vállalat történetének részletes bemutatása meghaladja e tanulmány kereteit, de mivel másutt feldolgozása még nem történt meg, egy később megjelenő tanulmányban részletesen be kívánjuk mutatni.

A legközelebb a megvalósuláshoz 1869–1870-ben volt a gőzkomppal, ekkor, 1869. május 15-én alakult meg hivatalosan a részvénytársaság, azzal a tudattal, hogy ez egy ideiglenes vállalkozás lesz, addig, amíg az állandó híd meg nem épül. Ekkorra Széchenyi már kiszállt a társaságból, a vezetőségében nem szerepelt a neve. Az év végére már a szükséges szerződéseket is aláírták Pest városával, sőt a szerződéseket 1870. áprilisában a minisztérium is megerősítette.¹¹

Azonban 1870. május 31-én lejárt az engedélyokmány, ezért annak meghosszabbításáért folyamodott a társaság a kormányzathoz, de az azt nem adta meg, ezért a társaság 1870. június végén feloszlott.¹²

Északon vagy délen? Magán- vagy állami beruházásban?

Az 1867-ben hatalomra került új politikai garnitúra és a magyar országgyűlésnek felelős kormány, élén Andrássy Gyulával komoly városfejlesztési tervekkel állt elő. A fő cél egy valódi főváros létrehozása, Budapest megteremtése volt. A cél egyértelműnek látszott, az oda vezető úton sok terv versenyzett.¹³

7 | Az engedély magyar nyelvű szövege: *Budapesti köz- és átmeneti raktár-társulat*. Pesti Napló, 1865. november 22.: 2.

8 | Maygraber szerepéről, tervezetéről, annak sorsáról lásd: DOMONKOS 2017.

9 | Dienes Istvánné, aki a német nyelvű engedélyokmányt ismertette, Maygrabert Reitter Ferenc strómanjának vélte. Valószínűbb azonban, hogy más üzleti körök álltak mögötte, pl. Andrássy Gyula és köre. Vö.: DIENES 1988: 595. Reitter Ferenc javaslata szerint Pestet, nagyjából a mai Nagykörút nyomvonalát követve egy hajózható csatornával vette volna körbe, elsősorban az itteni ipari üzemek kiszolgálására (*D. CS.*).

10 | Széchenyi Ödön gróf. Fővárosi Lapok, 1866. november 28. 1115.

11 | A gőzkomppal társulat. A Hon, 1870. április 22. 2.

12 | A gőzkomppal-társaság. Fővárosi Lapok, 1870. július 3. 614.

13 | VADAS 2005: 24–27.

A vasúti híd és a vasúti kapcsolat fontos volt, de annak összhangba kellett kerülnie olyan szempontokkal, mint a városi kereskedelmi érdekek (ami közraktárakat, depókat kikötőket jelentett), és a fényes királyi székhely megteremtésére irányuló politikai érdekekkel, amelyek nagy presztízsű beruházásokat igényeltek.

A vasúti híd elhelyezésében közrejátszott, hogy 1867 áprilisában megnyílt Buda-Pest harmadik vasútállomása, a Magyar Északi Vasút pályaudvara, amely később józsefvárosi pályaudvar néven vált ismertté. Ezen indóház pedig Pest déli, délkeleti részén volt, ellentétben az addigi kettővel, amelyek egyértelműen a városok északi határában kaptak helyet, és amelyeket egy aránylag rövid vasútvonallal össze lehetett volna kapcsolni a Margit-sziget alatt elvezetett hídon keresztül.¹⁴

Már 1867-ben megjelentek olyan sajtóhírek, amelyek szerint az északi híd helyett a kormányzat egy déli összeköttetést tartana jobbnak.¹⁵ A Szegedi Híradó című lap szerint 1867 őszén zajlottak egyeztetések, amelyek a két javasolt terv, a Gellért-hegytől délre, illetve a Maygraber engedélye szerinti elképzelés közötti döntésről szóltak.¹⁶

Időközben, 1868. január 11-én Pest városa jelezte a minisztériumnak, hogy a város inkább egy állami beruházásban elkészülő összekötő vasutat tartana jónak, mint egy magánberuházásban megvalósulót.¹⁷

A kormányzat szélesebb városfejlesztési terveit elsőként az 1868. május 18-án tartott értekezleten körvonalazták,¹⁸ ahol két híd építését tartották célszerűnek, de ezen az értekezleten nem esett szó a vasúti hídról. Hihetnénk azért, mert ekkor még érvényben volt Maygraber engedélykormányzata, és nem sokkal korábban, 1868. március 24-én a minisztérium befogadta a terveket.¹⁹ Valójában ezt az elképzelést, nevezetesen az északi vasúti összeköttetést a kormányzat már egyre kevésbé támogatta, a terv hibái már 1867 októberében, a hatósági bejárásakor már látszottak.

A kormány 1868. augusztus 9-én a arról döntött, hogy nem magánvállalkozásnak adja ki a hidat és az összekötő vasutat, hanem állami költségvetés terhére építi meg. A kormányülésen a nyomvonalról még nem döntöttek, arról további egyeztetéseket kértek.²⁰ A kormány Maygraber engedélyét 1868. október 13-i ülésén visszavonta.²¹

A városfejlesztési kérdéseket 1868 őszén egy új elképzelés kavarta fel, amelyet egy belga befektető tett le az asztalra, és elsősorban Andrásy miniszterelnök képzeletét

14 | TISZA (1995): 96.

15 | A pesti dock-ügy. Pesti Napló, 1867. október 17. 2.

16 | A budapesti összekötő vasútvonal. Szegedi Híradó, 1867. november 17. osz. n.

17 | A magyar királyi közmunka- és közlekedésügyi miniszternek... Budapesti Közlöny, 1868. október 17. 2.

18 | SZ...NYI. 1868: 185.

19 | A magyar királyi közmunka- és közlekedésügyi miniszternek... Budapesti Közlöny, 1868. október 17. 1.

20 | MTJ 1868. augusztus 9.

21 | MTJ 1868. 10. 13.

csigázta fel. Joseph Toussaint javaslata ugyanis radikálisan új volt, északon közúti hidat javasolt, abból kiinduló széles körutat és egy elegáns sugárutat.²² A belga javaslattevő is számolt a vasúti híddal, de egyrészt azt még magánbefektetésként javasolta, azonban egyértelműen délen:

„Kívánatos, hogy a Budán és Pesten vasúti végpontokkal bíró vasúttársaságok oda szorításának, miszerint:

1. állomásaik összeköttetésére a költséges és amellet káros átrakodás megszüntetése végett két év lefolyta alatt a dunán át hidat építsenek. [...] Ily vasúti hid (mely valószínűleg Buda-Pest alsórézén lenne építendő) a vasúton kívül még kocsik és gyalogosok közlekedési eszközéül is szolgálna.”²³

Az északi közúti híddal nem mindenki értett egyet. Hunfalvy János a Duna szabályozásáról írt 1877-ben napvilágot látott könyvében annak a véleményének adott hangot, hogy a Margit híd rossz helyen van, teljesen célszerűtlen, mivel szerinte túl kevés ember megy át rajta, és ráadásul a Margit-szigetet se lehet a hídról elérni. *„Most, miután mind a két híd [a Déli Vasúti Összekötő és a Margit híd – D. CS.] felépült, azt hiszem, nincs józan gondolkodású s a főváros valódi érdekeit helyesen felfogó ember, ki ne sajnálná, hogy mind a két híd felépült, s épen ott épült, a hol van.”²⁴* Szerinte jobb lett volna a Margit híd helyén egy vasúti hidat építeni, ez a kereskedelemnek is kedvezőbb lett volna. Hunfalvy véleménye szerint város É-ÉNY irányba terjeszkedik, az uralkodó szélirány miatt, ezért úgy vélte, hogy idővel a kereskedelmi központ is északra kerül.²⁵

A déli nyomvonal választása mellett azonban volt még egy nyomós oka az államnak, nevezetesen a vasúthoz való hozzáférés kérdése. A déli nyomvonal részleteit megvitatandó 1870. október 20-án a közlekedési minisztérium megbeszélést tartott a vasútépítészeti igazgatóság és az érintett vasúti társaságok képviselőivel.²⁶ A megbeszélésen az Osztórák Államvasút képviselője felvetette, hogy szerintük mégiscsak jobb lenne az északi, a Margit-szigetnél lévő összeköttetés. A felvetésre adott választ az összekötő vasúthoz benyújtott törvényjavaslat részeként készített miniszteri jelentés ismertette:

„E nézet azonban, minthogy általa minden meglevő, vagy létesítendő vasút csak a nevezett vasúton, illetve annak pályaudvarán át lenne a tulpartiakkal összeköthető, mint oly külön érdek kifolyása, mely a többiek és az ország érdekeit kockáztathatná, elvettetett.”²⁷

22 | TOUSSAINT 1868: 5.

23 | TOUSSAINT 1868: 4.

24 | HUNFALVY 1877: 20.

25 | HUNFALVY 1877: 21.

26 | A közmunka- és közlekedési miniszternek az országgyűléshez szóló jelentése. In: Képviselőházi irományok. 1869. XII. kötet. 16.

27 | A közmunka- és közlekedési miniszternek az országgyűléshez szóló jelentése. In: Képviselőházi irományok. 1869. XII. kötet. 16.

Azaz a kormányzat részéről közlekedéspolitikai okai is voltak a déli nyomvonal választásának, hiszen az északi összeköttetés esetén csak két magánvasút, a Déli és az Osztrák Államvasút pályaudvarai használatával lett volna lehetséges a magyar vasúthálózat dunai és egyben fővárosi kapcsolatának kiépítése. Azonban 1868. július 1-jével a harmadik pest–budai pályaudvart fenntartó magánvasutat, a Magyar Északi Vasutat,²⁸ az állam megvásárolta, és megalakult a Magyar Királyi Államvasút, amely így hozzájutott annak pesti állomásához is, amely, mikébb fentebb írtuk, Pest délkeleti részén volt. Azaz egy északi összeköttetés esetén az újdonsült állami cég, a MÁV vonala(i) ebből eleve kizáródtak volna. A déli nyomvonal azonban ezt a fontos szakaszt állami kézben tartotta volna úgy, hogy az közvetlenül kapcsolódhatott volna az állami tulajdonban lévő vasúti vonalakhoz.

Az országgyűlésben elsőként 1868. november 30-én került szóba az összekötő vasúti híd ügye, e nap az Országgyűlés egyes vasútvonalak létesítéséről tárgyalt, a vitában Hollán Ernő államtitkár a következőket mondta: *„Tájékoztásul már ez alkalommal megemlíthetem azon tárgyakat, melyekre az előterjesztése kiterjed. Ben foglaltatnak jelesül oly tárgyak, melyek előállítására a kormány különös súlyt fektet és melyekre nézve kívánja, hogy azok fontosságuknál fogva jövőre is az állam birtokában maradjanak. Ilyen nevezetesen az éjszakai vaspályának folytatása Oderberg felé, ilyen a buda-pesti indóházakat összekötő vasút, álló híddal együtt és egy központi indóháznak Pesten felállítását, melyet az országos kereskedelmi és forgalmi tekintet, a kivitel érdeke mulhatlanul megkíván.”*²⁹

December elsején pedig benyújtotta a pénzügyminiszter azt a törvényjavaslatot, amely az 1867. évi XIII. törvényben³⁰ meghatározott vasúti kölcsön felhasználásáról szólt. E szerint a kölcsönből *„a fenálló lánczhíd kiváltásának megváltása mellett a pesti és egy budai pályaudvaroknak gőzmozdonyu vasúttal és egy dunai állóhíddal való összeköttetése és Pesten egy központi pályaudvar építése”* is finanszírozhatnák.

A kérdésről 1868. december 5-én tárgyalt a képviselőház. A vasúti híd léte vitát kavart a képviselők között, Zsedényi Ede szerint azt nem lehetne az 1867. évi XIII. törvényből fedezni mert az csak csatornára és vasútra vonatkozott, hídra nem, másrészt a Lánchíd privilégiumának megváltása milliókba fog kerülni, míg harmadrészt a Duna szabályozása előtt nem lehet megépíteni a hidat, ami újabb, jelenleg ismeretlen plusz költséggel jár.³¹

28 | FRISNYÁK 2001: 56.

29 | Képviselőházi napló. 1865. XI. kötet. 189.

30 | 1867. évi XIII. törvénycikk a vasutak és csatornák építése végett létesítendő kölcsönről (net.jogtar.hu).

31 | Képviselőházi napló. 1865. XI. kötet. 356. Zsedényi egyébiránt a Lánchídtársaság 1-1 mérföldes privilégiumára hivatkozik.

Hollán Ernő államtitkár válaszában kiemelte, hogy a kapcsolat kiépítése halaszthatatlan, mivel annak hiánya nagyon megdrágítja az áru Pesten való átszállítását (mázsánsként 15 krajcárral). Másrészt, mivel a vasúti híd a vasútvonal része, természetesen belefér a törvény adta keretek közé.

A hídra és a vasútra a tervezetben összesen 5 millió forint lett előirányozva. Hollán a Lánchíddal kapcsolatban kiemelte, hogy mindenképp rendezni kell a kérdést, és egyben megerősítette, hogy egyértelműen állami beruházásban gondolkodnak, a vasút és a híd költségeibe nem kívánják bevonni a kapcsolódó magántársaságokat.³²

Ghyczy Kálmán hozzászólásában azt javasolta, hogy halasszák el a döntést addig, míg a Lánchídtársulattal nem állapodnak meg, és akkor az új hídról az új országgyűlés dönthet.³³ Végül a képviselőház Ghyczy javaslatára úgy döntött, hogy a vasútról és annak költségéről a Lánchídtársulattal történő egyezkedés után a kormány külön törvényt terjesszen az országgyűlés elé.³⁴

A Lánchidat építő és üzemeltető Lánchídtársulatot azért nem lehetett megkerülni, mert annak kiterjedt privilégiumai voltak, amelyeket az 1836-os hídtörvény és az 1838-ban kötött, és az 1840. évi XXXIX. törvénycikkben³⁵ szentesített szerződés szabályozott.³⁶ Valójában a különböző kormányzatok eltérően kezelték, értelmezték ezeket a privilégiumokat. Az abszolutizmus korában a Bécsben, Maygrabernek,³⁷ illetve Széchenyi Ödönnek³⁸ kiadott engedélyekben csak annyi szerepelt, hogy a Lánchídtársulat privilégiumaira tekintettel az engedélyeseknek meg kell egyezniük.

Az 1860-as évek második felére azonban a Lánchídtársaság privilégiumait a közvélemény és a politikusok ennél szélesebben kezdték értelmezni, ugyanis megjelent azon

32 | Képviselőházi napló. 1865. XI. kötet. 356–357.

33 | Képviselőházi napló. 1865. XI. kötet. 358. (Az 1865-re összehívott országgyűlésnek ugyanis ezek voltak az utolsó napjai.)

34 | Képviselőházi napló. 1865. XI. kötet. 359.

35 | 1840. évi XXXIX. törvénycikk a Buda és Pest városai között építendő álló hid tárgyában készült szerződésről. Maga a törvény egy mondat: „A Buda és Pest városai közötti álló hid építése iránt kirendelt országos választmány által báró Sina Györggyel az 1836-dik évi XXVI-dik törvénycikkely folytatában kötött szerződés e jelen törvény által is teljes erejűnek nyilváníttatik” (net.jogtar.hu).

36 | A Lánchídtársulat – amelyet Sina György bankár alapított a Lánchíd építésére és üzemeltetésére – a szerződéssel megkapta a városok átkelésre vonatkozó jogait, amely nemcsak a vámszedésre vonatkozott. A Sina és az állam között létrejött szerződés ugyanis kimondta, hogy a társaság engedélye nélkül semmi hajó, vagy más közlekedési eszköz pénzért nem közlekedhet (a szerződés 10. pontja), más hidat a társaság bármikor építhet (19. pont), illetve a befagyott Dunán át lehet menni, de azt megkönnyítendő berendezést nem lehet elhelyezni (21. pont). PALU-GYAI 1852: 223–226.

37 | Az engedélyben annyi szerepel, hogy a díjakat és az üzemelést úgy kell kialakítani, hogy a Lánchídtársaság jogai ne csorbuljanak. Az eredeti német nyelvű dokumentumot a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum őrzi, de megjelent az a korabeli sajtóban is: *Budapesti köz- és átmeneti raktár-társulat*. Pesti Napló, 1865. november 22. 2.

38 | Lánchídtársulat (1869) XIII. 11. 1869 közepére már egy megegyezéstervezet is létrejött a Lánchídtársaság és a gőzkompanyalat között.

vélemény, hogy a Lánchídtársaságnak kizárólagos joga van a Lánchídtól 1-1 mérföldre hidat építeni.³⁹

Az Országgyűlés 1868-as határozata kimondta, hogy a hídról csak azután lehet a törvényt benyújtani, amikor a Lánchíddal kapcsolatos tárgyalások lezajlanak. Ez viszont egy hosszabb, bonyolultabb folyamat volt, amit itt nem kívánunk kifejteni, csak röviden összefoglalni.

A kormány 1869-ben elkezdte a tárgyalásokat a Lánchíd megvásárlásáról. Az országgyűlés elfogadta az 1870. évi X. törvénycikket,⁴⁰ amely egy 24 milliós kölcsönt biztosított a kormánynak, többek között a Lánchíd megvételére. Meg kell jegyeznünk, hogy ugyan a vasúti hidat nem ebből a kölcsönből fedezték – az e törvény 4. § c) pontja szerint az a vasúti kölcsönből építendő –, de a leendő vasúti híd jövedelmének egy részét ennek a 24 milliós kölcsönnek a fedezésére fordították.

Ezt követően az állam 1870. július 1-jével megvásárolta a Lánchídtársaság részvényeit, így ezzel a híd, és minden hozzá kapcsolódó jog az államhoz került.⁴¹

A déli nyomvonalak közti választás

A kormány nevében 1869 januárjában Mikó Imre kiadta a vasútépítészeti igazgatóságnak, hogy „*a kérdést behatóan tanulmányozza és vizsgálatait főképp a fővonal kedvező elhelyezésére, a szükséges pályaudvarok és az állandó Dunahíd tervezésére terjessze ki*”.⁴²

A vasútépítészeti igazgatóság 1870-ben összesen négy nyomvonalat dolgozott ki, mindezt a déli vonalvezetéssel, mivel Seefehlner Gyula – aki a híd egyik építésvezetője volt, és az építkezést a szaksajtóban részletesen ismertette – szerint már az 1869-es feladat kiadásánál eleve a déli útvonal volt megadva.⁴³

A háttérben zajló munkák meglétére utalt Hollán Ernő beszéde is, amelyet 1870. március 1-jén tartott az Országos Gazdasági Egyesület közgyűlésén. Itt az összekötő vasút gazdasági előnyeit ecsetelte, a nélkül, hogy arról bármit is mondott volna, hogy hol vezetne ez a vasút.⁴⁴

39 | Ez a szerződésben nincs benne, elsőként 1864-ben, egy újságcikkben jelent meg, mindazonáltal fontos hivatkozási alap lett a Lánchíd megváltása mellett. Lásd: DEÁK-LEHNER (2005): 62.; és DOMONKOS (2017): II. osz. n.

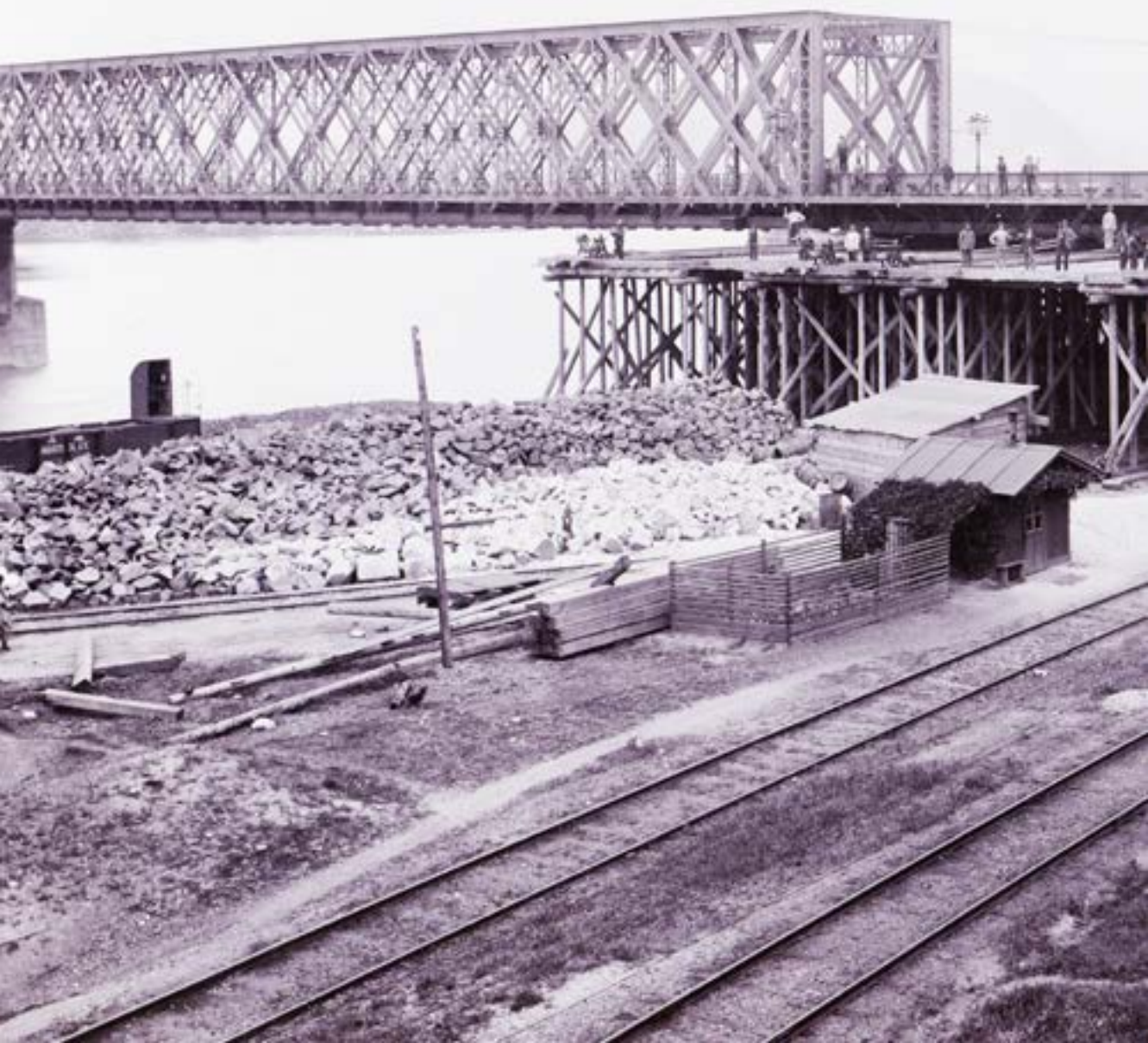
40 | 1870. évi X. törvénycikk a Duna-folyamnak a főváros mellett szabályozásáról s a forgalom és közlekedés érdekében Buda-Pesten létesítendő egyéb közmunkák költségeinek fedezéséről és e közmunkák végrehajtási közegeiről (net.jogtar.hu).

41 | 1870. évi XXX. törvénycikk a budapesti lánchíd megváltása iránt a magyar állam és a lánchídtársulat közt kötött szerződés jóváhagyásáról és becikkelyezéséről (net.jogtar.hu).

42 | SEEFEHLNER 1877: 162.

43 | SEEFEHLNER 1877: 162.

44 | HOLLÁN 1870: 101.





Az Összekötő vasúti híd hídfője.
MMKM TFGY 1641

T á r g y .	I. terv.	II. terv.	III. terv.	IV. terv.
A vasútpálya-udvar helye	a kerpesi vám előtt	a költén (népszínház)	a kerpesi vám előtt	a kerpesi vám előtt
A vasúti pályaudvar helye	a kerpesi és kőbányai út között	m. k. által pályaudvar	kőbányai és út között	kerpesi és kőbányai út között
A telephely-udvar	» »	kerpesi és kőbányai út között	út és so- rakási út között	m. k. által pályaudvar
Az utak	átjáróban	átjáróban metszve	átjáróban	átjáróban
A deszkái 4 nyílás egyen- kint	100 m.	105 m.	105 m.	105 m.
A dunai ítérlés víz ter- vezése	vaskút 120m.	úthé	úthé	szék (500m.)
A vasút összes hossza . . .	18,1 kilom.	17,9 kilom.	13,1 kilom.	15,4 kilom.
A vasút összes költsége . .	6.165,000 ft.	6.259,000 ft.	6.570,000 ft.	6.058,000 ft.
A kilométerenkénti költség .	378,000 ft.	354,000 ft.	500,000 ft.	392,000 ft.

Megjegyzendő, hogy a pálya, valamint annak állomásai — a II. sz. terv kivételével, hol a vasúti-pályaudvar a jelenlegi népszínház helyére volt tervezve — egészen a költénen fekszenek; nem különben szükségesnek tartom, tekint-

Ábra 1. Seefehlner Gyula összeállítása a négy nyomvonalról. SEEFELNER 1877: 163.

Valójában 2+2 változatra lehetett a terveket redukálni. Egyrészt a vonal vezetésére, amire a két alternatíva közül az egyik a várostól távolabb, a Csepel-szigeten keresztül vezetett volna, és egy közelebbi vonalra. A másik választási lehetőség a pályaudvarok helyére vonatkozott, itt a két opció a Kerepesi út végén elhelyezendő állomás (azaz a mai Baross téren), illetve tervezett körútra, a mai Blaha Lujza tér – Népszínház utca térségbe tervezett állomás volt.

1871-ben e változatokról kérdezte meg a kormányzat Pest városa közönségének, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának és a Budapesti Kereskedelmi Kamarának a véleményét.⁴⁵

Ugyan az illetékes szervek, a városok, a Közmunkatanács véleményüket hivatalosan 1871 őszén ismertették, már 1871 augusztusában a Vasúti Közlöny – magánforrásból – tudni vélte, hogy a kormányzat a közelebbi nyomvonal, és a körúti állomás mellett tette le a voksát, sőt olyan részleteket is közölt, miszerint a vonal végig töltésen vezet majd, és a dunai átkelésnél, Lágymányosnál, ahol akkor még csak tervezték a folyó leszűkítését, az alábbi módon épülne meg a híd:

„A híd ezen [a szabályozott Dunában – D. CS.] része vasból építve, ívek nélkül a vízben álló három és a parton álló két oszlop (a Dunaszabályozás befejeztéig ezen két oszlop is a vízben

45 | Az összekötő vasút és központi indóház. Vasúti Közlöny, 1871. november 2. 357.

*áll) által tartatik, a hid azon része pedig, mely a Dunaszabályozás után elesik, fából épül szintén vízben nyugvó számos faoszloppal. Ha a Dunaszabályozás befejezése után a hid ezen utóbbi része feleslegessé válik, töltés által fog pótoltatni. Az összekötő vasút egészen államköltségen épül, az üzletkezelést az államvasutak igazgatósága vinné, az érdekelt vasúttársaságok pedig használati díjat fizetnének.*⁴⁶

A tervezetet 1871-ben több testület is megvitatta, így 1871. október 26-án a Fővárosi Közmunkák Tanácsa. Az FKT elé két déli nyomvonal került, egy közelebbi és egy távolabbi, a tanács a közelebbi vezetendőt találta jobbnak, míg a pályaudvarok tekintetében a körútra épülőt.⁴⁷

Pest városa is a közelebbi nyomvonalat, és a körúthoz tervezett vasútállomást támogatta. A tervek elbírálására egy bizottságot jelöltek ki, amelybe a közlekedési és közmunkaügyi minisztérium 3, Pest és Buda városoktól 1-1, a magyar orvosi egylettől, szintén 1, a Közmunkatanácsból 3 tag és két szakértő került be. Szakértőnek két külföldi szakembert is megívtak, nevezetesen a brüsszeli V. Jamaer városi építész, Hamburgból pedig Andreas Mayer a városi építő bizottság mérnökét hívták meg.⁴⁸

Pest városa a kérdést 1871. október 31-én tárgyalta.⁴⁹ Nem sokkal később, november 8-án Tisza Lajos közlekedésügyi miniszter olyan leiratot küldött Pest városához, amelyben kifejtette, hogy ő is a városhoz közelebbi nyomvonalat támogatja, és felhívta Pestet, hogy támogatását ne kösse kizárólag a közraktárak felépítéséhez.⁵⁰

Pest november 15-én elfogadta a korábban kiküldött bizottságának jelentését, ami szintén a közelebbi útvonalat támogatta és egyben a szükséges telkek ingyenes átengedését is elfogadta.⁵¹

Budán a budai választópolgárok részére 1871. november 18-ra hívták össze értekezletet a vasút és a híd ügyének megvitatására.⁵²

46 | A buda-pesti vasúti összeköttetés. Vasúti Közlöny, 1871. augusztus 3. 253. Ugyanezt az értesülést, miszerint a kormányzat már 1871 nyarán döntött volna, erősíti meg a Fővárosi Lapok 1871. július 28-i híre (794.), amely szerint a minisztertanács elfogadta az összekötő vasút nyomvonalát.

47 | A fővárosi közmunkák tanácsából. Magyar Újság, 1871. október 29. 2.

48 | Az összekötő vasút és központi indóház. Vasúti Közlöny, 1871. november 2. 358.

49 | Pest sz. kir. városának közgyűlése. Budapesti Közlöny, 1871. november 1. 5514.

50 | Budapesti összekötő hid. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1871. november 9. 369.

A közraktárak felépítése szorosan kötődött a vasúti hídhöz, Pesten évtizedek óta napirenden volt a közraktárak építésének kérdése, Maygraber ezért eleve hídban és közraktárakban gondolkodott az 1860-as évek első felében (D. CS.).

51 | Pest sz. kir. városának közgyűlése. Budapesti Közlöny, 1871. november 16. 5771.

52 | Felhívás. Budapesti Közlöny, 1871. november 18. 5812.

A konkrét törvényjavaslat

Az összekötő vasútról szóló törvényjavaslat benyújtásáról 1870. október 24-én tájékoztatta a Házat Horvát Boldizsár igazságügy-miniszter, itt az Országgyűlés vonatkozó ülészakára benyújtandó törvények között említette a hídról és a vasútról szóló törvényt.⁵³

Azonban volt egy kisebb pénzügyi gond, ami az összekötő vasútra vonatkozó törvény elfogadását hátráltatta. A korábban felvett vasúti kölcsönből 1872-re már csak 15 millió maradt, amelyet azonban az arra az évre tervezett beruházások eleve több, mint 7,1 millióval meghaladtak, és ebben az összegben ráadásul még nem is szerepelt az összekötő vasútra szánt, az 1872-es évre eső másfél millió forintos költség.⁵⁴ Emiatt a kormányzat egy újabb, 30 milliós államkölcsön felvételére nyújtott be törvényjavaslatot, amelyet végül, mint az 1871. évi XLV. törvénycikket fogadták el.⁵⁵

Az érdemi munkát csak ekkor, a pénzügyi háttér biztosítása után lehetett elkezdni. A konkrét törvényt 1871. november 24-én nyújtotta be Tisza Lajos közlekedési miniszter az Országgyűlésnek.⁵⁶ Az Országgyűlés állandó vasúti és pénzügyi bizottságainak együttes jelentése a vasúti híd ügyében 1872. január 16-i dátummal született meg, amelyben a bizottság megerősítette, hogy déli, de a városhoz közelebbi vonalvezetést támogatják. A döntésük melletti okok között felsorolták, hogy főváros földrajzi viszonyai ezt indokolták, a tervezett kikötők és közraktárak is délen lesznek, a gyáripar fejlesztése szempontjából is kedvezőbb, valamint Pest városa a szükséges területet ingyen átadja.

A jelentés a központi pályaudvar helyéről is állást foglalt, amely ellentmondott az FKT és a Pest kérésének, azaz nem a Körútnál, hanem a Kerepesi és a Csömöri út között való elhelyezését támogatta. A teljes beruházás költséget így 8 750 000 forintban állapították meg.⁵⁷

A törvényjavaslat 1872. január 25-én került a Ház elé.⁵⁸ A javaslat 1. §-a így szólt: „*A Buda-Pesten létező vasúti indóházak összeköttetése céljából egy gőzmozdonyu vasútnak és az e vasút számára szükséges lánczhidnak [Sic!], nemkülönbben egy rendezési és egy személyfelvételi pályaudvarnak a bemutatott tervek szerint a Csepel-szigeti szárnyvonal kibagyasásával állam költségen leendő építése elrendeltetik.*”⁵⁹

53 | Képviselőházi napló. 1869. XI. kötet. 22.

54 | Képviselőházi irományok. 1869. XI. kötet. 77–78.

55 | 1871. évi XLV. törvénycikk 30.000,000 ezüst forint névértékű államkölcsön felvételéről (net.jogtar.hu)

56 | Országgyűlési tudósítás. Budapesti Közlöny, 1871. november 25. 5938.

57 | Képviselőházi irományok. 1869. XIII. kötet. 75.

58 | Képviselőházi napló. 1869. XXI. kötet. 29.

59 | Képviselőházi napló. 1869. XXI. kötet. 34. (kiemelés tőlem D. CS.).

A végleges törvényt (már nem lánchídként hivatkozva a hídra⁶⁰) 1872. március 9-én szentesítette Ferenc József.⁶¹

A híd jogi előkészítése ezzel lezárult, eldőlt, hogy az állami beruházásként és délen valósul meg, a Csepel-szigeti szárnyvonal elhagyásával. A beruházás lebonyolítására a törvény három évet adott a közmunka- és közlekedési, valamint a pénzügyi ministereknek.

Az összekötő vasút hídja

A jogi, gazdasági előkészítés mellett ekkor már zajlottak konkrét tervezési munkák is, erre még 1869 januárjában adott utasítást a Vasútépítészeti Igazgatóságnak Mikó Imre miniszter,⁶² és 1871-re elég konkrét elképzelések voltak arról, hogy milyen legyen Budapest harmadik állandó Duna-hídja. Az összekötő vasútról szóló törvény előterjesztéséhez készített miniszteri jelentés a tervezett műtárgyat így írta le:

„E híd a tervezet szerint 4 egyenlő s egyenkint 94 méter távlattal bíró nyilassal kő- és vasból úgy volna építendő, hogy a hídszerkezet alsó részei a budai vízmércze 0 pontjánál 15 méterrel magasabban feküdjenek, mely magasság egyenlő lévén a lánchíd magasságával, a hajózásnak minden tekintetben megfelelné.

Ezen szilárd anyagokból építendő híd ily méretekkel csak a szabályozott Duna medrének felel meg. Minthogy azonban a nagy vizeknek e mederbe szorítása mindaddig veszélyessé válnék, míg az tökéletesen kiképezve nincsen, ennek egészen mesterséges utoni kiemelése pedig, a Dunaszabályozásra roppant terheket róna; szükséges volt arról is gondoskodni, hogy a meder kiképződésének ideje alatt a nagy vizek a pálya alatt akadálytalanul elmebessenek.

E célból a végleges hidhoz egy 500 méter hosszúságú fahíd csatoltatott, mely a Dunaszabályozás befejezte után el lenne töltendő.”⁶³

Az építkezés előkészítésére és lebonyolítására a Vasútépítészeti Igazgatóság 1871 elején egy külön építészeti osztályt állított fel,⁶⁴ ahol konkrét tervek is készültek, Seefehlner Gyula erről az alábbiakat írta: *„Két évi szünet után az 1871-iki év elején, a m. k. vasútépítészeti igazgatóság, egy külön osztálynak a budapesti összekötő-vasút tervezését tette föladatává...”⁶⁵*

Éppen ezért amikor 1872. július 27-i dátummal megjelent a pályázat az összekötő vasúti híd és a vasútvonal építésére, abban kiemelték, hogy a terveket nem az ajánlattevőknek

60 | Azt a Felsőházban a törvény tárgyalásakor javították. Vö.: A főrendiház. Magyar Ujság, 1872. február 20.

61 | 1872. évi IX. törvénycikk a budapesti indóházakat összekötő vasut létesítése tárgyában.

62 | Miniszteri jelentés. In: Képviselőházi irományok. 1869. XII. kötet. 15.

63 | Miniszteri jelentés. In: Képviselőházi irományok. 1869. XII. kötet. 18.

64 | A Fővárosi Közmunkák Tanácsából. Budapesti Közlöny, 1871. április 20. 1.

65 | SEEFEHLNER 1875: 52–53.





Az elkészült híd Eötvös Loránd fotóján.
MMKM TTFGY.2019.1.2277.

kell készítenie, a pályázónak csak az alábbiakra kellett ajánlatot adnia: *„Ez magában foglalja: nevezett hídnak tökéletes kiépítését, egyenként 94 méter széles négy főnyílással és összesen 50 méternyi négy melléknyílással, továbbá a híd légnyomati alapozását, teljes alépitményét, és a vas-szerkezetű fölépitmény előállítását.”*

A pályázók részére a tervek egyéb más dokumentumokkal, így a feltételeket tartalmazó füzetrel, a szerződéstervezettel együtt megtekinthetők voltak a budapesti összekötő vasút irodájában, a Kerepesi út, 38. szám alatt az I. emeleten. Az ajánlattevőknek komoly bánatpénzt kellett letenniük, 70 ezer forintot, ami a szerződésben is rögzített – a pályázatot elnyert vállalat által leteendő – 200 000 forint biztosíték részét képezte. Az ajánlattétel határideje 1872. szeptember 23. dél volt.⁶⁶

Összesen öt pályázat érkezett, ezek:

- Filleul-Brohy 1 851 719 forintos építési költséggel;
- Castor és Hersent és Hackort 2 192 830;
- Castor és Hackort 2 342 183;
- Crenusot (Klein, Schmoll Gärtner és Schneider)⁶⁷ 2 120 256;
- Fives-Lille 2 536 369 forintos költséggel.⁶⁸

Mivel egyedül az ár számított, a munkát a legalacsonyabb ajánlattevője, Filleul-Brohy kapta meg. Ezen személyre később még visszatérünk.

Ki tervezte a hidat?

A híd pontos tervezőjeként teljes bizonyossággal nem tudunk senkit megnevezni. A pályázatot már egy létező, a Vasútépítészeti Igazgatóság által készített tervre írták ki, amely Seefehlner szerint egy „félhajléktartós” szerkezetet tartalmazott. Azonban ezt a tervet elvetették. Seefehlner Gyula az 1875-ben írt cikkében a tervezés folyamatáról az alábbiakat írta:

„Az 1872/73. években, a szerződési tárgyalások folyama alatt, az építés vezetés – a m. k. államvasutak IV. felügyelősége – valamint a Cail és Filleul-Brohy vállalat részéről újonan

66 | Hirdetmény. Budapesti Közlöny Hivatalos Értesítője, 1872. július 31. 2444.

67 | SEEHFELNER 1877: 11–12.

68 | Pályázati eredmény. Vasúti Közlöny, 1872. szeptember 26.

(Érdekes adalék, hogy a lap összekeverte a Margit híd és a vasúti híd pályázatát, ezt a következő lapszámban pontosították. Mivel gyakorlatilag egyszerre bonyolódott a Margit híd és a vasúti híd pályázata, ez számos más félreértésre adott okot. Az adott cikkben ugyancsak rosszul írták Filleul-Brohy nevét.)

összehasonlító számítások tettek az iránt, vajjon nem volna-e célszerű a félhajtáléktartó helyett egy más rendszert ajánlani fogatosításra.

Tekintettel azon körülményre, hogy a vállalkozó volt köteles a részlet terveket, kidolgozni az építés vezetőség tájékoztatójának könnyítésére csupán hozzávetőleges vázlatokat készítettem [...]

A vállalkozó összesen 3 tervet nyújtott be, melyek közül a két első – a 2. sz. és 4. sz. alatt felsorolt megfelelően – a felülvizsgálatnál igen kedvezőtlen eredményt mutattak fel, mivel több lényeges hibákon kívül, maga a rendszer – a hogy az a részletes önsúly számításnál is kitűnt, – nagyobb vasszükségletet feltételez mint a félhajtáléktartó. Végre, a fentebbi tervezet elintézését meg sem várva, a vállalat egy – az 5. sz. módosítvány szerinti tervezetet terjesztett elő, és ez utóbbi, a szigorú vizsgálat után a felsőbb jóváhagyást meg is nyerte, – egyszersmind a »szerkezetre« vonatkozó tanulmányozásoknak is végett vetett.⁶⁹

Azaz az eredeti, a Vasútépítészeti Igazgatóság által kidolgozott tervvel szemben – ugyanis azt sem a megrendelő, sem a vállalkozó nem találta kielégítőnek – a vállalkozók további három tervet mutattak be, de ezek sem nyerték el a jóváhagyást, mert azok több anyagot kívántak volna mint az eredeti, a Vasútépítészeti Igazgatóság által készített terv. Ez után a vállalkozók egy újabb, ötödik, az addigiaktól lényegesen különböző tervvel álltak elő, amely kedvezőbb volt anyagfelhasználás tekintetében mint az összes addigi.

Seefehlner ennél az ötödik tervnél sem nevezett meg konkrét tervezőt. A fenti leírások alapján azt lehetne feltételezni, hogy az eredeti – „félhajtálék” alakú tartójú – tervekhez (amire a kivitelezési pályázatot kiírták) az alapszámításokat Seefehlner végezte el.

A vállalkozók által szállított összesen négy tervről azonban nem tudjuk, hogy ki tervezte. A három terv lehet, hogy a vállalkozók korábbi hídjain alapult, hiszen a Cali et Cie másutt épített már vashidakat, és nem lehet egyik pillanatról a másikra vasúti híd-terveket előállítani. Ezért rejtélyes az ötödik terv, ugyanis, ahogy Seefehlner leírta, azt már azalatt bemutatták a vállalkozók, míg a korábbi három tervet még vizsgálták, tehát ez nem lehetett egy kész francia terv, ezt máshonnan kellett szereznük, hiszen külön, később nyújtották be. Mivel az ötödik terv lényegesen eltért a korábbi elképzelésektől, könnyen elképzelhető, hogy ezt a tervet a vállalkozók egy külső beszállítótól vásárolták meg.

Mielőtt ennek a külső vállalkozónak az esetleges személyére rátérnénk, nézzük meg Seefehlner Gyula személyét, mert ő megkerülhetetlen a vasúti híd építésénél.

A számításokat, a híd építését előadásokban, beszámolóiban ő ismertette meg a szakmai közönséggel,⁷⁰ sőt a Magyar Mérnök és Építész-Egylet ülésén 1878. február 14-én a Seefehlner mutatta be a vasúti híd terveit, mint olyan tárgyat, amelyet a párizsi vi-

69 | SEEFEHLNER 1875: 52–53.

70 | Vö.: Titkári jelentés. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye (10. évfolyam), 1876/8–9. 406.

lágkiállításra küldenek ki.⁷¹ Az is bizonyítja, hogy komoly szerepe volt a híd építésében, hogy 1877-ben a közmunka és közlekedési miniszter javaslatára⁷² három személy kapott kitüntetést a királytól a híd építése körüli tevékenység miatt: Rochlitz Gyula a Ferencz-József-rend lovag keresztjét, Gianone Adolf és Seefehlner Gyula mérnököknek pedig a koronás arany érdemkeresztet.⁷³

Ezek alapján joggal merülhet fel az, hogy ő lett volna a híd tervezője? Seefehlner Gyula tudása kétségtelenül megvolt a híd tervezéséhez, a korszak egyik legelismertebb statikusa volt, Gállik István⁷⁴ más ügyben „komoly sztatikus”-ként hivatkozott rá.⁷⁵ Az biztos, hogy ő készítette a híd körüli folyószakasz szabályozási tervét,⁷⁶ és a vasútvonal kisebb áthidalásainak terveit is, és valószínűleg minden későbbi terv elbírálásánál fontos szerepe volt.

A nagy Duna-híddal kapcsolatban tervezőként a sajtóban 1877-ben, az átadáskor egy másik név bukkant fel, mégpedig Feketeházy Jánosé.⁷⁷ Ekkor több lap is beszámolt a híd megnyitásáról, és ekkor írták, hogy a terveket Feketeházy készítette.⁷⁸ A Vasárnapi Ujság szerint a tervezőről igen jó bizonyítványt állított ki a francia cég.⁷⁹

Feketeházy lehetett tehát a tervező? A szaktudása megvolt rá, és tipikusan az a mérnök volt, aki terveit kivitelezőknek is eladta. De volt kész terve? Hiszen láttuk, hogy a kivitelezők három tervet is benyújtottak, ami nem volt megfelelő, erre hirtelen beadtak egy ötödik, az előzőektől alapvetően eltérő tervet, amely viszont mindenkinek megfelelt.

Feketeházy korábban is foglalkozott egy vasúti híddal, már 1868. március 14-én tartott is egy felolvasást a Magyar Mérnökegyületben egy „*Budapestet egybekötő vasúti híd*” tárgyában.⁸⁰ Sajnos részletesebb beszámoló erről a felolvasásról nem került elő.

Elképzelhető az, hogy amikor az eredeti és a francia vállalkozók által hozott tervek egyike sem felelt meg, akkor fordultak valamilyen módon az eleve kész, vagy majdnem kész tervvel rendelkező Feketeházyhoz.

71 | A magyar mérnök- és építész- egyesület. A Hon, 1878. február 14. 2.

72 | MTJ 1877. november 7.

73 | Kitüntetések. Ellenőr, 1877. december 3. 2.

74 | Gállik István (Budapest, 1866. márc. 2. – Budapest, 1945. ápr. 16.): mérnök, kereskedelemügyi minisztérium hídépítési osztályának munkatársa, majd helyettes államtitkár, számos híd, például az Erzsébet lánchíd egyik tervezője (*Magyar Életrajzi Lexikon*).

75 | GÁLLIK 1941: 19.

76 | MOL No. 206/4. A Duna folyó a budapesti vasúti összekötő híd kör... [S 116 - No. 206/4.].

77 | Feketeházy János (Vágsellye, 1842. máj. 16. – Vágsellye, 1927. okt. 31.) MÁV-főmérnök, a MÁV-nál a vasúti hidak tervezéséért felelt, kiemelkedő alkotásai: Szegedi közúti híd, szolnoki vasúti híd, Ferenc József híd (ma Szabadság híd), Mária Valéria híd, komáromi Erzsébet híd. (*Magyar Életrajzi Lexikon*).

78 | Az összekötő vasutat. Fővárosi Lapok, 1877. október 14. 1128.

79 | Az összekötő vasútról. Vasárnapi Ujság, 1877. október 28. 684.

80 | A magyar mérnökegyület. Budapesti Közlöny, 1969. március 14. 762.

Azt, hogy a franciák miképp találták meg az ekkor még viszonylag fiatal, csak 30 éves mérnököt, vagy az jelentkezett náluk a terveivel, nem tudjuk. Mivel már 1868-ban volt valamilyen terve budapesti vasúti Duna-hídra, nem elképzelhetetlen, hogy a francia vállalkozók egyszerűen megvették Feketeházy tervét, és az ötödik tervváltozat valójában ez volt.

Egy évtizeddel később, már a híd átadása után, Feketeházy az 1878-as párizsi világkiállításon önálló kiállítóként jelent meg, itt három tétellel szerepelt, ebből kettő volt híd, egy hídterv és egy hídmodell.⁸¹ Ezek közül az egyik, a Gazdasági Mérnök című lap tudósítása szerint:

„I) Feketeházy János budapesti mérnök magán kiállítása: a) Dunahíd-tervezet, 4 nagy darab érdekes rajz, fekete keretekbe foglalva és a főfal déli oldalára függesztve; b) nagy albumban: a budapesti összekötő vasúti dunahíd vasszerkezetének tervei és egy hídfő-minta, mely a Schlick-féle vasöntödében készült Budapesten.”

Azaz a lap a kiállított terveket az összekötő vasúti híd dokumentumainak tudta.⁸² Ennek azonban némileg ellentmond, hogy a világtárlaton kiállított a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium, és a MÁV is,⁸³ amelyek közös standján szintén szerepelt a vasúti híd terve.⁸⁴

Hivatalosan Feketeházy-nak nem igazán volt köze a híd építéséhez, hiszen Feketeházy szervezetileg egész más részlegen dolgozott, amelynek nem volt kapcsolata a híddal. Az összekötő vasút felügyeletét a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumon belül 1873-ban külön osztály, a XVII. Építkezési osztály látta el, ennek személyzete az alábbi volt:

III. osztályú felügyelő Huss Márton, III. osztályú főmérnök Deák Mihály, II. osztályú mérnök Gianone Adolf, I. osztályú segédmérnökök Münczberger Márton. Hradczki Béla, Seefehlner Gyula, Kugler Mihály, II. osztályú mérnökgyakornok Szily Jenő, kezelő díjnok Csányi László. Az épületvezénylő osztályán II. osztályú főmérnök Gunscher Antal, míg I. osztályú mérnökgyakornok Biberstein Lajos volt.⁸⁵

Két évvel később 1875-ben más szervezeti egységben, Budapesti összekötő vas-pálya építészeti felügyelőség néven működött a beruházás ellenőrzése, ennek személyzete az alábbi volt: főfelügyelő, főnök Augustin György, mérnökök: Gianone Adolf, Bernhard József, Münczberger Máté, Seefehlner Gyula, Hauser Jenő, Klenkhardt

81 | A párizsi közkiállításra. Gazdasági Mérnök, 1877. augusztus. 1. 87.

82 | Magyar mérnöki tervek és rajzok kiállítása az 1878. évi párizsi világtárlaton. Gazdasági Mérnök, 1879. február 1. 38.

83 | Magyar mérnöki tervek és rajzok kiállítása az 1878. évi párizsi világtárlaton. Gazdasági Mérnök, 1879. február 1. 36–37.

84 | Magyar mérnöki tervek és rajzok kiállítása az 1878. évi párizsi világtárlaton. Gazdasági Mérnök, 1879. február 1. 38.

85 | Magyarország tiszti cím- és névtára. 1. évfolyam, 1873. 318.



Feketeházy János (1842, Vágsellye – 1927, Vágsellye). HAJÓS 2005: 1

István, míg mérnökgyakornok Weninger Ferencz volt.⁸⁶

Feketeházy János ezzel szemben 1873-ban a Vasútépítészeti Igazgatóság alépitményi osztályán volt segédmérnök,⁸⁷ majd 1875-ben a MÁV D/II szakosztály műhelyszolgálatánál mérnök,⁸⁸ azaz egész más területen végezte a hivatali munkáját, nem az összekötő vasútra létrehozott szervezeten belül.

Seefehlner és Feketeházy elvileg kollégák voltak, miért nem említette meg cikkeiben Feketeházyt?

Ennek egyik oka a személyes ellentét lehetett, a két ember a fennmaradt adatok alapján nem igazán jött ki egymással, sokszor ütköztek nyilvánosan. Feketeházy például az összekötő vasút kapcsolódó áthidalásai miatti ellenvéleményét egy nyilvános ülésen osztotta csak meg kollégájával, és nem a hivatalban, a tervezési folyamat során.

Seefehlner a parti áthidalások számításait egy nyilvános ülésen mutatta be 1876. október 21-én.⁸⁹ Az este folyamán Feketeházy megjegyzéseket tett a tervre, hiányolta a vasoszlopok számításait. A Pesti Napló szerint „A tagok kissé türelmetlenül hallgatták okoskodásait, minthogy azok téves felfogáson alapultak s különben sem voltak ismeretlenek. A felolvasó – nagyon helyesen – nem folytatta a meddő vitát, a melynek itt nem volt sem alapja, sem helye, hanem egyszerűen azzal zárta azt be, hogy a számítások közlése nem az egyetemes szakülésre, hanem az osztályülésre való. Különben minden számítást hajlandó bármikor és bárkinek is bírálata alá bocsátani.”⁹⁰

86 | Magyarország tiszti cím- és névtára. 2. évfolyam, 1875. 264.

87 | Magyarország tiszti cím- és névtára. 1. évfolyam, 1873. 313.

88 | Magyarország tiszti cím- és névtára. 2. évfolyam, 1875. 259.

89 | Mérnök- és építész egyesület. Pesti Napló, 1876. október 24. 2.

90 | Mérnök- és építész egyesület. Pesti Napló, 1876. október 24. 2.

Az újság Feketeházy véleményét lekicsinyelő írása azonban csak olaj volt a tűzre, mert a lap pár nappal később ezt jelentette meg: „[A mérnök- és építész-egylet] október 21-diki szaküléséről megjelent tudósításunkra válaszul, »több mérnök« részéről felszólalást vettünk, kik kijelentik, hogy Feketeházy urnak az összekötő vasút áthidalásairól kifejtett nézeteit helyeslik, s hogy nagyon kíváncsiak, miként fogja Seefehlner ur ezen ellenvetéseket a legközelebb tartandó szakülésen megczáfolni. Részünkről azt tartjuk, hogy ez nem leend nagyon nehéz, mert a lapunkban a Feketeházy ur ellen szóló megjegyzéseket egy kitűnő szakférfiú írta, s ebből azt kell következtetnünk, hogy Seefehlner ur felfogása jogosultságra tarthat számot.” A válaszra elvileg október 28-án került volna sor, de Feketeházy betegsége miatt nem tudott megjelenni.⁹¹

Maga a vita szakmai része a tárgyunk szempontjából nem lényeges, ami itt fontos, hogy ezeket a számításokat (amelyek ugyan nem a nagy Duna-hídra vonatkoztak) Seefehlner mutatta be, és itt jelent meg első alkalommal Feketeházy neve az összekötő vasúti híddal kapcsolatban. A két mérnök gyakorlatilag nyilvánosan összevitakozott. A viszonyuk a későbbiekben sem volt felhőtlen, és ebből az 1876-os vitából viszont néhány feltételezés levonható:

- Tény, hogy Seefehlner sehol nem nevezi meg, ki volt a híd tervezője. Lehet, hogy személyes ellenétek miatt hagyta ki a híd összes ismertetőjéből Feketeházyt. Azonban Feketeházy sem szólal fel sehol ez ellen, holott később a Ferenc József híd esetében megtette.⁹²
- Arra viszont nincs adat, hogy Feketeházy szerzőségét 1877-ben, vagy azt követően kétségsbe vonta volna Seefehlner,⁹³ vagy bárki más.

A híd építését a magyar szakemberek csak felügyelték, mégpedig annak a részlegnek a munkatársai, ahol Seefehlner is dolgozott. A híd építése körüli viszonyokat egy 1874-ben bekövetkezett baleset ügye világítja meg. 1874. május 16-án híd egyik oszlopának építése zajlott épp, amikor nagy vihar tört ki, és a süllyesztő szekrénybe betört a víz, a balesetnek öt halottja, 3 súlyos és 3 könnyű sérültje lett.

A tragédiát büntetőper követte. A vizsgálatból kiderült, hogy aznap a munkásokat egy francia, Souppé nevű mérnök küldte le dolgozni, de a per idejére a külföldi mérnökök elhagyták az országot, ezért a bíróság elé Gianone Adolfot idézték, mint a magyar állam részéről kiküldött munkafelügyelőt. Mivel a vallomások szerint Gianone Adolf nem volt

91 | A magyar mérnök- és építészegylet. Ellenőr, 1876. október 29. 3.

A vitát, annak szakmai tartalmát a Magyar Mérnök és Építész Egylet 1876. évi 11. száma részletesen bemutatta az 503–504. oldalon.

92 | MEDVED 2001: 167.

93 | Negyedszázaddal később, a Ferenc József hídnál a két mérnök komoly sajtóvitába keveredett a tervező személye miatt. (D. CS.)

felelős a munkások kirendeléséért, sőt előző nap még hiábavaló kísérletet is tett a vállalkozóknál a szerencsétlenség megelőzésére, ezért felmentették.⁹⁴ Tehát az építkezés gyakorlati kivitelezéséért a francia vállalkozók feleltek, őket csak felügyelte – de nem utasíthatta – a magyar szakértői csapat.

Az már más kérdés, hogy Feketeházy neve miért csak 1877-ben került nyilvánosságra? Lehet, és ez sok mindent megmagyarázna, hogy Feketeházyt és/vagy a francia partnert valamilyen titoktartás kötötte, ami miatt nem lehetett nyilvánosságra hozni a tervező személyét. Lehet, hogy ez a francia vállalkozó és a partnercége kérése volt. Mivel a francia partnerekkel a viszony nem alakult felhőtlenül – ahogy látni fogjuk az alábbiakban –, így lehet, hogy 1877-ben már nem volt értelme titkolni a tervező személyt.

A külföldi vállalkozók

Ezek után nézzük meg a külföldi vállalkozókat. Ahogy fentebb láttuk a kivitelezési munkát Amade Filleul-Brohy kapta meg. Seefehlner az építőkre, mint „Cail és Filleul-Brohy” vállalat hivatkozik, és általában a magyar szakirodalomban egy, vagy két céggként jelennek meg. Azonban egy személyről és egy nagy múltú francia vállalatról van szó.

Amade Filleul-Brohy⁹⁵ francia mérnök volt, aki a Margit hídra is adott be pályázatot, ott nem nyert, a vasúti hídnál viszont igen. Filleul-Brohyt egy 1876-os magyar közjegyzői irat mérnök-vállalkozóként nevezi meg, akinek lakhelyeként Párizs, Avenue des Champs Elysées 88. volt megadva.⁹⁶ A korszakban egyes újságokban félreértésekre adott okot, hogy a Margit hídra és a vasúti hídra az előkészületek egyszerre zajlottak, és Filleul-Brohy a Margit hídra is adott be tervet,⁹⁷ emiatt egyes sajtóhírekben egyszerűen összekeverték a Margit hidat és a vasúti hidat.

Előfordult az is, hogy a Margit híd építőjeként beszéltek Filleul-Brohyról.⁹⁸ A zavart tovább növelte, hogy a Margit híd terveinek ismertetőiben sok helyen (de nem a hivatalos miniszteri jelentésben) valamiért Filleul-Brohyt, mint szentpétervári illetőségű tervezőt tüntették fel.⁹⁹

94 | A nagy szerencsétlenség. *Ellenőr*, 1877. március 7. 4. Gianone pályáját, reputációját nem törte meg ez a vád, 1877-ben koronás arany érdemkeresztet kapott az építkezésben betöltött szerepéért.

95 | Vö.: HU BFL - VII.2.c - 1877 - I.0815 (Egy bírósági ítélet, lásd később).

96 | HU BFL - VII.169 - 1876 - 0982. A helyzetet bonyolítja, hogy a magyar anyagokban eltérő írásmódokkal is szerepel, Filleul-Brochy és Filleul Brahy is előfordul.

97 | A margitszigeti híd-pályatervek. *A Magyar Mérnök-Egyesület Közlönye*, 5. évfolyam (1871): 477–478.

98 | Vö.: A margitszigeti híd. *Fővárosi Lapok*, 1873. március 27. 306. A lap nagy cikket közöl a híd építéséről, annak menetéről, és itt nevezi meg tervezőként Filleul-Brochy-t. A cikket Kvassay Jenő írta alá.

99 | A margitszigeti híd-pályatervek. *A Magyar Mérnök-Egyesület Közlönye*, 5. évfolyam (1871) 12. 477., illetve vö.: *Annales Industrielles*, 1872: 271.

Sajnos elég kevés információ áll rendelkezésünkre erről az úrról. A vállalkozó egyébként önmagában nem is lett volna képes a hidat felépíteni, ezért 1872. október 12-én Párizsban kötött szerződésben¹⁰⁰ bevonta a Cail et Cie-t a munkába.

A Cail et Cie, vagy J. F. Cail et Cie egy francia illetőségű vasgyár volt, amelyet Jean-François Cail alapított, eredetleg cukorgyártásra, de már 1844-ben bekapcsolódtak a mozdonygyártásba, és 1855-től fémszerkezetek gyártásával is foglalkoztak, így vashidakat is építettek. Az alapító Jean-François Cail 1871-ben elhunyt és a cég később egyesült a Fives Lille vállalkozással.¹⁰¹ A Cali et Cie-nek, illetve az új közös vállalkozásnak a későbbiekben is voltak magyar munkái, vasútépítésekben vett részt, illetve alapítói voltak 1872-ben a Franco–Osztrák–Magyar banknak, ahol a társaságot Auguste Lemoine képviselte.¹⁰² A Cail et Cie egyébiránt a Margit hídra is adott be pályázatot.¹⁰³

Az építés során több álhír is felröppent, amely a magyar megrendelő és a francia vállalkozók közti viszony romlását emlegették, és bár hivatalosan azt jelezték, hogy a viszony rendezett, az biztos, hogy a viszonynak nem kedvezett, hogy a fentebb ismertetett baleset nyomán a francia felelősök elmenekültek.

Az építkezés előtt a vállalkozóknak 200 000 forint biztosítékot kellett letenni, de ezt a biztosítékot a magyar állam az átadás után nem adta ki, ezért Filleul-Brohy és a Cali et Cie a híd építése után perre mentek. Nemcsak a magyar állammal szemben, de Párizsban egymás ellen – annak eldöntésére, hogy ki illetékes a magyar kormánnyal szemben –, míg Filleul-Brohy Budapesten a Kincstar ellen. A tét a biztosítékként letett óvadék kiadása, és annak elosztása volt.¹⁰⁴

Az elérhető jogi anyagokból nem derül ki, mi lett a per vége, de a mi szempontunkból az a lényeges, hogy a hídépítés perrel fejeződött be, azaz a magyar fél nem akarta kifizetni a letett foglalót, és a felek vélhetően nem a legjobb viszonyban váltak el.

100 | HU BFL - VII.2.c - 1877 - I.0815.

101 | *Fives* 2013: 12. A cég alapításának 200. évfordulójára készült kiadványban a budapesti hídépítés nem szerepel, annak ellenére, hogy 1870-es években egy közel fél kilométeres Duna-híd építése nem lehetett kis megbízás.

102 | A bank szinte az összes lapban hirdetésekben keresztül gyűjtött részvényeseket.

Vö.: *(A bank hirdetése)* Gazdasági Lapok, 1872. november 28. 725.

103 | Kimutatása a Margit-szigetnél építendő Dunahidra beérkezett pályázati terveknek. Képviselőházi irományok. 1872. III. kötet. 315.

104 | HU BFL - VII.2.c - 1877 - I.0815.

Összefoglalás

A magyar vasút első stabil kapcsolata a Dunán (hiszen Gomboson már volt gőzkompp) 1877-ben nyílt meg. A Budapestet délről megkerülő nyomvonal kialakításához sok tényező kellett, hiszen az 1860-as években még északon, a két meglévő állomás közti legrövidebb úton kívánták összekötni az állomásokat. Azonban az 1860-as években történt több olyan esemény, ami a nyomvonal, és a vasúti híd helyének megváltozását eredményezte:

Megváltozott a politikai légkör, hiszen az 1867-es kiegyezés nyomán hatalomra került politikai garnitúra egységes magyar fővárosban gondolkodott, amely méltó párja lehet Bécsnek. Ehhez nagyarányú városfejlesztési elképzeléseket társított, amelyek célterülete északon volt, azaz azon a korábban ipari területen, ahol a vasúti kapcsolatot és a vasúti hidat elképzelték.

Másrészt az állam nemcsak engedélyezőként, de tulajdonosként is belépett a vasúti piacra, és ezért lényeges szemponttá vált, hogy a stratégiai fontosságú dunai összeköttetés ne két – külföldi tulajdonú – magánvasút kezében legyen, hanem a MÁV hatáskörében maradjon.

E két tényező miatt a vasútvonalat és a hidat délen építették meg, az akkori beépített városi területtől viszonylag távol.

A vasúti híd tervezőjét nem ismerjük teljes bizonyossággal, de az a tény, hogy a vállalkozóknak hirtelen, szinte napok alatt kellett új tervvel előállniuk, miután az egy állami, és a három általuk szállított terv sem volt megfelelő, azt valószínűsíti, hogy egy már korábban meglévő, kész tervet kellett gyorsan megvásárolniuk.

Ilyen tervvel a későbbiekben, elsősorban a sajtóban a híd tervezőjeként megnevezett Feketeházy János valóban rendelkezhetett, hiszen tudható, hogy 1868 óta foglalkozott a dunai áthidalás gondolatával.

Az ő érintettségét erősíti, hogy a híd lebontásának, és új szerkezettel való helyettesítésének tervezésekor hosszú cikkben állt ki az eredeti híd mellett.¹⁰⁵

105 | Uj Dunahid. Budapesti Hírlap, 1913. november 21. 13.

Felhasznált források és irodalom

Levéltári források

Fővárosi Levéltár HU BFL - VII.169 - 1876 – 0982

Fővárosi Levéltár HU BFL - VII.2.c - 1877 - I.0815

MOL[S 116 - No. 206/4.]

Minisztertanácsi jegyzőkönyvek (MTJ)

Egyéb források

Az idézett törvények forrása: *Ezer év törvényei*. net.jogtar.hu.

Az 1872-dik évi szeptember hó 1-jére hirdetett országgyűlés képviselőházának irományai. III. kötet. 1873. Magyar Királyi Államnyomda, Buda.

Az 1869-dik évi ápril hó 20-dikára hirdetett országgyűlés képviselőházának irományai. XII. kötet. 1871. Légrádi testvérek, Pest.

Az 1869-dik évi ápril hó 20-dikára hirdetett országgyűlés képviselőházának irományai. XIII. kötet. 1871. Légrádi testvérek, Pest.

Az 1865-dik évi december 10-dikára hirdetett országgyűlés képviselőházának naplója. Tizenegyedik kötet. 1868. Athenaeum, Pest.

Az 1869-dik évi ápril 20-dikára hirdetett országgyűlés képviselőházának naplója. Huszonegyedik kötet. 1872. Légrády testvérek, Pest.

Sajtóforrások

GÁLLIK ISTVÁN, 1941/2: Történelmi visszapillantás régebbi Dunahídjaink építésére. (22) Technika, 45–56.

HOLLÁN ERNŐ 1870: Beszéde az országos magy. gazd. egyesület 1870. márczius 1-jén tartott ülésében. Magyar Mérnök és Építész-Egylet közlönye 1870. (2) 95–108.

SEEFELNER GYULA 1875: A budapesti összekötő vasút dunahídjának vasszerkezete. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye (9. évfolyam) 2. szám, 49–72

SEEFELNER GYULA 1877: A budapesti összekötő vasút tervezete és építése. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye (11. évfolyam) 5. szám, 161–173.

SZ...NYI J. 1868: Szerény vélemény Buda-Pest épülése, jövője és szépítése felett. Budapesti Negyed (56) 2007. nyár, 179–200.

Felhasznált irodalom

1862¹⁰⁶ évi December 21-én a buda-pesti lánchídtársulat részvényesei által Budán tartott hatodik közgyűlésének jegyzőkönyve. Bagó Martin, Pest.

1869. évi Március 20-án a buda-pesti lánchíd társulat részvényesei által Budán tartott tizenharmadik közgyűlésének jegyzőkönyve. Bagó Martin, Pest.

DEÁKANTALANDRÁS–AMELIE LANIER, 2005: *Széchenyi István és Sina György közös vállalkozásai*. LHarmattan Kiadó, Budapest.

DIENES ISTVÁNNÉ 1988: *A tervezett pest-budai összekötő vasút engedélyokmánya*. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve, 8. 1985–1987.

DOMONKOS CSABA 2017: *Aki 2 millióra perelte az államot, mert nem építhetett hidat – egy '48-as katonatiszt üzleti próbálkozásai Dunahídtól a bérelhető padokig*. Napi Történelmi Forrás, ntf.hu, 2017-09-11.

DOMONKOS CSABA 2017 (II): *A Lánchídtársaság privilégiuma – gazdasági blöff?* Napi Történelmi Forrás, ntf.hu/index.php/2017/06/22/a-lanchid-tarsasag-privilegiuma-gazdasagi-bloff/.

Fives, 200 years of industrial revolution. 2013.

FRISNYÁK ZSUZSA 2001: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. História-MTA Történettudományi Intézete, Budapest.

HAJÓS GYÖRGY 2005: Feketeházy János, Esztergom

HORVÁTH FERENC 1995: *A magyarországi vasúti pályák építése (1827–1875)*. In: Magyar Vasúttörténet (Kovács László szerk.). 109–206.

HUNFALVY JÁNOS 1877: *A Duna budapesti szakaszának szabályozása*. Budapest, Franklin társulat.

JUHÁSZ LAJOS 1940: *A közraktár-kérdés Pesten a XIX. század közepén*. Tanulmányok Budapest Múltjából 8. Budapest Székesfőváros, 60–84.

Magyarország tiszti cím- és névtára. 1. évfolyam, 1873 (1874). Pest, Athenaeum nyomda.

Magyarország tiszti cím- és névtára. 2. évfolyam, 1875. Pest, Athenaeum nyomda.

MEDVED GÁBOR 2001: *Történetek a világ hidjairól*. Terc, Budapest.

PALUGYAY IMRE, 1852: *Magyarország legújabb leírása, Buda-Pest leírása*. Landerer és Heckenast, Pest.

106 | Nyomdahiba, helyesen 1861.

TISZA ISTVÁN 2005: *A magyar állami és magánvasút-társaságok kialakulása 1847 és 1875 között*. In: Dr. Horváth Ferenc (szerk.): *Magyar vasúttörténet 1. Közlekedési Dokumentációs Kft., Budapest.*

TOUSSAINTJÓZSEF NÁDOR 1868: *Buda-Pest Magyarország fővárosa s annak legsűrűgősebb kellékei*. Khór – Wein Ny., Budapest.

VADAS FERENC 2005: *Városrendezés Budapesten a 19. században*. In: Csendes Péter és Sipos András (szerk.): *Bécs–Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században*. Budapest Főváros Levéltára – Institut Österreichische Dokumentation, Wiener Stadt- und Landsarchiv, Budapest–Bécs. 21–35.

Tinku-Szathmáry Balázs: Perspektívák a Mohács–Pécsi Vasút 1914 előtti történetében

A Dunagőzhajózási Társaság (DDSG) saját vasútjaként működő Mohács–Pécsi Vasút (MPV) története látványosan jól feldolgozott téma, ám a vasút történetét a Business History fogalmai szerint több szempontból megvizsgálva pontosabb képet kapunk a vasút vállalatán belüli és helyi jelentőségéről. A tanulmány első harmadában az MPV-nek a magyar vasúthálózatban elfoglalt helyét vizsgálja, valamint bemutatja, hogy a DDSG-t milyen érdekek vezették a vasút üzemeltetése és fejlesztése során. Az MPV kulcsfontosságú eleme volt az Alföldet a Dél-Dunántúlon keresztül az osztrák és horvátországi piacokkal összekötő áruszállítási útvonalnak, valamint az MPV a DDSG-nek nem csupán a Pécssett bányászott szén piaca juttatása és fogyasztása miatt volt fontos, hanem az 1880-as években létrejött, a Budapest–Nagykanizsa vasútvonallal versenyző vasúti üzemeltetésében elfoglalt pozíciója miatt is. Ebben kulcsszerepet játszott Thaly Emil (1841–1907), aki 1892-től a DDSG magyarországi forgalmi igazgatója lett. A DDSG korabeli éves üzleti beszámolója alapján a DDSG jelentős péage-járadékban részesült a MÁV-tól az Üszög–Villány szakasz használatáért, mely bevételt a DDSG igyekezett elkendőzni, ugyanis az Egyéb bevételek rovatban más tételekkel összevonva tartotta számon. Az MPV jelentős szerepet játszott a vasútvonal mentén annak építése előtt már kialakult nagybirtokos arisztokrácia uradalmainak modernizációjában, az uradalmak áruinak piaca juttatásában.

Balázs Tinku-Szathmáry: Mohács–Pécs Railways

The history of Mohács–Pécs Railways (MPV), owned and operated by Duna Steamship Company (DDSG), is a thoroughly processed topic, but examining it from many aspects in line with business history concepts, we can get a more exact picture about the significance of the railway within the company and in its local area. In its first third, the study examines the position of the MPV in the Hungarian railway network and presents what interests motivated DDSG in operating and developing the railways. MPV had vital importance in the shipping route connecting the Great Hungarian Plain with the Austrian and Croatian markets via the south part of the Transdanubia. Furthermore, MPV was essential for DDSG to forward and consume the coal mined in Pécs, and because of its position in the railway directorate competing with the Budapest–Nagykanizsa railway line established in the 1880s. Thaly Emil (1841–1907), who became the traffic director of DDSG in Hungary in 1892, played a crucial role in all that. Based on its contemporary annual reports, DDSG received a considerable toll allowance from the Hungarian Railways for the use of the Üszög–Villány section, and DDSG endeavoured to conceal the income as they accounted it consolidated with other items in the column of 'other incomes'. MPV played a decisive role in modernising and forwarding the products to markets of the big landowner aristocracy's estates created along the line well before the railway construction.



*1. kép. Az úszögi pályaudvar látképe fűtőházzal és felvételi épülettel
1877-ben. Forrás: MMKM TFGY 2018.370.*

Tinku-Szathmáry Balázs

Perspektívák a Mohács– Pécsi Vasút 1914 előtti történetében

A DDSG vasútja a szénbányászat, a vállalati hierarchia és az uradalmak mátrixában

I. Gőzhajózási társaság vasutat létesít

„Ki versenyezhetne ugyanis egy vállalattal, melybe 1880. végén 42,5 millió volt tőke gyanánt befektetve, melynek 192 gőzöse, 860 uszálya, 9,2 milliót érő kőszéntelepe, 8,5 milliót érő vasútja volt, s a mely éppen e tőke nagyságánál, üzletének internacionális jellegénél fogva, a Duna folyó egész hosszán uralva a helyzetet, a lokális versennyel szemben, mindig győztes maradhatott.”¹

György Endre országgyűlési képviselő kifakadása tűnhet politikai csatározás részének, a Nemzetgazdasági Szemlében megjelent írása azonban körültekintően megírt, tényszerű szöveg, melynek mondanivalója nem csak laikusok számára lehet meggyőző. Különösen tömény a fenti idézett szövegrész, melyben egymás után sorakoznak a vádak; beruházások mérete és értékei, internacionális működés és monopolisztikus működés. Utóbbi vádpontok az előbbieket nélkül nem létezhetnének. Az első Dunagőzhajózási Társaság (DDSG, röviden a Társaság) szervezetére tekintve három üzemet (Óbudai hajógyár, Mohács–Pécsi Vasút [MPV], Pécsi Kőszénbánya) és egy szolgálatot (Hajózási szolgálat)

1 | GYÖRGY 1883: 19.

találhatunk a Magyarországi Forgalmi Igazgatóság égisze alatt. Kézenfekvőnek tűnik tehát az üzemszerű működés vizsgálata. Amiként azonban a három üzem és az egy szolgálat nem álltak az üzemi fejlettség azonos fokán, akként mai történeti feldolgozottságuk is erősen eltérő.² Ipari vállalat és üzem megkülönböztetése, különösen 19. századi keretek közt problémákkal terhes, a szerző ezen tanulmánnyal azonban nemcsak a megkülönböztetés nehézségeire, de lehetőségeire is kísérletet tesz.³

Tűnhet úgy, hogy az MPV jól feldolgozott, nem kifejezetten izgalmas téma, így kutatásában nincs perspektíva. Különösen igaznak tetszik ez Erdősi Ferenc tanulmányai alapján. Monográfia az üzembről nem íródott, csak tanulmányok, ám ez érthető egy – a bányavasút-vonalakkal együtt is – rövidebb, mint 70 km hosszúságú vasútvonal esetében. Mégis, közlekedéstörténeti perspektívából szemlélve a tanulmányok alapján az a kép alakult ki, hogy az MPV a DDSG lakott területeket alapvetően elkerülő szénszállító vasútja volt, mely egyre jelentősebb személy- és áruforgalmat is bonyolított. Míg egy másik, hálózati perspektívából nézve az MPV egy korai építésű, de kulcsfontosságú láncszeme volt Magyarország egyik legfontosabb transzverzális vasútvonalának.

Mint általában, a Mohács–Pécsi Vasút esetében is szükséges tisztázni az alapokat. Az MPV a DDSG saját magánvasútja volt, így alapszabállyal nem, csak üzletszabályzattal rendelkezett. Az MPV a DDSG és a császári-királyi államkormányzat közötti 1853. július 20-i egyezménye alapján jött létre, így a cs. kir. Kereskedelmi-, Ipari- és Közmunkaügyi Minisztérium által 1854. szeptember 14-én kiadott törvényerejű rendelet (*Koncessziók adományozása magánvasút-építések céljából*) nem vonatkozott rá.⁴ Az egyezmény szerint a kőszénbányáktól Mohácsig futó vasútvonal építtetése az állam feladata lett,⁵ azonban a DDSG kizárólagos üzleti és üzemeltetési jogokat kapott rá az átadástól számítva 45 évig. Ennek fejében az építési költségeket a DDSG kamatmentes hitel formájában évenkénti, előre megállapított részletekben a 6. üzleti évtől a 45. üzleti évig bezárólag törleszti. A 3. § némiképp csavart egyet az ügyleten gyorsítandó a beruházást, ugyanis a költségek fedezésére a DDSG-t jelölte ki, az állam pedig utólag térítette meg a Társaság ezen költségeit, miközben az állam maga bízta meg az építési fővállalkozókat,

2 | Csak a Mohács–Pécsi Vasutat nézve lásd VAS 1925, ERDŐSI 1973, ERDŐSI-LEHMANN 1974, HUSZÁR 2007, építéstörténetét illetően POGÁNY 1980.

3 | Bővebben lásd KÖVÉR 1999. Az 1914 előtti ipari vállalatok és/vagy üzemeik országos léptékű összehasonlító vizsgálatára lásd KÖVÉR 2000, ugyanakkor e tanulmányban mellőzöm a befektetett tőke/munkáslétszám relációt, helyette részben a chandleri megfontolásokkal, részben pedig területi korlátok miatt egyszerű statisztikai oksággal kívánom megtámogatni tanulmányom fő mondanivalóját. CHANDLER 1962: 19–51.

4 | Az MPV-t érintő minden okmányt német–magyar nyelven kiadtak. Lásd VO 1871: 125–155. Képesy Árpád is kivételes esetnek nevezi az MPV létrejöttét a korabeli vasúti jog, engedélyezés tekintetében. KÉPESSY 1908: 53–54.

5 | Az MPV telekönnyve szerint a vasútvonal valóban a magyar állam tulajdonába került. MNL OL Z 1638. 269.

akiknek munkáját a DDSG által befizetett összegből finanszírozta.⁶ Az üzleti árszabást állami engedélyhez kötötték, minden további műtárgyépítés vagy állomásépület-bővítés a Társaság költségvetését terhelte. A 9. § ráadásul jogot adott az államnak, hogy féléves felmondási idővel átvegye a vasút-üzemeltetést a DDSG-től – természetesen a törlesztési hátralék megváltásával, valamint az üzemi tulajdon (műhelyek, járművek, anyagkészletek) megvételével. Az egyezmény nagyon beszédes az 1850-es évek gazdaságtörténetét illetően; az állam ragaszkodik a kontrollhoz, így maga vállalkozik egy olyan infrastrukturális beruházás kivitelezésére, melyet nem képes finanszírozni, hiszen nincs elegendő tőkéje. Az érdekelt vállalatot „beszedett”, vagyis letétbe helyezett pénzen elvégezteti a munkát – részben olyan vállalkozókkal, akik valamilyen oknál fogva érdekeltek a beruházásban, majd utófinanszírozással visszafizeti a vállalatnak a letéti összeget, a vállalat pedig a törlesztési terv szerint, mint egyfajta hosszú távú, kamatmentes hitelt visszafizeti a „megtérített” költségeket.

Az első, 5,689 km hosszú Pécs-Bányatelep (Tárna)–Üszög pályaszakaszt 1854. december 1-én fejezték be és adták át szén szállító üzemre. A Társaság 1855. augusztus 1-től a saját költségén építette tovább a vasútvonalat. Az építkezés részben a lassú és körülményes vasútépítési-utófinanszírozási konstrukció miatt, részben az építkezés során fellépő kolerajárvány miatt elhúzódott. A kolerajárvány miatt a Társaság költségén Pécssett kórházat, Udvardon egészségügyi kirendeltséget és az építkezés vonalán rendőri felügyeletet létesítettek.⁷ A vaspálya-rendőrségi felvigyázók Baranya vármegye szolgálatában álltak és nemcsak rendőri, vagyonőri, hanem munkafelügyelői feladatokat láttak el. Az utasítás szerint nyilvántartást vezettek az alkalmazásban álló vasútépítő munkásokról is, de ők feleltek a köztisztasági és erkölcsrendészeti kérdésekért is.⁸

Az 55,165 km hosszú fővonalat 1857. május 2-án adták át szén szállító üzemben, amikor 3 óra 14 perc alatt sikeresen lezajlott az első, teljes vasútvonalat érintő próbaút.⁹ A DDSG szervezetén belül önálló üzemként létrejött Mohács–Pécsi Vasút áruforgalmi szállításokat 1858. július 10-től, személyforgalmat 1859. április 24-től végzett. A pálya vonala alapvetően sík terepen futott, a legmagasabb emelkedés/esés egyaránt 5‰ volt és csak Üszög állomás után a Schroll-akna felé menő elágazás előtt emelkedett 13,3‰-et, majd

6 | POGÁNY 1980: 92. A két vasútépítési fővállalkozó egyike Riegel Antal bányavállalkozó volt.

7 | POGÁNY 1980: 154–155.

8 | MMKM APRGY 3337. Egyenruhát ugyan nem kaptak, ám kötelesek voltak rangjelzés nélküli zöld kabátot, szürke nadrágot és zöld hivatalsapkát viselni.

9 | DDSG 1857: 18.

Pécs-Bányatelep állomásig egy szakaszon 14,3%-ot.¹⁰ 1861. december 3-án a felek módosították az eredeti egyezményt; a 11. § szerint a DDSG a korábbi 45 év helyett 1858-tól számolva 90 évre szóló üzemeltetési engedélyt kapott. A kiegyezés után a DDSG mint bécsi székhelyű, de magyarországi üzleti fókuszú nagyvállalat korábbi szerződése miatt politikai támadások célkeresztjébe került. A nyitott kérdéseket végül elrendező 1873. évi XIV. tc. az MPV-t illetően megerősítette a korábbi egyezményeket két jelentős módosítással; a magyar állam a féléves felmondási jogáról a közforgalmi üzletvitel 1859-es kezdetétől számolva 30 évre lemondott,¹¹ valamint – kalkulálva a Társaság ugyanebben az évben elkészülő mecsekszabolcsi bányavasútjával – a Társaságnak nemcsak csökkentenie kellett szénzállítási tarifáját, hanem kötelezte magát 1,5 millió mázsa kőszén szállítására a Pécs–Barcsi Vasúton. Mivel a szénzállítás tarifája szerint az előírt haszon a PBV vonalán 6 krajcár volt, így a törvény az ezáltal a PBV-nek biztosított 90 000 ft fix éves jövedelemmel nemcsak a már létező tulajdoni és kereskedelmi, hanem üzletpolitikai értelemben is összeláncolta a PBV-t és az MPV-t. Az ismertetett alapvetések és jogi kereteket után itt érdemes felmérni, az MPV-ről más-más perspektívában milyen kép rajzolódik ki.

„Az előrejelzés nehézségei miatt minél hosszabb a szolgáltatás vagy termék megvételével összefüggő szerződés időtartama, annál kevésbé lehetséges, sőt annál kevésbé kívánatos a vásárló számára, hogy előre meghatározza, hogy a másik félnek pontosan mit is kell tennie. A szolgáltatást vagy terméket nyújtó fél számára akár közömbös is lehet, hogy milyen lépéseket tesz, a szolgáltatás vagy termék vásárlója számára azonban nem. De a vásárló nem tudja előre, hogy milyen lépések megtételét fogja megkérőzni a szolgáltatótól. Így aztán a nyújtandó szolgáltatásokat csak általános formában határozzák meg, a részletek rögzítését későbbre hagyják. A szerződés csak azt tartalmazza, hogy a szolgáltatás vagy termék előállítójától milyen határok között milyen magatartásra lehet számítani. Hogy részleteiben mi várható tőle, arról nem szól a szerződés, azt később a felhasználó dönti el. Amikor az erőforrások feletti rendelkezés (a szerződés korlátain belül) ilyen módon válik a vásárló hatáskörévé, akkor jön létre az általam vállalatnak tekintett viszonyrendszer. Azokban az esetekben valószínű tehát a vállalat megjelenése, amikor a rövid

10 | A továbbiakban az Üszög és a bányák között épített és üzemeltetett bányavasúti szolgálat története nem képezi a tanulmány részét, csak az Üszög és Mohács közötti vasúti fővonal. A DDSG a későbbiekben is megőrizte, fejlesztette bányavasútját, az 1853-as szerződésből eredő adósságát pedig évente törlesztette.

11 | Megkövetve ezáltal a későbbi nagy vasútállamosító Baross Gábor kezét, mivel a fővonalra 1889. április 23-ától vált érvényesíthetővé az állam beváltási és üzletátvételi joga. Továbbá a korábbi egyezmények folyamánként a 90. év lejártá, vagyis 1948 előtti állami üzletátvétel esetén az államnak jelentős jóváírást kellett volna a Társaság részére visszafizetni, az 1890-es évek elejére pedig a magyar költségvetést már jelentősen megterhelték a végrehajtott vasút-államosítások, valamint a szintén nagy költségvetésű Vaskapu-szabályozás. Egyébként az üzletátvételi jog magyar állam részéről vállalt 30 évi lemondásáról már 1870-ben megállapodtak. DDSG 1870. 6. melléklet.

távú szerződés nem kielégítő” – áll a vállalatelmélet egyik alapvető tanulmányában.¹² Ebből a perspektívából nézve sokkal érthetőbbé válik az MPV – sokszor, sok helyen megírt¹³ – keletkezéstörténete, miszerint a Mecsekben a szénbányász vállalkozók által értékesített szenet fuvarosok szállították a bányákból a mohácsi kikötőig, ahol a DDSG emiatt drágán és szükségletei ellenére nem rendszeres időközönként tudott szenet nagy mennyiségben vásárolni. Már az 1840-es évekből jelentős helyi erők lobbiztak a vasútépítés ügyében, sőt, egy elvetélt vasúttársaság-alapítás¹⁴ is történt, de akkor még nem lehetett előre látni, hogy magán-vasúttársaság helyett társasági magánvasút fog létesülni.¹⁵ Az MPV-nek a távolsági és helyközi közlekedésben már kezdettől volt jelentősége, amit jelez, hogy a vasúti személyszállítás elindulása után nem sokkal már omnibuszjárat kötötte össze a pécsi belvárost az 5 km-re lévő üszögi vasútállomással.¹⁶ A már említett keresztirányú kapcsolatok jelentősége természetesen tagadhatatlan volt, ám érdemes a képet nemcsak Pécs városa, hanem a DDSG szemszögéből nézve is árnyalni, ugyanis a DDSG vasúti „affinitása” jelentősen túlmutat az MPV vonalán.

A DDSG-nek az 1867-ben alapított Pécs–Barcsi Vasútban (PBV) jelentős részvénytulajdona volt, igazgatóságának elnöke pedig a DDSG-részvényes Harkányi Frigyes lett.¹⁷ Nem véletlenül, mivel már az 1840-es évektől megfigyelhető Pécs város kereskedőinek nagykanizsai orientációja, így az 1854-es törvény értelmében kamattámogatással megépített, 1868. május 6-án átadott vasútvonal kapcsolatot létesített Barcson át a horvátországi és ausztriai piacokkal. Az MPV üzemeltetését kezdettől önállóan Pécssett végezte, majd 1868-tól a PBV-vel közösen, 1883-tól pedig Budapesten a Budapest–Pécsi Vasúttal (BPV) összeállva.¹⁸ 1889-ben a BPV államosítása nem érintette a PBV tulajdonjogát saját pályavonalához, ám az üzletvitelt és üzemeltetést a MÁV utóbb átvette. A MÁV az Üszög–Villány vonalra péage-jogot nyert,¹⁹ az MPV pedig ezután csak Mohács és Villány között üzemeltetett személyforgalmi járatokat, ugyanakkor az MPV üzletvezetése átköltözött a Fonciére-palotából a DDSG budapesti központi irodaházába.²⁰ Sajnos a MÁV–MPV

12 | COASE 2004: 63–64.

13 | Lásd 2. lábjegyzet és még sok más publikáció.

14 | Pécs–Mohácsi Vasútépítő Részvénytársaság. Igazgató: Czindery László, aki maga is szénbánya-tulajdonos volt. Lásd RAYMAN 2010 és Jelenkor, 1846. augusztus 27.

15 | Vállalaton belüli tranzakciókra nem érvényesíthető forgalmi adó. Talán emiatt (is) tapasztalható a téma szakirodalmában a nézet, miszerint az MPV vizsgálatában nincs igazi perspektíva. COASE 2004: 65.

16 | 1869-ben utasonként 30 krajcár viteldíjat kellett fizetni és 5 krajcárt a poggyászáért. Pesti Napló 1869. január 9.

17 | Apja, Koppely Fülöp az 1867-es nemesítéskor változtatta nevét Harkányira. 1895-től báró.

18 | A BPV-ben is volt DDSG-tőkeérdekeltség 100 000 ft értékben. A közös üzletigazgatóságról lásd MVÉ 1882:

476–482. és 484–488. A budapesti üzletigazgatóság székhelye az Andrassy út 2. Fonciére-palota (III. em.) volt.

19 | Péage-jog: vasúti pályavonal kizárólagos üzemi használatára jogosult fél hozzájárul, hogy a pályavonalat másik szerződő fél is azonos jogok mellett használhassa.

20 | Rudolf (ma Széchenyi) rakpart 3. A MÁV–MPV péage-szerződésről lásd VKK 1892. január 15.



Die Eisenbahn in Oesterreich-Ungarn

	Staatseisenbahnen
	Privat-Eisenbahnen
	Wasserstraßen
	Waldungen
	Wiesen
	Äcker
	Städte
	Flüsse
	Seen
	Grenzen

2. kép. Osztrák-Magyar Monarchia vasúti térképe állami és magántársaságok szerint, 1888 Forrás: MMKM TKGY 619.

EISENBahn-KARTE
VON
OESTERREICH-UNGARN.



péage-szerződést még nem sikerült fellelnem, ugyanakkor az általam áttekintett nyilvános források (beleértve a DDSG üzleti beszámolóit is) meglepően konzekvens módon hallgatnak az MPV tulajdonjogát illetően. Péage-szerződést nincs értelme kötni, ha a vasútvonal a magyar állam tulajdona (lásd 5-ös lábjegyzet), ugyanakkor mivel a MÁV fizetett, mégpedig a DDSG-nek e jogcímen, így logikusan következik, hogy ezen szerződés kevéssé „reklámozott” pontja a DDSG tulajdonjogának elismerése lehetett.²¹ A három vasúttársaság öt osztályból álló közös üzletigazgatóságát az államosítás után az MPV kiválásával átvette a MÁV Zágrábi Üzletvezetősége.²²

Jellemző a DDSG üzleti szemléletére az üszögi vasúti műhely ügye. Az 1857-es átadáskor Üszögön egy faszerkezetes gépműhely létesítettek, melyet utóbb a PBV is használt. Az épület 1878-ra már nagyon rossz állapotba került, ezért a kormányzat kérésére a Társaság ígéretet tett egy új, a pécsi vasútállomáson létesítendő műhely építésére, ha annak költségeit, valamint a saját üszögi, villányi és mohácsi állomásépületeinek felújítási költségeit felviheti a törlesztési alapba. Ez a korábbi egyezmények alapján nem lehetséges kérés végül jóváhagyást kapott a kormányzattól, így a Társaság a következő években elvégezte a munkákat.²³ A pécsi vasúti műhely az MPV és a PBV között 1881. november 9-én létrejött egyezség szerint közös használatban közös tulajdonba került, az építési költségek 2/3-át az MPV, 1/3-át a PBV állta.²⁴

II. Kötött kapcsolatok

A DDSG első pécsi kőszénbányáját, az András-aknát 1853-ben vásárolta meg, melyet követően a DDSG gyors ütemben vásárolta fel vagy bérelte ki a bányákat,²⁵ a kitermelt szén pedig az 1854. szeptember 1-én megnyílt Bányatelep és Üszög közötti vasúton szállították. Az első mozdony, a 2B-n2 építésű MOHÁCS a bécsi Gloggnitzer Maschinen Fabrik gyártmánya volt.²⁶ Az Üszög–Mohács pályaszakasz 1857. május 2-i átadásával

21 | Támpontot nyújt a VKK 1892. november 27-i száma, amelyben a DDSG kérésére közölt(!) helyreigazításban megemlítődik a Társaság tulajdonjoga az Üszög–Villány szakaszra. Különös, hogy Barthos Andor mértékadó publikációjában a péage-jog példái között nem említi a MÁV–MPV-szerződést. BARTHOS 1910: 176–177.

22 | HORVÁTH 2004: 81–82. és 293–294.

23 | Az üszögi műhelyről helyszínbemjárás után leltárt vettek fel, a munkagépeket és szerszámokat az új műhelyben használták tovább, de új beszerzések is történtek. MNL OL Z 1493. 1./8. (1873–1894). Fünfkirchner Werkstatt mappa (1879–1880).

24 | MVÉ 1881: 87–89.

25 | Az így létrejött Pécsbánya-telepen 1857-re már kicsit több, mint 1 millió négyszögöl (kb. 3,6 km²) területen folytatott bányaművelést. BABICS 1952: 28–30.

26 | LÁNYI 1999: 7. Megjegyzendő, hogy a Társaság Bányatelepen már az 1860-as évek elején két kokszolókemencét üzemeltetett, az előállított kokszt pedig szinte kizárólag saját mozdonyainak üzemeltetésére fordította. BERICHT 1863: 4.

a DDSG-n belül létrejött a Mohács–Pécsi Vasút Üzemvezetése (*Betriebsleitung der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn*) a porosz születésű Ludwig Bock vezetése alatt. Az MPV felett a bányavasúti pályaszakasz üzemeltetéséért egészen azok villamosításának befejezéséig, 1914-ig. A bányavasúti pályaszakaszok ezután önálló hálózatként a Pécsi Kőszénbányák alá kerültek át, jóllehet a szoros kapcsolat az MPV-vel, mint fővonalis vasúti üzemmel természetszerűen erős maradt, mivel a pályafelügyeletet és fenntartást továbbra is az MPV végezte.²⁷ Két kérdést érdemes megvizsgálni keresve a választ arra, hogy mennyiben futott kötött pályán az MPV. Kik voltak az üzem vezetői és hol helyezkedtek el a DDSG szervezeti struktúráján belül?²⁸

1. táblázat. Az MPV vezetői a kezdetektől az I. világháborúig

Mohács–Pécsi Vasút (MPV) vezetői	Titulusaik (szervezet neve)	Vezetői megbízás ideje
Ludwig Bock (1816–1896)	üzletvezető, Betriebs-Leiter (MPV, 1867-től MPV–PBV)	1854–1877
Kellemfy Károly (1835–1912)	üzletvezető, Betriebs-Leiter (MPV–PBV)	1877–1882
Thaly Emil (1841–1907)	közös üzletigazgató (MPV–PBV–BPV)	1883–1889
Horváth Lajos (?–?)	közös üzletigazgató (MPV–PBV)	1889–1891
Thaly Emil (1841–1907)	Magyarországi forgalmi igazgató és az MPV üzletigazgatója (1892-től)	1891–1907
Csatáry Frigyes (1860–1928)	Magyarországi forgalmi igazgató és az MPV üzletigazgatója	1908–1910
Neugebauer Viktor (1853–1919)	Magyarországi forgalmi igazgató és az MPV üzletigazgatója	1910–1917

27 | DDSG 1915. évi üzleti beszámoló 8. A bányavasúti szolgálatot 1914-től 3 db Ganz villamosmozdony látta el, szénszállításra pedig 10 db német gyártmányú, 44 t hordképességű Talbot kocsit állítottak üzembe. A Pécsi Kőszénbánya Igazgatóság ekkor már több, mint 20 km² terület felett rendelkezett.

28 | Vállalatok irányítása egyre nagyobb szaktudást és egyre kifinomultabb menedzsmentszemléletet követelt meg, mely igények megjelenését a vasútállalatok előtöréséhez szokás kötni. Emiatt már a 19. századi iparvállalatoknál megfigyelhető a nemzetközi tudástranszfer jelentősége, valamint a menedzserek új generációi esetében megkövetelt szakmai tapasztalat. Lásd bővebben CHANDLER 1977: 79–187.

Mint látható, az MPV vezetői pozíciója kezdetben egy relatív önálló, kevés előlépési lehetőséget tartogató pozíció volt. Ahhoz, hogy érthetővé váljon a pozíció *súlya*, Kellemfy Károly és Thaly Emil karrierjére kell fókuszálnunk. A cseh–morva katonatiszti származású Kellemfy Károly volt az első pesti pályaudvar, a Losonci pályaudvar²⁹ állomásfőnöke 1869-ben, ám a MÁV-tól kilépve az Alföld–Fiumei Vasútnál folytatta, ahol 1870-ben szegedi állomásfőnök, majd forgalmi és kereskedelmi felügyelő lett. 1877. augusztus 5-én lépett be a DDSG-hez középvezetőként, ahol a közös vasút üzletvezetőjeként dolgozott Pécsen 1882. november 1-ig.³⁰ Amikor megépült a Budapest–Pécs Vasút, a vasútépítésért a Közmunka- és közlekedési minisztérium részéről felelős Thaly Emil lett az immár három vasutat irányító közös üzletvezetőség budapesti székhelyű üzletigazgatója,³¹ Kellemfy pedig egyik helyettese. A BPV államosítása után „széteső” üzletigazgatóságot Thaly Emil egy „MÁV-os” kerülővel „elvesztette”,³² de visszakerülve a DDSG-hez a Társaság forgalmi igazgatójaként az MPV üzletigazgatója is lett egyben.³³ Kellemfy megmaradt helyettes igazgatói pozícióban, 1892-től azonban a MÁV-nál folytatta tovább.³⁴ Ami Thaly Emilről, a Magyarországi Forgalmi Igazgatóság volt a DDSG magyarországi csúcsszerve, mely vezetői pozíció súlyát a „külvilág felé” egy másik titulussal is jelezték: az első Dunagőzhajózási Társaság magyarországi képviselője.

Az új vállalati struktúrában az MPV mint különálló szerv önállóságát jelzi, hogy Thaly az MPV üzletigazgatójaként egészen apró, helyi ügyekben is levelezett.³⁵ 1907-ben Thaly Emil nyugdíjba vonulására számítva tervbe vették, hogy az MPV üzletigazgatója külön személy legyen (Hauser János igazgatóhelyettes előléptetésével), ám ez nem valósult meg.³⁶ Thaly Emil 1907. október 22-én halt meg, 1908 januárjában kinevezett utódja pedig megtartotta az MPV üzletigazgatói pozíciót. Kiemelendő, hogy mind Csatáry Frigyes, mind

29 | Ma Józsefvárosi pályaudvar.

30 | MÁV KI SU.10386. MÁV Személyzeti ügyek, Vezérgazgatóság. Kellemfy szolgálati adatlapját illetően köszönetem Opauszki István MÁV-levéltáros segítségét. Előéletéről lásd EISENBAHN SCHEMATISMUS 1869: 189., EISENBAHN SCHEMATISMUS 1870: 248.

31 | Thaly Emil ekkorra már jelentős vasútépítési tapasztalattal rendelkező mind beruházói, mind szabályozói oldalról, mivel 1872-ben már a minisztérium vasútüzletügyi osztályán dolgozott. EISENBAHN SCHEMATISMUS 1872: 7., 1884: 416. Életről lásd Magyar Ipar 1907. október 27., SZINNYEI 1914: 77.

32 | Thaly a BPV államosítása után bekerült a BPV igazgatóságába a vasúttársaság MÁV-ba való beolvasztásáig. VKK 1889. május 29., MAGYAR COMPASS 1890: 578.

33 | Thaly-t a DDSG-n belül feljebb lépő Ullmann Lajos javasolta maga helyett az 1891. október 22-én Bécsben tartott igazgatósági ülésen, ahol egyhangúlag meg is választották. Jelzésértékű, hogy a jegyzőkönyv kiemeli; Baross Gábor nem emelt kifogást ellene. BFL VII.2.e 6546. számozatlan irat.

34 | Budapest Duna jobbparti üzletvezetőség helyettes üzletvezetője lett (üzletvezető: Horváth Lajos), 1898-tól kelenföldi előnnyel nemesítették és nyugdíjba vonult. VKK 1892. május 1., Szolgálati adatlapja MÁV KI SU.10386.

35 | Thaly maga válaszolt a németbólyi tisztartó levelére, aki további kedvezményeket szeretett volna érvényesíteni a vasúton üresen visszaszállított tejesedényekre. MNL BaML XIII.11.-IV.3.431.1893.64.

36 | Pesti Napló 1907. június 23. és 29., valamint december 13., Hauser János 1892-től az MPV műszaki és forgalmi osztályvezetője volt, 1909-ben már nyugdíjas. VKK 1892. január 22., Pécsi Napló 1909. április 21.

Neugebauer Viktor vasutas háttérű felsővezetőként lettek a DDSG magyarországi forgalmi igazgatói.³⁷

Második kérdésként fel kell tennünk, hogy milyen *jelentősége* volt az MPV-nek a DDSG szervezetén belül. E kérdést statisztikai adatsorok révén céloz megragadni, vagyis a személyforgalom trendjei és az önmagában problematikus szénzállítás egyes adatsorai révén, valamint kitekintéssel az áruforgalom problematikájára. Az alábbi adatsorok a DDSG éves üzleti beszámolóiban közölt adatokon alapulnak, melyek 1879-től kisebb hiányokkal 1918-ig fellelhetők levéltárban.³⁸ Egyes adatsorok esetében a Magyar Statisztikai Évkönyvek is segítségemre voltak, így bizonyos trendek visszavezethetők 1867-ig.³⁹ A vasúti üzem kulcsfontosságú járművei a mozdonyok, így szükséges e téren is néhány adatot közzétenni. Az MPV esetében némi hullámzás figyelhető meg 1867 és 1877 között, amikor 8 mozdonyról indulva 14 üzemben tartott mozdonyig nőtt a járműállomány (1872 és 1874 között), majd 1877-re lecsökkent 9-re. 1878-tól egy év kivételével⁴⁰ a tanulmányom által lefedett időszakban végig 13 mozdony üzemelt. A mozdonyok saját pályaszámot és nevet is kaptak, a név mindig szorosan együtt járt a pályaszámmal, vagyis selejtezés után az új jármű a selejtezett egység pályaszámát „megörökölte”.⁴¹ A teherkocsik összesített állományadatai szerint 1867-től 1914-ig 275 teherkocsiról 607 teherkocsira nőtt az állomány; az átlagos,



3. kép. Thaly Emil DDSG forgalmi igazgató fényképe Forrás: MMKM TFGY 8086.

37 | Neugebauer Viktor a MÁV-tól nyugdíjba vonulva 1 évig a Közlekedési Múzeum igazgatóhelyettese volt (1909. 07. 01.–1910. 08. 31.) mielőtt elfogadta volna a DDSG ajánlatát a forgalmi igazgatói posztra. MNLOLZ 1524. MÁV Igazgatóság bizalmas jelzésű iratok, 138. doboz, 190026/1909. ügyirat és MNL OLZ 1524. MÁV Igazgatóság bizalmas jelzésű iratok, 138. doboz, 254195/1910. ügyirat. Neugebauer utódja 1918 januárjától azonban már pénzügyi vezető, Vas Ferenc lett.

38 | BFLVII.2.e. 120-122. első Dunagőzhajózási Társaság cégbírósi iratai. Az üzleti beszámolókból leszűrt üzemi eredmények (bevételek, kiadások) összesítése során nem várt problémákba ütköztem, így azoktól jelen publikációban kénytelen vagyok eltekinteni.

39 | MSÉ 1872-1883.

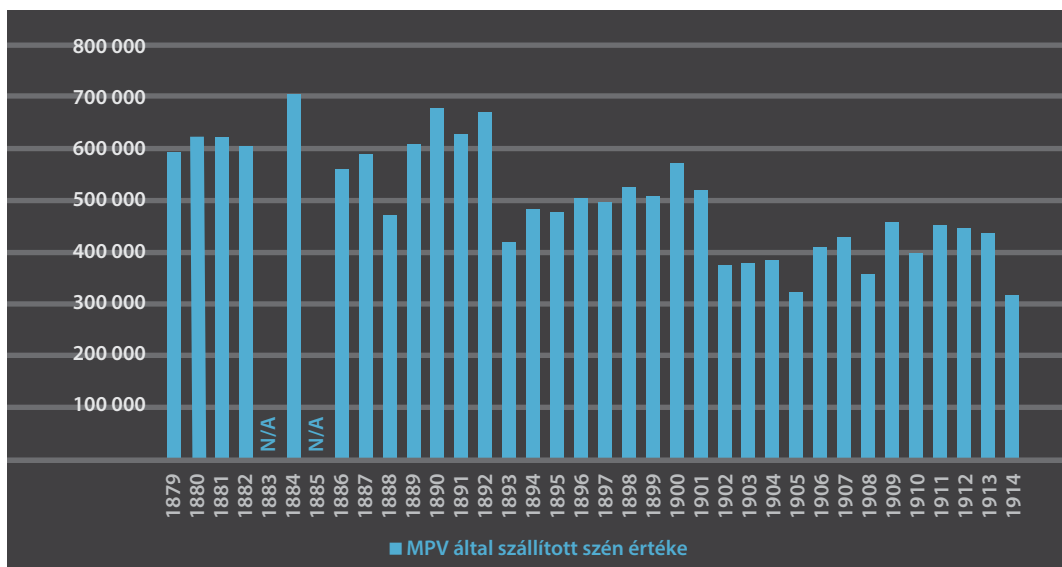
40 | 1879-ben 14 db.

41 | Mozdonyok nevei pályaszám sorrendjében: 1. psz. MOHÁCS, 2. psz. PÉCS, 3. psz. BARANYA, 4. psz. ÜSZÖG, 5. psz. VILLÁNY, 6. psz. TÖTTÖS, 7. psz. ÁTA, 8. psz. DONAU/DUNA, 9. psz. DRAU/DRÁVA, 10. psz. NÉMET-BÓLY, 11. psz. TRINITAS, 12. psz. BÁNYATELEP, 13. psz. VASAS, psz. nélkül SIKLÓS. Lásd bővebben LÁNYI 1999.

forgalomban tartott teherkocsi-állomány 1896-ig kb. 350–400 kocsit jelentett. 1896-ban 100 új teherkocsival bővült az állomány, elérve a 458-at, 1907-ben pedig további 150 kocsival együtt már 608 teherkocsi futott az MPV pályavonalain.⁴² Érdekesség gyanánt említhető, hogy a vizsgált korszakban mindvégig már az 1860-as évektől ugyanazon 1 hőékét használták.⁴³

Ami az MPV áruforgalmát illeti, jelentősége 1867 után nőtt meg, mégpedig igen gyorsan, ugyanakkor az üzleti beszámolók alapján lehetetlen reális képet kapni az MPV áruforgalmáról, mivel előbb a Pécs–Barcs, utóbb a Villány–Eszék vonalak bekötésével robbanásszerűen megnőtt a tranzitforgalom melynek adataiba belevették a saját áruforgalmi teljesítményt is. Rátérve a szén szállításra, az üzleti beszámolókból többé-kevésbé lekövethető a szállított szén mennyisége, ugyanakkor üzletpolitikai okok miatt a rezsizsén⁴⁴ mennyiségének megállapítása nehézségekbe ütközik. E tanulmányban területi okok miatt csak az összesített széneladásról közlök adatsort:⁴⁵

1. grafikon. Szén- és szénkészítmény-szállítás bevételei 1879–1914



42 | Az 1913. évi üzleti jelentés szerint egy kocsit selejtezni kellett.

43 | A III. fejezetre való referenciális céllal itt közlöm az AFV mozdony- és vasúti teherkocsi-állományát a vasút 1884-es államosításakor: 38 mozdony és 676 teherkocsi, melyből 25 szálfaszállító, 50 sertés-, 9 lószállító kocsi volt. Ugyanekkor PBV állományát 9 mozdony és 167 teherkocsi (melyből 6 sertésszállító kocsi volt), az MPV állományát 13 mozdony és 341 teherkocsi alkotta, melyből 2 szálfa-szállító és 1 lószállító kocsi volt. MVÉ 1883/1884: 10., 139. és 272.

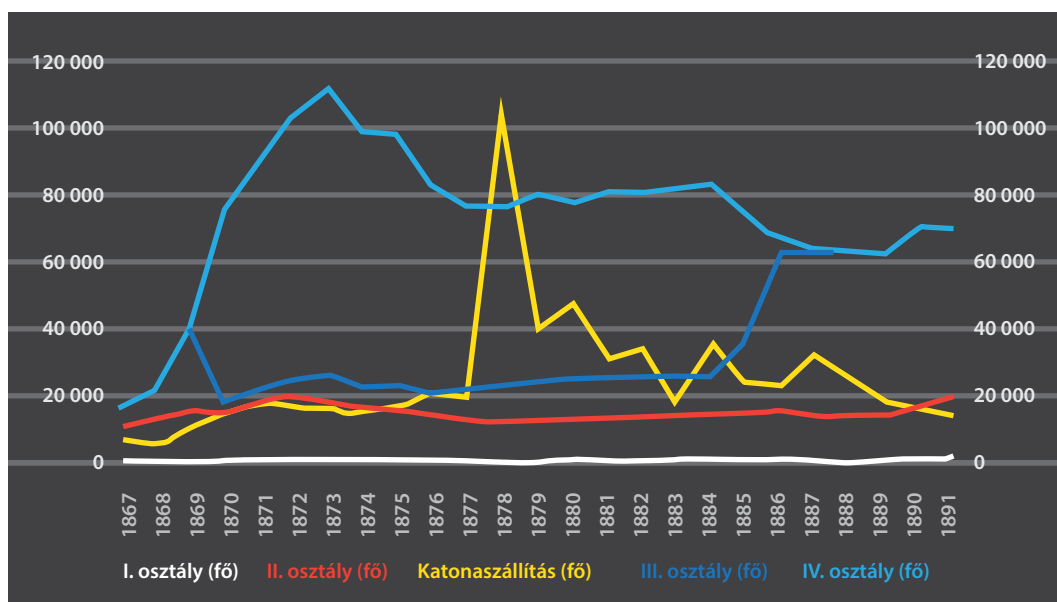
44 | Rezsizsén: a vállalat saját üzemi fogyasztására használt szén.

45 | A jelentések 1899-ig ft-ban, 1900-tól K-ban számoltak, így utóbbi adatsorokat visszaváltottam ft-ra. Az 1883-as és 1885-ös üzleti beszámoló adatai hiányoznak.

A szénzállítás bevételecsökkenése mögött több tényező állt, de mindenekelőtt kettő: az, hogy a pécsi DDSG bányaművelés több akna esetében túljutott a kedvező szénrétegeken, a szénpiac pedig egyre telítettebbé vált.⁴⁶ Ugyanakkor nem jelentéktelen összegekről van szó még akkor is, ha az 1886 és 1892 között nyilvánosságra hozott rezsizszen-szállítások alapján kb. 70–75%-ra tesszük a rezsizszen arányát.⁴⁷ Valamennyi szén már a kezdetektől vasúti üzemi célokat szolgált, részben saját érdekek mentén (pl. a közös üzletigazgatóság idején), részben a Déli Vasút, részben pedig a MÁV részére.

A DDSG számára a vasúti személyforgalom üzletpolitikai értelemben nem volt jelentős tényező, ugyanakkor mint közszolgáltatás, a magyar állam felé némi alkupozíciót biztosított. Az üzleti beszámolókból 1892-ig a teljes vonalon teljesített személyforgalom kinyerhető, utána azonban csak a Mohács–Villány szakasz személyforgalmát publikálták. Ez a MÁV péage-szerződés miatt bekövetkezett módszertani törés azonban további lehetőségeket rejt magában.

2. grafikon. MPV személyforgalma 1867–1891



Az 1878-as kiugrás a katonaszállításban természetesen Bosznia okkupációja miatt következett be, ezáltal nagyszerűen láthatóvá válik, hogy a MPV mennyire jelentős, integráns része volt a magyar vasúthálózatnak. A személyforgalmi diagram készítése

46 | BABICS 1952: 67–79.

47 | Erdősi az 1863–1875 közti adatok alapján 80–85%-ra becsülte a rezsizszen arányát. ERDŐSI 1973: 210.

során felmerült a dilemma, hogy halmozott vagy szimpla vonalsort alkalmazzak, mivel az adatok értékelése során mindegyik másként torzít. Emiatt úgy döntöttem, hogy szimpla vonalsort alkalmazok, kivéve a III. és IV. osztályú utasok adatai esetében, ahol a vonalsor halmozott. Ennek oka közlekedéstörténeti; 1886-ban megszüntették a IV. osztályt, a meglévő kocsikat pedig átépítették az igényeknek megfelelően. Ez az igényeknek megfelelő átépítés az MPV esetében azt jelentette, hogy az 1871-ben elért személykocsi-állomány, vagyis a többségében már akkor is hosszú évek óta használatban lévő 14 db személykocsi⁴⁸ összetétele az alábbiak szerint módosult:

2. táblázat. Az MPV személykocsi-állománya

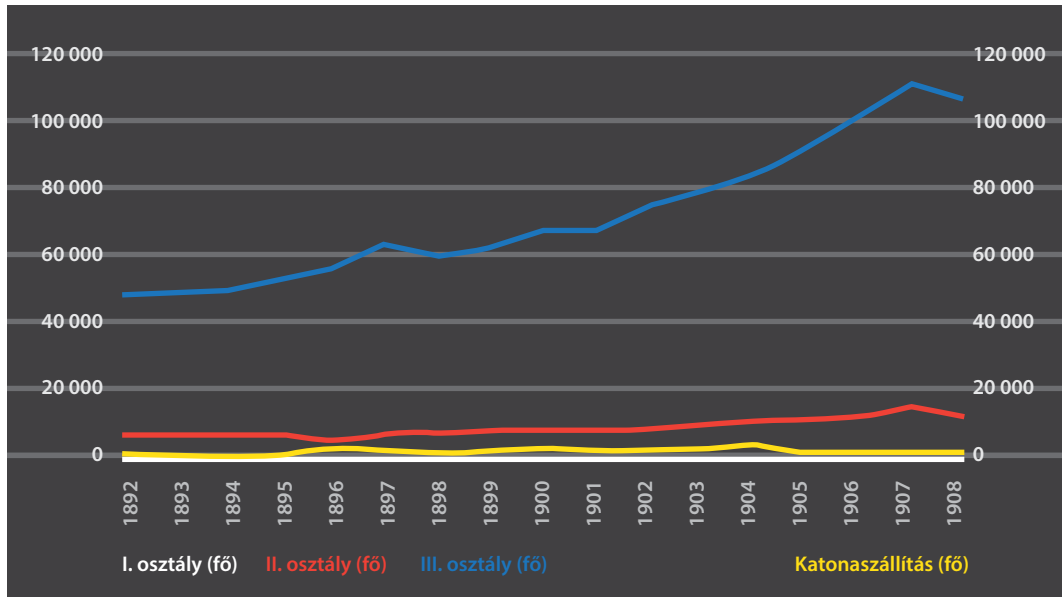
Személykocsik típusa 1886 előtt	Személykocsik száma 1886 előtt (db)	Személykocsik típusa 1886 után	Személykocsik száma 1886 után (db)
I./II./III. oszt.	3	I./II. oszt.	1
II./III. oszt.	4	I./II./III. oszt.	2
III. oszt.	3	II. oszt.	1
IV. oszt.	3	II./III. oszt.	3
IV. oszt. postaszakasszal	1	III. oszt.	6
-	-	III. oszt. postaszakasszal	1

A táblázat alapján nagyon valószínű, hogy az egyik I./II./III. osztályú kocsiból lett I./II. osztályú kocsi, az egyik II./III. osztályú kocsiból II. osztályú kocsi, a korábbi IV. osztályú kocsik pedig mind III. osztályú kocsik lettek. Mindenesetre a DDSG egyértelműen

48 | Az átépítések fokozatosan valósultak meg, adataim szerint legkésőbb 1890/92-re befejeződtek. Az adatok alapján a Közlekedési Múzeum gyűjteményében fennmaradt 21. psz. MPV személykocsi volt az egyetlen létező I./II. osztályú személykocsi, míg a gyűjteményben található másik MPV kocsi az MPV CF 25 III. osztályú postaszakaszos személykocsival azonos. VKK 1881. július 6. és VKK 1892. március 27. 1906-tól 13 db, mivel egy személykocsit átépítettek postakocsivá. Megjegyzendő, hogy a hivatalos statisztikai évkönyvekben az 1870-es szerepel I./II. osztályú MPV személykocsi, ugyanakkor a 21. psz. MPV személykocsi restaurálásakor feltárt 1887-es gyári tábla megerősíti a feltételezést, miszerint az irreguláris jellegű I./II./III. osztályú személykocsit I./II.-es kiosztású kocsiként vitték fel az évkönyvekbe. Ugyanígy feltételezhető a statisztikai évkönyvek adatkezelése (személykocsi helykiosztása helyett ülőhelyek számának közlése) alapján, hogy 1886 előtt a III. osztályú személykocsik eredetileg II./III. osztályú kiosztásban futottak. KOLTAI 1977.

nem szívesen investált vasúti személykocsikba.⁴⁹ A személyforgalmi adatok 1892 után jelentősen alacsonyabb értékről indulnak és a lassú, de egyenletes növekedést mutató III. osztályú személyforgalmat kivéve alacsony értéken stagnálnak.⁵⁰

3. grafikon. MPV személyforgalma 1892–1908



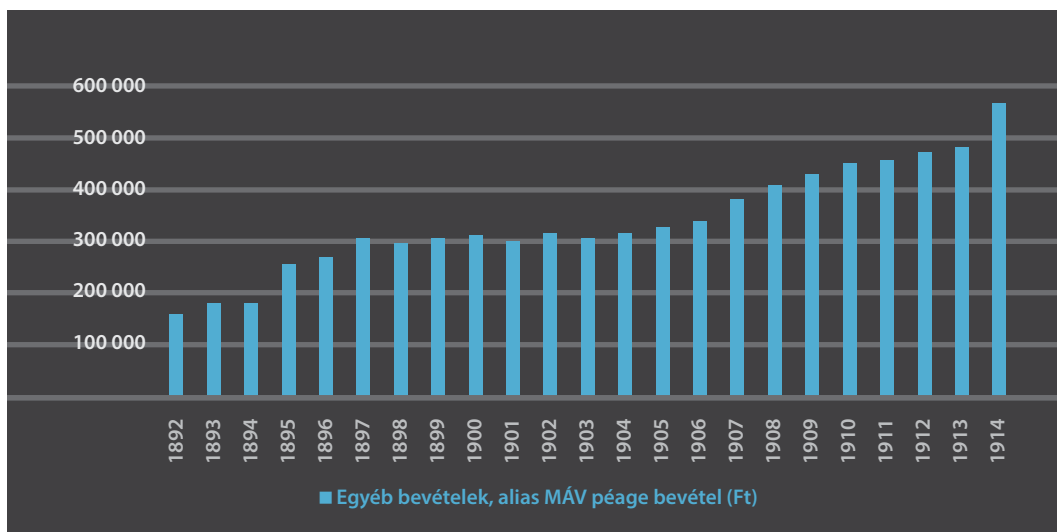
Végül egy beszédes, bár a DDSG által szándékolatlan elkendőzött adatsorra szeretném felhívni a figyelmet; az MÁV által a DDSG-nek fizetett péage-járadékra. Az adatsor sajátossága, hogy az üzleti beszámoló készítői következetesen egybemosták a péage-bevételt az egyéb bevételekkel (pl. távírdaszolgálat, bérszolgáltatások, bérlemények stb. bevételei).⁵¹

49 | Sőt, az MPV 1908-ban vasúti kocsikat hirdetett eladásra, bár az általam feldolgozott adatok szerint végül nem történt értékesítés. A hirdetést közlétező újságot idézve: „Ez a hirdetmény örvendetes előszele annak a változásnak, amely a mohács–villányi vonalon rövidesen be fog következni. A régi korhad kocsik helyébe, amelyekben úgy a közönség, valamint a vasúti kalauzok testi épsége állandó veszélyben forgott, modern s a mai kor követelményeinek megfelelő kocsik fognak kerülni. És nekünk, akik folyton zúgolódtunk a mohács–pécsi vasút üzletgazgatóságának, a közönséggel szemben tanúsított nemtörődömsége miatt nem lesz többé panaszra okunk.” Mohács, 1908. január 26.

50 | A III. osztályú személyforgalom feltehetően a Villány–Pécs szakasz személyforgalmán jelentős növekedést mutató „zónázó” személyforgalom forgalomduzzasztó hatása miatt emelkedett.

51 | Ezek a bevételek 1886 és 1892 között 15–20 000 ft körül alakultak. Természetesen az 1900 utáni adatsorokat itt is visszaváltottam ft-ra. A DDSG 1892. évi üzleti beszámolója szerint a MÁV a Társaságnak éves fix átalányt fizetett, valamint tengelykilométer-szám alapján további pályahasználati díjat.

4. grafikon. MPV péage bevétele 1892–1914



A péage-járadék látványos indikátora nemcsak a megélenkülő MÁV tranzitforgalomnak, hanem szintén megnövekedett helyi személy-, és még inkább áruforgalomnak.⁵²

III. Másnak térkép e táj⁵³

Ha vasút-, út- vagy postahálózati térképre pillant az ember, megyék és régiók területeinek, közlekedési folyosók hálózatainak és bizonyos földrajzi elemeknek egymást fedő rétegeit szemléli. A falvak között futó utak, utakat metsző patakok és patakokat (is) bomlasztó mocsarak jellemzik Baranya vármegyének délkeleti sarkát. Van azonban e kistérségnek egy másik, térképről nem feltétlenül leolvasható jellemzője; a nagybirtok-rendszer. Az MPV egyértelműen vállalati-üzemi okságnak köszönheti létezését, ugyanakkor a térségben elfoglalt pozíciója folytán a vasút piacörzet-alakító szerepét sem lehet eltagadni. Az MPV a helyi földbirtok-viszonyokból következően a Pécs és Mohács közötti piacörzetben a helyi uradalmi árutermelés egyik kereskedelmi előmozdítója lett.⁵⁴

52 | Jóllehet 1914 után a MPV a Pécsi Kőszénbánya főüzemről kompenzációban részesült a pályafenntartási és felügyeleti tevékenységéért, melyet szintén az Egyéb bevételek rovatba vezettek át.

53 | Köszönöm Kaposi Zoltánnak az 1911-es Gazdacímár Baranya vármegyei fejezetét, útmutatást az uradalmakat érintő források, szakirodalom és egyéb felmerülő kérdéseimet illetően.

54 | Az MPV és az uradalmak kapcsolatához egy köztes adalék, hogy a kiépített telegráfvonalak az MPV vonalát követték leágazásokkal Németbólyba, Főherceglakra, Harkányra Siklóson át, Üszögről Mecsekszabolcsba és Pécsbányatelepre, valamint Pécsről külön Göröcsönybe.

I. térképmellékletben jelzem az első világháború előtti állapot szerint a térség uradalmainak kiterjedtségét, valamint az áruszállításban és értékesítésben szerepet játszó vasútvonalakat, kikötőket.⁵⁵

1. térkép, Nagybirtokosok birtokállománya települések szerint Baranya vármegye délkeleti részén 1910 körül



55 | A térkép az 1911-es Gazdacímtár adatain alapul. A színezés a színezett településeken jelen lévő nagybirtok földtulajdoni hovatartozását mutatja.

Vasút és uradalmak, árutermelők kapcsolatáról általában egyoldalú művek születtek; vagy a vasút van fókuszban, megemlítve a hozzá fűződő árutermelői érdekeket, vagy az uradalmak, az árutermelés van fókuszban, megemlítve, hogy a vasúti kapcsolatok e téren igen hasznosak. E témában Frisnyák Zsuzsa művei azok, melyekben akár a helyi, akár a hálózat perspektívájából közelítve kaphatunk képet ezen kapcsolatokról. Tanulmányomban természetesen a lokális szempontok lesznek elsődlegesek, ám úgy vélem, a lokalitás képes rámutatni a vasútvonal és uradalmi termelés hálózatban elfoglalt pozíciójára is.⁵⁶

Baross Gábor egységes zónatarifájának köszönhetően Pécs városának 25 km-es körzetében⁵⁷ kialakult egy mezőgazdasági kistermelői réteg, amely Pécssett célzottan értékesítette termékeit (tej, tejtermékek, hús, húskészítmények, gyümölcsök, zöldségfélék). Az MPV 30,508 km hosszú Üszög–Villány szakaszán közlekedő MÁV-járatok esetében ez a jelenség részben a személyforgalom adataiban rejtőzik, jelentős kutatási nehézséget okozva. Ami a nevezett termelői körzetet illeti, három uradalom volt Pécs közvetlen közelében; a Benyovszky-uradalom egyes birtokai, Brázay Kálmán pellérdi, valamint Grósz Antal üszögi uradalma.⁵⁸ A MÁV szállítási szolgálati kézikönyve szerint Grósz Antal az átai állomás marharakodóját kizárólagos jogosultsággal használta, amennyiben a be- és kirakodás saját költségen közvetlenül végeztetett a fuvarosok és a vasúti kocsik között. Mindhárom uradalom és a Pécshez közeli egyházi birtokok azonban logikus módon a szekeres áruszállítást preferálták.⁵⁹

Edvi Illés Sándor adatai közül a pécsi értékesítés tekintetében a pécsi központi pályaudvarra érkeztetett árucikkek közül kettő érdemel figyelmet; a 3000 t gabona (származási hely: Mohács, Dárda, Németbóly és Eszék) és a 2000 t tej (származási hely: „*mohács-pécsi és pécs-barcsi vasút állomásai*”). Ezen mennyiségek egy részét helyben fogyasztották, egy részét pedig feltehetően továbbértékesítették, illetve Edvi Illés Sándor csak a legnagyobb tételben szállító uradalmakat tüntette fel, ezért nem látszik származási hely

56 | Megjegyzendő, hogy lokalitásból hálózati pozícióra következtetni alapvetően helytörténeti-néprajzi szemzőg. Helytörténeti szemzőgre lásd PÁLINKÁS 2004, néprajzi szemzőgre SZABÓ 1999, újabban MÁTÉ 2008 és MOLNÁR 2015.

57 | Nyugatra Szentlőrincig, délre Villányig és északkeletre Pécsváradig, mely körzetet a mai központi vasútállomástól kell számolni, nem az üszögi állomástól. MAJDÁN 2005: 69. A jelenség oka, hogy egy 25 km-es III. osztályú menettérri vonatjegy ára (25 krajcár) már pár tucat tojás vagy egy kosárnyi zöldség piaci értékesítéséből visszajött, a szomszédos forgalmi szakaszjegy pedig még olcsóbb volt. Ez a fajta város és vidék gazdasági szimbiózis az országban másutt is kialakult, megerősödött. Pécsről bővebben lásd KAPOSI 2013.

58 | Más uradalmak feltehetően nem piaci értékesítésben gondolkodtak, például Hosszúhetény községe, a Pécsi Püspökség vagy a Vallásalap uradalma. EDVI ILLÉS 1896: 508–509. 1914-re Pécsen kívül Pellérden, Üszögön és Átán egyaránt volt hídmérleg és marharakodó is, Siklós-Vokány állomáson csak marharakodó. Ezeket feltehetően a MÁV létesítette. MÁV 1914: 24. Villánytól keletre Németbólyon is volt marharakodó. MÁV 1914: 45.

59 | FRISNYÁK 2006: 37.

szerint Benyovszky, Brázay vagy a Grószok uradalma.⁶⁰ Ugyanakkor a nagybani, vagyis uradalmi szinten folytatott mezőgazdasági késztermék-értékesítés nyomába eredve az MPV egykorú áruforgalmi adatai rámutatnak a térségi árutermelés tágabb dimenzióira.⁶¹

3. táblázat. Az MPV által szállított legfontosabb árucikkek

MPV által szállított áru	gabona, hüvelyes és olajos termények	bor
1895	11 355 t	3445 t
1896	13 859 t	3092 t

Amíg a nagykanizsai és pécsi terménykereskedők által felvásárolt gabona, hüvelyes és olajos termények döntően az 1882-ben létesített Barcsi Közraktárba szállítottak,⁶² addig a tej, tejtermékek esetében csak kivételes esetben történt nem lokális értékesítés. A bor komplikáltabb árucikk; a bortermelés és -értékesítés mögött nem tisztán uradalmi érdekek húzódtak meg, ugyanakkor jelentős részben nem is lokálisan értékesített árucikkről van szó, emiatt némiképp paradox módon a bortermelők jelentős lobbierőt voltak képesek felmutatni.⁶³

A vasút közelsége érezhetően elősegítette a helyi termelői áru országos forgalmazását, ami önmagában triviális állítás, ugyanakkor a Mohács–Pécsi Vasút és vasútvonal jellegéből fakadóan ezen jelenségről jelen ismereteim szerint csak az 1880-as évek kezdetétől beszélhetünk.⁶⁴ A helyi uradalmi árutermelés és az MPV kapcsolatát illetően sajnos kevés forrás érhető el, ezért kettős módszertant fogok követni. Egyrészt szükséges megvizsgálni, hogy a DDSG miként viszonyult a helyi termelőkhöz, mint potenciális ügyfelekhez. Másrészt szükséges megvizsgálni, hogy mire törekedtek a helyi uradalmak a vasúti szállítás lehetőségeit illetően. Vagyis egyrészt követhető, milyen infrastrukturális beruházásai voltak a Társaságnak az MPV vonalán, másrészt felvázolható egy „uradalmi

60 | Nem kockázatos feltételezni, hogy ekkora mennyiségű gabona és tej piacra vitelére üzemi szintű, specializált állattartással és nagy kiterjedésű szántóval rendelkező uradalmak voltak képesek, a származási helyek pedig el is igazítanak minket ez ügyben. Edvi Illés Sándor a MÁV felkérésére végezte az adatgyűjtést, melynek hátterét és az adatok használhatóságának mértékét illetően lásd FRISNYÁK 2006: 6–14.

61 | VASÚTÜGY 1897: 221.

62 | EDVI ILLÉS 1896: 496. A Magyar Leszámítoló- és Pénzváltó Bank a Déli Vasút állomásán közel a barcsi kikötőhöz létesítette raktárát nagy mennyiségű áru tárolására, illetve- és vámkezelésére, bizományi értékesítésére és szállítmányozására. A Banknak közraktárai voltak Budapesten, Szegeden és Temesvárott is.

63 | A villányi bortermelés jelentőségét illetően megemlítenő, hogy 1890-es évek előtt országosan az egyik legjelentősebb bortermelő térségről volt szó, a pécsi borkereskedők pedig a legnagyobbak közé tartoztak. Köszönöm Kaposi Zoltánnak a szíves közlést.

64 | Erdősi Ferenc által készített statisztikák hitelesek ugyan, ugyanakkor véleményem szerint az egyes és különös árucikkek forgalmi volumene sem az MPV és a helyi termelők, uradalmak kapcsolatát nem valószínűsíti, sem nem utal arra a szerző, hogy ez a kapcsolat releváns kutatási felvetés lehet. Lásd ERDŐSI 1973.

perspektíva” a vasútvonalat illetően. Az MPV Mohács–Üszög vasútvonalának építményeit közelebbről megvizsgálva meglepőnek nem mondható, de mégis lényeges információkat lehet felfedezni.⁶⁵ Az őrházakat 1-től 68-ig számozták eredetileg Pécsbányától Mohácsig, ám feltehetően az 1890-es években megfordították a számozást; így 1-től 63-ig Üszögről, utána onnan Pécsbányáig 68-ig számoztak.⁶⁶ A MÁV 1892 után megtartotta az őrházak számozását Üszög és Villány között.

4. táblázat. Az MPV vonalán létesített állomások és megállóhelyek 1912 körül

Állomás/megállóhely neve	Vasúti fel- és magasépítmények 1912 körül
Mohács állomás	felvételi épület víztoronnyal és állomásépülethez tartozó élelmezési és italmérési joggal, áruraktár, rakodó ponk, vízállomás, mozdonyszín, fordítókorong, szénrakodó, marharakodó, hídmérleg, pályafenntartási raktár és iroda, műhely, vonatkísérő laktanya, tűzifecskendő fészter, lakóépületek
Nagynyárad megállóhely*	őrház váróteremmel
Németbóly állomás	felvételi épület víztoronnyal és állomásépülethez tartozó élelmezési és italmérési joggal, áruraktár, rakodó ponk, őrbódé
Hercegszentmárton megállóhely**	őrház váróteremmel
Villány állomás***	MÁV és MPV közös állomása felvételi épülettel, víztoronnyal és állomásépülethez tartozó élelmezési és italmérési joggal, 7 mellékvágány, áru- és gabonacsarnok, marharakodó, szénrakodó, rakodó ponk, vízállomás, mozdonyszín, mozdony fordítókorong, hídmérleg, lakóház
Németpalkonya megállóhely†	őrház váróteremmel
Siklós-Vokány állomás	felvételi épület két váróteremmel
Áta állomás	felvételi épület víztoronnyal és állomásépülethez tartozó élelmezési és italmérési joggal, ideiglenes vízállomás, 2 mellékvágány
Szőkéd megállóhely‡	őrház
Pécsudvard megállóhely	őrház váróteremmel
Üszög állomás	MÁV és MPV közös állomása felvételi épülettel, víztoronnyal és állomásépülethez tartozó élelmezési és italmérési joggal, kőszén-sikló, árucsernok, 2 rakodó ponk, vízállomás, mozdonyszín 3 mozdonyra, mozdony fordítókorong, tolópad, lakóház, 13 mellékvágány (!)

* 1892-ben létesítették. Mohács és Vidéke 1892. október 16. / **1897-ben létesítették. VKK 1897. január 8. / *** Villánykövesd kitérővágányt helyi kőbánya-vállalkozók használták, de nem kizárólagos jogosultsággal. MÁV 1914: 45. / † 1895-ben létesítették. Pécsi Figyelő 1895. január 26. / ‡ Szőkéd község közönségi adakozásából összegyűlt 1600 koronát a MÁV-nak befizetve építtetett magának egy őrházat megállóhely létesítése céljából, azonban hiába készült el az őrház 1910 végére, csak 1912 márciusában helyezték üzembe. Pécsi Napló 1910. november 19. és Pécsi Napló 1912. március 17.

65 | A táblázat adatainak forrása: MMKM HSZGY 88., 209. és 443. A hossz-szelvények közül az 1912 körüli állapotot mutató példányokat használtam. A magántulajdonban lévő kitérő vágányok, fel- és magasépítmények nem szerepelnek a hossz-szelvényeken és a táblázatba sem vettem fel azokat.

66 | MNL OL Z 1638. 269. Mohács–Pécsi Vasút központi telekkönyvének ceruzás jelölései. A táblázatban dőlt betűvel jelzem a hossz-szelvényeken nem szereplő egyéb, nem mellékes információkat.

Az MPV vasútvonalán számos kisebb híd, illetve híd alatti gyalogos átjáró épült, sőt, a pécsudvardi 51. számú őrháznál lévő hidat híd alatti marhahajtási út létesítésének igényével építették. Nagynyáradon és Hercegszentmártonon csak 1-1 percre álltak meg a személyforgalmi szerelvények. Talán nem mellékes megemlíteni Siklós és környékének helyzetét. Siklóst elkerülte az 1850-es évek MPV vasútépítése és ez a kimaradás már az 1870-es években erősen éreztette hatását.⁶⁷ Ami a személyforgalmat illeti, a Siklóshoz legközelebb álló Trinitás állomás csak részben tudta kielégíteni az utasok igényeit, az áruforgalom igényeinek kiszolgálására pedig alkalmatlan volt. A MÁV gesztust gyakorolt az állomás átnevezésével,⁶⁸ de beruházni már nem volt hajlandó, így Siklós utóbb a Drávavölgyi HÉV és a Pécs–Harkány–Donji Miholjaci HÉV révén kapcsolódott be a vasúthálózatba.⁶⁹ E fejlemény legnagyobb haszonélvezője gróf Benyovszky Lajos Siklós és Göröcsöny központú uradalma lett.⁷⁰

A táblázatból kiindulva egyértelmű, mely állomások milyen vasúti infrastruktúrával milyen szolgáltatásokat tudtak nyújtani. Ha a feltételezett uradalmi áruszállítás csomópontjait keressük, akkor feltűnő, hol található hídmérleg, marharakodó és mellék- vagy iparvágány. Az MPV vasútállomásai közül elsőként az üszögi érdemel figyelmet, ami tulajdonképpen a DDSG szénelosztó pályaudvaraként működött. Itt rakodták fel a MÁV által megvásárolt szenet, innen szállították tovább a rezsizsenet és az értékesítésre szánt szenet Mohácsra, ugyanakkor a Grósz-uradalom számára nagy jelentőséggel bírt.⁷¹

A villányi állomás 1871 után jelentős vasúti csomóponttá vált, ami kihatott a helyi termelők életére is. Nemcsak az egy-egy áru termelésében és eladásában érdekeltek (bortermelők, kőbánya-vállalkozók, gabonatermelők) számára, hanem természetesen az uradalmak számára is kiemelten fontos volt a villányi pályaudvar.⁷² A helyi igények felől nézve jelzésértékű, hogy a Pécsi Figyelő helyi bortermelőkre és borkereskedőkre hivatkozva emel panaszt a villányi állomás „*czélszerűtlen berendezése s szűk volta ellen*”.⁷³ Talán nagyobb súllyal esett latba Albrecht főherceg panasza, aki Villány állomáson nehezen

67 | Lásd Vajda János országgyűlési képviselő felszólalását: Magyar Ujság 1873. március 22.

68 | A megálló, utóbb állomás neve 1895-től Vokány, 1900-tól Siklós-Vokány volt. A zónatarifa miatt az egyik legforgalmasabb állomás volt Pécs vonzaskörzetében. Lásd MAJDÁN 1984; Pécsi Napló 1907. november 28.

69 | MAJDÁN 1990.

70 | Lásd bővebben VÁRADY 1896: 535.

71 | Feltehetően az üszögi uradalom miatt létesítettek itt fertőtlenítő állomást is. VKK 1883. február 11.

72 | OMGE 1883: 88.

73 | Pécsi Figyelő, 1891. április 18. Ugyanez a panasz az Iparkamara jelentésében is előkerült, miszerint „[Villány állomás] raktára oly kicsiny, hogy a borszállítmányok télen-nyáron a szabad ég alá helyeztetnek el az elszállításig, ami a bornak éppenséggel nem válik előnyére.” PKIJ 1890: 28.

rakodta ki lovait.⁷⁴ A panaszokból ügy keletkezett, a MÁV Zágrábi Üzletvezetősége jegyzőkönyvet vettetett fel, mely szerint a jegyzőkönyv felvételének napján⁷⁵ 18 kocsi állt kirakatlanul az állomáson.⁷⁶ A villányi raktárak szűkek, a rakodók kis kiterjedésűek, a feladott áruk csaknem teljesen MÁV-szállítást jelentettek, míg az MPV áruszállítása csekély mértékű (Thaly Emil levele szerint 9-1 arányban a MÁV javára!). Az áruraktár és rakodó bővítése a MÁV–MPV közös tulajdon miatt csak közös megegyezéssel és közös költségen volt lehetséges. Thaly Emil forgalmi igazgató MÁV igazgatóságának írt levelében beleegyezett a költségek 50%-os megosztásába, sőt, költség-előirányzatot is mellékelte a leveléhez, mely szerint az elvégzendő munkák összértéke 12 600 ft lenne.⁷⁷ A szükséges munkákat 1894-ben el is végezték; terméskő a villányi kőbányából, ellenben puhafa (fenyő) a Felvidékről, keményfa (tölgy) pedig Szlavóniából szállítottatott oda. Az MPV-re eső költségek végül a 4579 ft 41 kr összeget tettek ki.⁷⁸

A villányi állomás csomóponti szerepe miatt 1906-ban újra reflektorfénybe került. A Pécs–Harkány–Donji Miholjaci HÉV pályavonalának tervezésekor felmerült, hogy célszerű lenne egy harkány–villányi szárnyvonallal rácsatlakozni a MÁV–MPV fővonalai hálózatra. Ez az utóbb meg nem valósult leágazás⁷⁹ értelemszerűen további bővítéseket vont (volna) maga után, melyről ügyirat is született a MÁV Igazgatóságán.⁸⁰ Ebben az ügyiratban olvasható Thaly Emil levele, aki igen részletes költségszámítást is végeztetett az ügyben, a villányi munkálatokat 140 000 K-ra árazta be. Mivel a szárnyvonal nem valósult meg, nyitott kérdésként mellékelem Thaly Emil által a MÁV igazgatóságának megküldött villányi állomásbővítés helyszínrajzát.

Mohács állomás a pécsi szén szállítása miatt a DDSG egyik legfontosabb állomása volt, jelentősége az „uradalmi perspektívában” ennek megfelelően nem kiemelkedő. A pécsi püspöki uradalom mohácsi kerületén piaci értékesítés szempontjából juhtartásnak és bortermelésnek volt némi súlya, ugyanakkor a püspöki uradalomra az önellátó

74 | MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság általános iratok, 48. doboz, 162655/1892 ügyirat széljegyzete (nov. 24.) Albrecht főherceg a bortermelőkhöz hasonlóan szintén panaszkodhatott volna a szűk raktárépületekre, mivel Villányban 44 k. hold szőlőbirtoka volt. OMGE 1883: 164. A szomszédos Villánykövesden pedig Montenuovo hercegnek volt 37 k. hold szőlőbirtoka. GAZDACÍMTÁR 1911: 61.

75 | 1892. november 30.

76 | MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság általános iratok, 48. doboz, 48676/1893 ügyirat. Az ügyiratból az is kiderül, hogy nemcsak helyi kereskedők panaszkodhattak, hanem panasz érkezett a Kereskedelmi Kamarához, sőt két esetben a magyar kereskedelmi miniszterhez is. Talán ezek egyike épp Albrecht főherceg lehetett.

77 | Thaly 1893. március 30-i levele uo.

78 | MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság általános iratok, 48. doboz, 31886/1894 ügyirat.

79 | A sors különös fintora, hogy később, épp az 1968-as új közlekedéspolitikai irány miatt mégis megépítették a pályavonalat.

80 | MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság általános iratok, 599. doboz, 245736/1906 ügyirat.

2. térkép. Villány állomás helyszínrajza az 1906-ban tervezett bővítések ábrázolásával.

gazdálkodás volt jellemző.⁸¹ Mohács állomást a környékbeli birtokosok a püspökséghez hasonlóan részben vasúti, részben hajózási árufeladó-helyként használták.⁸²

A helyi uradalmakat illetően a Albrecht főherceg Főherceglak központú bellyei uradalma és Alfred Montenuovo herceg németbolyi uradalma érdemel figyelmet. Mindkét uradalomban jelentős tejtermelés és sajtkészítés folyt,⁸³ jóllehet döntően helyi értékesítés volt a cél. A bellyei uradalom sátoristyei kerületében termelt 10–15 000 hektoliter tejet Pécsre, Mohácsra és Eszékre szállították, a holland mintára készített sajtok azonban eljutottak Boszniába, az alföldi városokba, Bécsbe, sőt, Triesztig is.⁸⁴ A friss tejet helyben is értékesítették a vasútállomásokon,⁸⁵ a tejszállítmányokat (teli és üres tejskannák esetében egyaránt) gyorsárúként számolták el, fuvarlevelet nem állítottak ki rájuk.⁸⁶ Tejet, sajtot értékesíteni vasúton viszonylag problémamentesen lehetett, ugyanakkor terményszállításra, különösen nagy volumenben az MPV teherkocsi-állománya alkalmatlan volt.

81 | PEL I.I.C. 102. Továbbá az uradalmi alkalmazottak alacsony fizetésük mellé jelentős természetbeni juttatásokban részesültek.

82 | OMGE 1883: 87.

83 | A bellyei uradalom kifejezetten híres volt sajtkészítmenyeiről, az tej- és sajtüzem központja a Baranyaváron létrehozott Főhercegi Központi Tejcsarnok volt. Az itt értékesített sajtok exporra is mentek.

84 | PKIJ 1882: 132–133.

85 | OMGE 1883: 174.

86 | MNLBaMLXIII.II.-IV.3.430.1888.16.BPV,MPV,PBV üzemigazgatóság tejszállítási értesítője (1887 november).

Ezt tükrözte az MPV díjszabása is, amelyre természetesen sok panasz érkezett, ám nem szabad elfelejteni, hogy terményszállításban az MPV az Alföldről Fiuméba tartó gabona tranzitforgalmában volt érdekelt.⁸⁷ Borszállításban a DDSG vasúti és hajózási tarifái ellenben versenyképesek voltak a MÁV tarifáival,⁸⁸ ami pedig a volumenre vonatkozó, 1892-ben Villány állomáson 12 358 mázsa bort adtak fel.⁸⁹ A MÁV szállítási szolgálati kézikönyve a vasúti szállítás további kapcsolataira mutat rá e két uradalom esetében; a bellyei uradalomnak saját iparvágánya volt Sátorhely néven, ahol a sátoristyei gazdasági üzem rá tudott csatlakozni a vasútvonalra,⁹⁰ a németbólyi uradalom pedig a németpalkonyai megálló használhatta saját céljaira, az itt feladott vagy kiváltott szállításokat Villány állomáson számolták el.⁹¹

IV. Utószó

A DDSG Mohács–Pécsi Vasútjának üzemtörténete a meglévő töredékes szakirodalom alapján revízióra szorul. Több perspektívából megvilágítva nemcsak az üzem jogi státuszáról, üzemi jellegéről, funkciójáról és vezetőinek a vállalaton belül elfoglalt pozíciójáról, hanem további szempontokat megvizsgálva az anyavállalat üzletpolitikájáról, valamint az üzem helyi szerepeiről is pontosabb képet alkothatunk. Az MPV történetében az első két évtized az üzemjogi és üzleti értelemben vett megalapozásának ideje, az 1880-as évek pedig az anyavállalatot érő kihívásokra adott egyik válasz, a vasúti befektetések időszaka. A közös üzletigazgatóság és annak a BPV államosítása által okozott felbomlása kritikus helyzetbe hozta a DDSG vasúti portfólióját. 1892 után az MPV forgalma jelentősen visszaesett, mivel a szénszállításokat, a Mohács–Villány szakasz személy- és áruforgalmát, illetve a helyi áruforgalmat kivéve minden jövedelmező és nagy volumenű vasúti szolgáltatást a MÁV vett át. Ugyanekkor a Társaság irányításában megerősödött a funkcionális üzemszerveződés struktúrája, melynek részben vesztese (elvesztette „önállóságát”), részben nyertese („topmenedzser” vezetője vasúti szakember) lett az MPV. Az új helyzetben Thaly Emil és utódai a biztos hozamot és alacsony befektetési igényeket szem előtt tartva irányították az MPV-t. A MÁV-val való szorosabb együttműködést segítette a forgalmi igazgatók MÁV-os múltja, az érdekközösség a vasútvonal forgalmának növelésében, a kapcsolattartást pedig a MÁV 1913. augusztus 1-én megnyílt Pécsi Üzletigazgatósága.

87 | PKIJ 1889: 10.

88 | PKIJ 1889: 13–14.

89 | PKIJ 1892: 34.

90 | MÁV 1914: 45.

91 | MÁV 1914: 24. Ez a megállóhely az Ivánbattyán és Villánykövesd határában álló Fanny-majorhoz közel esett.

Felhasznált források és irodalom

Levéltári források

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

BFL VII.2.e 120-122. dobozok. Dunagőzhajózási Társaság cégbírósági iratai; Üzleti beszámolók, közgyűlések jegyzőkönyvei

BFL VII.2.e 6546. doboz. Dunagőzhajózási Társaság cégbírósági iratai; Igazgatótanács jegyzőkönyvei

MÁV Központi Irrattár (MÁV KI)

MÁV Személyzeti ügyek összesített gyűjteményes iratai, Vezérigazgatóság. SU.10386.

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma (MMKM)

Aprónyomtatvány gyűjtemény

MMKM APRGY 3337. Utasítás a Pécs–Mohácsi vaspálya vonalon felállított Vaspálya-rendőrségi felvigyázók számára. Pécs, 1855. november 20.

Hossz-szelvény gyűjtemény

MMKM HSZGY 88. MÁV Eszék–Villány vonal hossz-szelvénye (46. sz. vonal)

MMKM HSZGY 209. MÁV Üszög–Villány vonal hossz-szelvénye (132. sz. vonal)

MMKM HSZGY 443. Mohács–Villány, Üszög–Pécsbányatelep vonal hossz-szelvénye

Történeti Fényképek gyűjteménye

MMKM TFGY 8086. Thaly Emil DDSG forgalmi igazgató fényképe.

MMKM TFGY 2018.370. Ludwig von Bock MPV-PBV közös üzletvezetőnek dedikált vállalati díszalbum nyugdíjba vonulása alkalmából (1877)

Térképgyűjtemény

MMKM TKGY 619. Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúti térképe állami és magántársaságok szerint (1888).

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

MNL OL Z 1493 DDSG Mohács–Pécsi Vasút iratai, 1. iratcsomó 8. tétel (1873–1894)

MNL OL Z 1524 MÁV Igazgatóság bizalmas jelzésű iratok, 138. doboz, 190026/1909. ügyirat

MNL OL Z 1524 MÁV Igazgatóság bizalmas jelzésű iratok, 138. doboz, 254195/1910. ügyirat

MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság általános iratok, 48. doboz, 162655/1892. ügyirat

MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság általános iratok, 48. doboz, 48676/1893. ügyirat

MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság általános iratok, 48. doboz, 31886/1894. ügyirat

MNL OL Z 1525 MÁV Igazgatóság általános iratok, 599. doboz, 245736/1906. ügyirat

MNL OL Z 1638. 269. tétel Mohács–Pécsi Vasút központi telekkönyve
Magyar Nemzeti Levéltár Baranya Megyei Levéltára (MNL BaML)

MNL BaML XIII.11. Batthyány-Montenuovo család Bólyi Levéltára

IV.3. Bólyi Tisztartóság iratai, 430. doboz. 1888.16. sz. irat

IV.3. Bólyi Tisztartóság iratai, 431. doboz. 1893.64. sz. irat

Pécsi Egyházmegyei Levéltár (PEL)

PEL I.1. Püspöki Levéltár, Püspöki Hivatal

c. 102. Leírása a pécsi püspökségi uradalmakban lévő uradalmi, kegyúri és gazdasági épületeknek, 1869

Nyomtatásban megjelent források

BERICHT 1863 = Bericht der Oedenburger Handels- und Gewerbe-Kammer an das hohe k. k. Handelsministerium über die Zustände der Industrie und das Handels in den Jahren 1860, 1861 und 1862. Adolf Reichard, Oedenburg.

DDSG 1857 = Sitzungs-Protokoll der General-Versammlung der DDSG 1857. május 16.

DDSG 1870 = Sitzungs-Protokoll der ausserordentlichen General-Versammlung der DDSG 1870. április 12.

EDVI ILLÉS 1896 = Edvi Illés Sándor: A magyar királyi államvasutak és az üzemükben levő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. 2. köt. Pallas, Budapest

EISENBAHN SCHEMATISMUS 1869, 1870, 1872, 1884 = Personal-Schematismus der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn- und Dampschiffahrt-Unternehmungen. Herg. Adolf Lausch und Carl Graf Stubick. Selbstverlag, Wien

GAZDACÍMTÁR 1911 = Magyarországi Gazdacímtár. Szerk.: Rubinek Gyula. Pátria, Budapest

MAGYAR COMPASS 1890 = Magyar Compass Pénzügyi Évkönyv. 18. évfolyam. Brózsá Ottó, Budapest

MÁV 1914 = A vasúti szállítási szolgálat kézikönyve. 7. átdolgozott és bővített kiadás. Wodianer F. és fiai, Budapest

MSÉ = Magyar Statisztikai Évkönyvek 1872–1883. Országos magyar királyi Statisztikai Hivatal. Franklin, Budapest

MVÉ = Magyar Vasúti Évkönyv 1878–1885. Szerk.: Vörös László. Pesti Könyvnyomda, Budapest

OMGE 1883 = Albrecht főherczeg Ő Fensége bellyei uradalmának leírása. Országos Magyar Gazdasági Egyesület kiadványa. Frick Vilmos, Bécs

PKIJ 1882 = Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara Jelentése. Taizs Mihály, Pécs
PKIJ 1889 = Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara Jelentése. Engel Lajos, Pécs
PKIJ 1890 = Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara Jelentése. Taizs József, Pécs
PKIJ 1892 = Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara Jelentése. Taizs József, Pécs
VKK = Vasúti és Közlekedési Közlöny
VASÚTÜGY 1897 = A hazai vasútügy fejlődése 1896-ban. Pesti Könyvnyomda, Budapest
VO 1871 = Vasúti Okmánytár. 3. köt. Magyar Királyi Államnyomda, Buda

Sajtóforrások

Jelenkor, 1846. augusztus 27.
Magyar Ipar, 1907. október 27.
Magyar Ujság, 1873. március 22.
Mohács, 1908. január 26.
Mohács és Vidéke, 1892. október 16.
Pécsi Figyelő, 1878. szeptember 14.
Pécsi Figyelő, 1891. április 18.
Pécsi Figyelő, 1895. január 26.
Pécsi Napló, 1909. április 21.
Pécsi Napló, 1910. november 19.
Pécsi Napló, 1912. március 17.
Pesti Napló, 1869. január 9.
Pesti Napló, 1907. június 23.
Pesti Napló, 1907. június 29.
Pécsi Napló, 1907. november 28.
Pesti Napló, 1907. december 13.

Felhasznált irodalom

BABICSANDRÁS 1952: *A pécsvidéki kőszénbányászat története*. Közoktatásügyi, Budapest.
BARTHOS ANDOR 1910: *Magyar vasúti jog*. Közlekedésügyi m. kir. Tanfolyamok, Budapest.
CHANDLER, ALFRED D. 1962: *Strategy and Structure. Chapters in the History of the Industrial Enterprise*. MIT Press, Cambridge MA.

- CHANDLER, ALFRED D. 1977: *The Visible Hand. Managerial Revolution in American Business*. The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge MA and London.
- COASE, RONALD H. 2004: *A vállalat természete*. In: Ronald H. Coase: *A vállalat, a piac és a jog*. Ford.: Meszerics Tamás. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest. 53–84.
- ERDŐSI FERENC 1973: A Mohács–Pécsi Vasút és a mohácsi kikötő gazdasági szerepe a XIX. században. *Közlekedéstudományi Szemle* 23. évf. 5. sz. 208–217.
- ERDŐSI FERENC – LEHMANN ANTAL 1974: *Mohács földrajza*. Mohács városi Tanács, Mohács.
- FRISNYÁK ZSUZSA 2006: *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolatok*. Doktori disszertáció (ELTE BTK).
- GYÖRGYENDRE 1883: A dunagőzhajózási társaság és a magyar érdekek. *Nemzetgazdasági Szemle*. 4. sz. 15–53.
- HORVÁTH FERENC 2004: *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004). I. kötet (1827–1944)*. Vasúthistória könyvek, Budapest.
- HUSZÁR ZOLTÁN 2007: A 150 éves Mohács–Pécsi Vasút története alapításától a 19. század végéig. *Tudásmenedzsment* 8. évf. 2. sz. 98–107.
- KAPOSI ZOLTÁN 2013: *Pécs földbirtokrendszerének változásai (1780–1914)*. In: Pécs város topográfiája a kezdetektől a 20. század elejéig. Szerk.: Fedeles Tamás. Kronosz, Pécs. 149–168.
- KÉPESSY ÁRPÁD 1908: *A magyar vasútügy története*. Wodianer F. és Fiai Műintézete, Budapest.
- KOLTAI MARIANN 1977: *A Mohács–Pécsi Vasút személykocsijának restaurálása*. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve 3. 1974–1975. Szerk.: Czére Béla. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest. 403–409.
- KÖVÉR GYÖRGY 1999: Elmélet és módszer a legújabb gazdaságtörténet-írásban. *Aetas*. 14. évf. 1–2. sz. 285–293.
- KÖVÉR GYÖRGY 2000: Ötven óriás. Iparvállalati toplisták Magyarországon a 20. század első felében. *Múltunk* 45. évf. 3. sz. 86–122.
- LÁNYI ERNŐ 1999: A Mohács–Pécsi Vasút (MPV) mozdonyai. I. rész. *Vasútbarát Magazin* 1999. ősz 7–10.
- MAJDÁN JÁNOS 1984: *Siklós vasútjai*. In: *Történetek Siklósról*. Szerk.: Perics Péter. Siklós Város Önkormányzata, Siklós. 45–60.
- MAJDÁN JÁNOS 1990: Baranya első vicinálisa. A dráva-völgyi helyi érdekű vasút. *Baranya. Történelmi és honismereti folyóirat*. 3. évf. 2. sz. 90–98.

- MAJDÁN JÁNOS 2005: *Pécs, mint közlekedési központ (1846–1946)*. In: Mozaikok Pécs és Baranya gazdaságtörténetéből. Szerk.: Szirtes Gábor, Vargha Dezső. Pro Pannonia, Pécs. 55–86.
- MOLNÁR GERGELY 2015: *A vasút hatása a közlekedésre, árumozgásra. Útvonal, életmód és társadalom. Kecskemét (1850–1980)*. Doktori disszertáció (ELTE BTK).
- MÁTÉ GYÖRGY 2008: *Közelítések a vasút néprajzához*. In: Talpfák. Szerk.: Bali János, Máté György. ELTE BTK Néprajzi Intézet, Budapest. 7–26.
- PÁLINKÁS JÓZSEF 2004: *Uradalmi pusztákból vasúti csomópont*. Pusztaszabolcsi Hagyományörző és Hagyományteremtő Alapítvány, Pusztaszabolcs.
- POGÁNY MÁRIA 1980: *Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában (1845–1873)*. Akadémiai, Budapest.
- RAYMAN JÁNOS 2010: *Törekvések a Pécs–Mohácsi vasút létrehozására 1842 és 1853 között*. In: Rayman János: Elfeledett pécsi iparosok. Ipartörténeti dolgozatok. Házmester '98 Kft., Pécs. 140–163.
- SZABÓ ÁGNES 1999: „*Szolnok alatt elkészült már a vasút...*” *A vasúthálózat kiépülése, gazdasági és társadalmi hatásai az Alföldön*. In: Hálók. Egyetemi dolgozatok Szilágyi Miklós születésnapja alkalmából. Szerk.: Ambrus Vilmos, Berkes Katalin, Elter András, Nobilis Júlia, Terbócs Attila. ELTE BTK Tárgyi Néprajzi Tanszék, Budapest. 107–120.
- SZINNYEI JÓZSEF 1914: *Magyar írók élete és munkái*. 14. kötet. Hornyánszky Viktor, Budapest.
- VÁRADY FERENC 1896: *Baranya múltja és jelenje*. Szerk.: Várady Ferenc. I. köt. Telegdi Ármin, Pécs.
- VAS FERENC 1925: Mohács–Pécsi Vasút története. Magyar Vasút és Közlekedés, 13. évf. 23–26. sz. 44.

Péterffy-Cserháti Katalin: Élet a mozdonyok kórházában

Amikor 1846-ban megindult a vasúthálózat növekedése, szükségessé vált olyan műhelyek létesítése, amely biztosította a vasúti járművek üzembiztos közlekedését. Az első vasúti műhely 1847-ben épült, de ez még magánvasúti volt. Amikor 1867-ben megalapították a Magyar Királyi Államvasutakat (MÁV), az új társaság működéséhez szükséges volt a műhely létesítése Kőbányán. Az Északi Járműjavító (1890-ig Budapesti Főműhely, 1945-ig Északi Főműhely) volt a legnagyobb 1905-ig, a legfontosabb műhely, ahol párhuzamosan javítottak gőz-, villany- (fő profiljuk volt a gőzkorszak után) és dízelmozdonyokat is.

Az Északi számos szociális támogatást biztosított dolgozóinak, például Jancsi-telep, vasutasok oktatása, egészségügy, biztosítás. Mindemellett kultur- és sportegyesülettel is rendelkezett, 1888-ban alapították a Törekvés Dal, Zene- és Önképző Egyletet, a Törekvés Sportegyesületet 1900-ban.

A figyelemreméltó történelem ellenére a MÁV 2009-ben bezárta a járműjavítót Kőbányán. Ez egy új történet kezdetét vagy az Északi történetének folytatását jelentette....

Katalin Péterffy-Cserháti: Life in the train's hospital

When the railway network began to grow in 1846 in Hungary, it was necessary to build a railways workshop, to secure the unhampered function of railway vehicles. The first workshop was built in 1847, but it was private. When the Hungarian Royal State Railways were founded in 1867, the new association needed a new workshop in Kőbánya. It was the Northern Maintenance Depot (Main workshop of Budapest till 1890, Northern Maintenance Depot till 1945), the most extensive workshop till 1905. Northern was one of the essential workshops, where they – parallel with steam locomotives – repaired electric- (main profile after the steam era) and diesel engines.

Northern had got many social arrangements, e.g. Jancsi-colony, railwaymen education, public healthcare, insurance. Besides, Northern had a cultural society, Törekvés Song, Music and Self-Culture Society (founded: in 1888) and Törekvés Sports Club (founded: in 1900).

Despite the remarkable history, MÁV (Hungarian Railways) decided to close the workshop in Kőbánya in 2009. It was the beginning of the new story or the resumption of Northern's history...



Énekszó a féműhely udvarán 1945-ben. MMKM TFGY 9292.

Péterffy-Cserhádi Katalin

Élet a mozdonyok kórházában

Az Északi Járműjavító társadalma 1867 és 2009 között

A vasút társadalomtörténeti része a kevésbé ismert témák közé tartozott és tartozik jelenleg is.

A vasutasok szociális, kulturális helyzetével politikai törekvéseivel stb. kapcsolatban kevés kutatás zajlott és ennek következtében kevés mű íródott, Gadancz Béla vasúttörténész kijelentése jelenleg is érvényes.¹

A munkásrétegek kutatása a rendszerváltás után fontos változásokat, az elmúlt időszakban jelentős lendületet vett, gondoljunk csak – a teljesség igénye nélkül – Alabán Péter, Bartha Eszter, Kiss András, Nagy Péter, Pap Milán, Valuch Tibor, Várkonyi-Nickel Réka kutatásaira.

Egy komplett vállalat alkalmazottainak társadalomtörténeti feldolgozásának komplex vizsgálata nemcsak a vállalat alkalmazottainak, hanem a vállalathoz köthető kulturális és sportegyesületek, intézmények bemutatását is magában foglalja.

Ahogy említettem, a vasút társadalomtörténeti szegmense a kevésbé kutatott témák közé tartozott és tartozik jelenleg is. Az elmúlt évben jelentős változások történtek,²

1 | *A Vasúti Tudományos Kutató Intézet Évkönyve 1951–1956.* 448.

2 | TÓTH 2006: 72–74.

ebben fontos szerepet töltenek be a kétévenként megrendezett vasúttörténeti konferenciák, ahol már külön szekcióként szerepel a vasút társadalomtörténeti vizsgálata.³

Sajnos, kevés olyan munka született, amely a Magyar Államvasutak és ezen belül is annak (fő)műhelyeinek/járműjavítóinak történetét ismertetné, még kevesebb, amely egy-egy műhely társadalmát mutatná be társadalomtörténeti szempontból. A százéves évforduló alkalmából jelent meg, 1967-ben Nagy István munkája, *Az Északi Járműjavító története (1867–1967)* címmel, amely a szocialista történetírás hagyományai szerint íródott meg. Egy-egy írása Karacs Zsigmond egykori északis alkalmazottnak is megjelent, melyben az Északi társadalmát ismertette, tudományos igény nélkül, a munkásmozgalmi hagyományok szerint. Ezt követően inkább a járműjavításban betöltött szerepét vizsgálták. A sors furcsa fintora, hogy a bezárás előtt két évvel jelent meg az Északi történetét szinte teljes spektrumban bemutató munka Horváth László szerkesztésében, *A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 éve* címmel. Az Északi rövid történeti áttekintése mellett a kötet bemutatja a járműjavítóhoz kapcsolódó jóléti és szociális intézkedéseket.

Jelen írásunkban az egykori északisok és a hozzájuk kapcsolódó intézmények rövid történeti ismertetése mellett, az ott dolgozók mindennapjainak kicsiny szeletét szeretnénk felidézni egy-egy interjúrészzel, visszaemlékezéssel. A vizsgálatot a műhely megalakulásától (1867) egészen a bezárásáig (2009) ismertetjük, a teljesség igénye nélkül.

A főműhely, későbbi járműjavító történetének rövid áttekintése

Az 1867-ben hazánkban hetedikként megalakult Északi Járműjavító, az 1868-ban létrejött MÁV első saját nagyvasúti műhelye volt. Az Északi Pest második nagyvasúti műhelye volt, az 1847-ben létrejött Pesti, későbbi nevén Nyugati Műhely után.⁴

A vasúthálózat növekedésével párhuzamosan egyre több műhely szerveződött meg, 1928-ig 33 jött létre. A (fő)műhelyek területe, személyzete stb. a trianoni békediktátum időszakáig növekedett. Az 1881 és 1916 közötti időszakot vizsgálva, a gyárak területe és a személyzet létszáma megtízszereződött.

3 | A konferenciák tanulmánykötetei *Ezerarcú vasút I–II.* címen jelentek meg.

4 | VARGA 2005: 6.

Magyarország mûhelyeinek fõbb adatai 1881 és 1916 között⁵

	1881	1892	1916
Fedett terület (m ²)	45 510	180 800	416 495
Felügyeleti személyzet (fõ)	130	340	989
Munkások száma (fõ)	1716	5492	13 233
Felhasznált anyag értéke (korona)	1 222 154	16 001 778	37 340 000
Munkabérek (korona)	1 273 218	8 097 096	40 908 000
Fenntartásra beosztott mozdonyok száma (db)	357	1615	4629
Fenntartásra beosztott személykocsik száma (db)	1072	4385	11 442
Fenntartásra beosztott teherkocsik száma (db)	8434	38 527	93134
Mozdonyjavítások (db)	741	3366	14 390
Kocsijavítások (db)	29 527	110 693	413 872
Esztergapadok száma	97	173	650

Közülük is az egyik legdinamikusabban fejlődõ az 1875-tõl Budapestinek, majd 1890-tõl Északi Fõmûhelynek nevezett,⁶ az országban ekkor a legnagyobb vasúti üzem volt 1905-ig (Istvántelek területi nagyságban ekkor elõzte meg),⁷ az ország északi részérõl érkeztek ide a mozdonyok, kocsik javításra, átvizsgálásra. 1874-ben alkalmazottainak száma már meghaladta a 417 fõt, többségük – a kor többi ipari létesítményeinek dolgozóihoz hasonlóan – német, szláv, olasz nemzetiségû volt.⁸ Számukra is kötelezõ volt a magyar nyelv ismerete.⁹

Az 1904-es adatok szerint, 1572 fõ dolgozott itt, ebbõl 1480 munkás, közülük a legjobban a fényezõk és betûírók kerestek, havonta 25 napi munkával 209 koronát. A legkevesebb jövedelemmel a napszámosok és egyéb nem ipari munkát végzõ személyek rendelkeztek

5 | VARGA 1996: 346–347.

6 | A fõmûhely elnevezése 1950-ben MÁV Északi Jármûjavító Üzemi Vállalatra, 1992-ben MÁV Északi Jármûjavító Kft.-re módosult. *A MÁV Északi Jármûjavító Kft. 140 év története.* 39–43.

7 | *Magyar Vasúti Rekordok. Adatok és tények.* 91.

8 | VARGA 2005: 31.

9 | *Szolgálati és Illetmény szabályzat a magyar királyi államvasutak alkalmazottai részére.*



Északi Főműhely első világháborúban bevonult dolgozóinak csoportképe. MMKM TFGY Ltsz. 10934

(98 korona). A legtöbb munkaórát dolgozó bognárok és kocsilakatosok 188, illetve 202 koronát kerestek. A legkevesebbet a gyalusok dolgoztak havonta 21 napot. 1944-re a 2656 alkalmazottból 2467 munkás és 189 felügyeleti dolgozó volt.¹⁰

Bár a vasutaslét az egyik legbiztosabb jövedelemforrást jelentette a dualizmus korszakában, az 1914-ben kitört első világháború okozta viszontagságos helyzet felerősítette az indulatokat. 1916-tól kezdve a vasúti műhelyek mindennapjait egyre erőteljesebben áthatotta a militarizáció (a vasutasokat a katonai szolgálat alól 1915-ben felmentette a hadügyminiszter),¹¹ ami az Északi esetében a munkavégzés fokozását jelentette, ráadásul itt építették meg a háborúban és az azt követően, a forradalmak idején használt páncélvonatokat. Emellett kocsijavításokat és átalakításokat (sebesültszállító kocsik) végeztek, kiségtették a MÁV Gépgyárat a 375-ös sorozat gyártásában, amiből összesen tizenhetet építettek meg.¹² A világháború megélhetési nehézségeket okozott a vasutasoknál is.¹³ Karacs állítása azonban már túlzásnak tűnhet, miszerint ez olyan mértékű volt, hogy az üzemben felállított katonakórházban ételmaradékokért harcoltak az emberek. A nehézsé-

10 | VARGA 2005: 31–34.

11 | GADANEČZ 1978: 289–294.

12 | *A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 év története.* 31–32.

13 | Bővebben lásd: Péterffy-Cserhádi Katalin 2019: A MÁV szociálpolitikája az első világháború időszakában. In: *Közlekedés és Technikatörténeti Szemle.* Budapest. 137–154.



Millok Sándor (1887-1959) az Északi Főműhely egykori hivatalnoká 1942-ben. *Fortepan / Rádió és Televízió Újság, 56 104.*

geken valamennyit enyhített az 1916-os főműhelyi sztrájk, melynek eredménye némi fizetésemelés volt.¹⁴ Az orosz forradalom híre elérte a műhelyeket is, a munkások tüntettek, emiatt a csendőrség a tömegbe lőtt, hat munkást megöltek. Az északisok a Parlament elé vonultak a környező gyárak munkásaival együtt. A szervezőket letartóztatták, köztük Landler Jenőt¹⁵ is, aki az 1904-es vasutassztrájk vezetői elleni perben a sztrákolók érdekeit képviselte.¹⁶

A Tanácsköztársaság időszakában (1919 január) rendezték meg a Magyarországi Vasutas Szövetség első kongresszusát, ahol Millok Sándor hivatalnok¹⁷ képviselte a főműhelyt.¹⁸ A főműhelyi alkalmazottak egy része (számadatokkal jelenleg nem rendelkezünk) részt vett az északi hadjáratban is, többen orosz (szovjet) fogságba estek.

14 | KARACS 1984: 49–50.

15 | Landler Jenő (1875-1928): Neve az 1904-es vasutassztrájk révén vált ismertté, a sztrájkvezetők védőügyvédje volt. Jelentős szerepe volt a Tanácsköztársaság megszervezésében, a Tanácskormány időszakában kereskedelmi, majd belügyi népbiztos szerepet töltött be. A Vörös Hadsereg főparancsnoka volt a felvidéki hadjárat időszakában. A Tanácskormány bukása után, 1919 augusztusában Bécsbe emigrált, ahol továbbra is támogatta a kommunista mozgalmat. 1928-ban Cannes-ban halt meg. – *Magyar Életrajzi Lexikon A-Z*. Főszerk. Kenyeres Ágnes. URL: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428D/l-76823/landler-jeno-768A6/?list=eyJmaWxoZXJzLjogeyJNVSI6IFsiTkZPX0xFWF9MZlhp29ub2tfnzQyOEQiXXosI-CJxdWVyeSI6ICJsYW5kbGVyIno> (Utolsó elérés: 2021.10.20.)

16 | *A MAV Északi Járműjavító Kft. 140 év története*. 101–102.

17 | A Sopronban született egykori Déli Vasútnál dolgozó munkás, majd tisztviselő, 1914-től volt a szociáldemokrata párt tagja. Nem tudni pontosan mikor került az államvasutak alkalmazásába, de 1919-ben már az Északi Főműhelyt képviselte a Magyar Vasutas Szövetség első kongresszusán. A Tanácsköztársaság bukása után Bécsbe emigrált, ahonnan 1924-ben hazatérve a *Villamos* című lap szerkesztője, 1941-től a *Népszava* szerkesztője. 1944-ben koncentrációs táborba vitték Mauthausenbe. (Ott átélte szenvedéseit írta meg *Kínok útja* című könyvében. (URL: <https://scolar.shoprenter.hu/custom/scolar/image/data/belelapozopdf/A%20kinok%20utja.pdf> Utolsó elérés: 2021. 08. 04.) 1945-ben államtitkár, kormánybiztos, majd Budapesti Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BESZKÁRT) elnöke lett. Visszavonulása után, 1959-ben halt meg Budapesten. – *Magyar Életrajzi Lexikon*. URL: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428D/m-76AF9/millok-sandor-76E4B/> Utolsó elérés: 2021. 08. 04.

18 | GADANE CZ 1974: 17.

Az északis alkalmazottak jelentős pozíciókba kerültek, például a Forradalmi Kormányzótanács megyei biztosai, Vasúti Direktórium tagjai stb. lettek. A tanácskormány bukása után a jelentős pozíciókat betöltő egyéneket letartóztatták és elbocsátották.¹⁹ A két világháború közötti időszakban a főműhelyt több változás is érte: 1922-ben a kocsiműhely leégett, az ott dolgozókat áthelyezték az 1926-ban megnyitott Dunakeszi Főműhelybe, a dolgozók többsége (-90%) egykori északis volt. A vasút villamosítás nyomán villanymozdony-javító műhely épült a területen. 1934-ben 1200 alkalmazott dolgozott a főműhelyben, a második világháború időszakára felduzzadt 3400 főre. A jelentős személyzetbővülést többek között a Keleti pályaudvar gépkocsiszínéből és a Ganz motorszerelő részlegéből áthelyezett alkalmazottak okozták.

Az 1939-ben kirobbant második világháborúban az Északi jelentős károkat szenvedett. Az első, szövetségesek általi bombázást 1944. szeptember 17-én szenvedte az üzem, jelentős pusztítást okozva területén, az Eiffel-csarnokot megkímélték a bombatámadások. Az állandósult légítámadások miatt 1945 januárjára teljesen megszűnt a munkavégzés. A visszavonuló német csapatok közelharcot vívtak itt az előrenyomuló szovjet hadsereggel.²⁰ A halottakat az üzem területén temették el, újratemetésükre csak későbbiekben történt meg.²¹ Temesi Béla egykori északis mérnök így emlékezett vissza erre az időszakra: *„Ott álltunk a romok között, néztük a vandál pusztítás nyomait, és az újjáépítésen törtük a fejünket. Szinte a semmiből kellett újjáteremteni a magyar vasutat. Ma már mindez köztudott dolog, történelem. Nekünk azonban, akik átéltük és végig csináltuk, nem egyszerűen történelem, hanem életünknek egy nagyon szép és gazdag, küzdelmes korszaka volt.”*²²

1945 januárjában a szovjetek elfoglalták az Északit mint stratégiai fontosságú területet, a közlekedési infrastruktúrában keletkezett károk helyreállítása kulcsfontosságú volt a szállítások újraindítása érdekében. A szocialista rendszer nyomán a főműhelyben brigádok szerveződtek, csatlakoztak a sztahanovista mozgalomhoz, egy részük párttag lett, illetve munkásőr.²³

A főműhely egy külön világ volt, még a vasúton belül is. A belépés – ahogy napjaink üzemekben – hivatali úton kiadott engedéllyel volt lehetséges. A procedura megkerülésének következményét érzékelteti az alábbi idézet az 1950-es évből: *„még az üzemtől távoleső irodába sem teheti be senki a lábát a közlekedési- és postaügyi miniszter belépési engedélye nélkül.*

19 | KARACS 1979: 6–8. Nem egyedi jelenség, a MÁV-nál jelentős vizsgálatokat folytattak a hatalom stabilizálódása után.

20 | *A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 év története.* 34–37.

21 | *Előre*, 1955. 9. évf. 2320. sz. 3.

22 | *Magyar Nemzet*, 1971. 27. évf. 162. sz. 5.

23 | *A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 év története.* 39.; 103.

Járműjavító üzemek létszáma 1988-ban²⁴

Üzemek	Fizikai létszám	Nem fizikai létszám	Szakmunkás tanulók	Összlétszám
Északi Járműjavító	1479	433	161	2073
Istvántelki Főműhely	886	263	98	1247
Dunakeszi Járműjavító	1244	406	183	1833
Szolnoki Járműjavító	1325	381	210	1916
Debreceni Járműjavító	1309	320	43	1672
Miskolci Járműjavító	988	250	18	1256
Szombathelyi Járműjavító	1531	353	38	1922
Székesfehérvári Járműjavító	639	198	34	871
Járműjavítók összesen:	9401	2604	785	12 790

*Amikor pedig egy esetben a portás sürgős ügyben személyesen kísért fel egy bebocsátásra várakozó idegent engedély nélkül a vállalatvezetőhöz, a portást 100 forint pénzbírsággal sújtották.*²⁵

A vasutasélet viszontagságainak (éjszakázások, túlórák stb.) életvitelszerű rutinjában a vasutas feleségek is aktív részt vállaltak. Ligeti Rudolf bádogos felesége így nyilatkozott ezzel kapcsolatban: *„Fél liter kávé, felvágottat, kenyeret vitt minden reggel a gyárba. Szeretett szépen öltözködni: nyakkendő, fehér ing. Huszonnégy éve már csoportvezető volt, alighogy átöltözött odabent, kezdődött a futkosás: anyagot, szerszámot szerezni, veszekedni az embereiért. Mindig másokért, mert mentek-jöttek az emberek.*”²⁶

Többségük a Budapesthez közeli településekről ingázott munkahelyére: *„A vidékiek aránya néhány üzemben különösen magas: a kőbányai gyárakban a dolgozók 31,77 százaléka, a MÁV Északi Járműjavítójában és a Budapesti Konzervgyárban pedig több mint a fele utazik naponta Budapestre, s átlag 2–4 órát ül a vonaton. Igen sok köztük a nő.”*²⁷ Az 1960-as évek utazási körülményeiről az alábbi cikk számolt be: *„A naponta mintegy 150 ezer embert munkahelyre szállító MÁV-nál a 20–40 perces várakozási időn túl igen rosszak az utazási körülmények is. Az utasforgalomnak megfelelő számú szerelvényt kocsibiány miatt nem tudnak biztosítani, így a túlszűfolt, gyakran fűtetlen és késő vonatok nem teszik lehetővé még a nyugodt utazást.*”²⁸

24 | VARGA 1996: 348.

25 | Népszava, 1950. 78. évf. 68. sz. 4.

26 | Esti Hírlap, 1966. 11. évf. 233. sz. 3.

27 | Népszava, 1964. 92. évf. 138. sz. 2.

28 | Magyar Nemzet, 1964. 20. évf. 175. sz. 5.



Az Északi Főműhely munkástelepe, 1900 körül. MMKM TFGY 296.

Az 1970-es évek végére az alkalmazottak száma elérte a 2600 főt (közülük 700-an még a 30. életévüket sem töltötték be), 70 százalékuk ingázó életmódot folytatott.²⁹

1988-ra a járműjavítóban 2073-an dolgoztak, azaz minden hatodik járműjavító az Északiban dolgozott a rendszerváltás időszakában.

A munkaerő-utánpótlás is hanyatlott, az 1980-as évek végére a MÁV szállítási feladatai csökkentek, ennek köszönhetően nem volt szükség annyi javításra, mint korábban, a MÁV költségcsökkentés miatt megszüntette a vasúti képzéseket. Az északisok viccesen jegyezték meg, hogy a vasút területén a műszaki emberek három csoportba voltak sorolhatók:

1. Akik vagy tanultak, vagy dolgoztak az Északiban
2. Akik jelenleg tanulnak vagy dolgoznak a járműjavítóban
3. Akik remélhetőleg ott fognak tanulni vagy dolgozni.

Az Északi Járműjavító területén 1867 és 2009 között az ország legjelentősebb vasúti járműjavító bázisa működött, 2009-ben bezárása után az ott dolgozó a munkaerő egy része Szolnokon folytatta/folytatja jelenleg is munkáját.

²⁹ | Ifjú Kommunista, 1978. 22. évf. 6. sz. 10.

Szociális és jóléti intézkedések

Lakhatás – a Jancsi-telep

Az államvasutak jóléti intézkedései a dualizmus időszakában kezdtek kibontakozni. A Magyar Királyi Államvasutak 3,2 millió forintos kölcsönt vehetett fel tiszti és munkáslakások építésére az 1890. évi XXXIX. törvénycikk értelmében. A szociális intézkedéseknek köszönhetően elkezdődött többek között a MÁV-lakások építése is. Ennek következtében kezdték el építeni az Északi Főműhely ma is fennálló lakótelepét, ez volt az első a MÁV lakótelepei közül. Az Északi lakótelepe kertvárosi jellegű kolónia, építését a neves vasúti építész, Pfaff Ferenc irányította 1891 és 1900 között. A telep a kor legmodernebb elvárásai szerint épült, az egykori Kőbányai országút és a Könyves Kálmán körút sarkán – ahol egykor lókupecsek és egyéb állatkereskedők hajtották erre jószágaikat –, amely a lakótelep építése előtt lápos, mocsaras rész volt. Az 1898-as telekkönyvi bejegyzés szerint a területet a magyar állam adta használatba, 1880 és 1902 között épült 54 lakóépülettel. Az úgynevezett Jancsi-telepen megépített lakások a főműhelyben dolgozók számára biztosítottak lakhatást.

Nevének eredete bizonytalan, elnevezését valószínűleg a Jancsi-bankóról kapta, ami az üzem hitelcédulája volt és a kantinban vagy a konzumban válthattak be az alkalmazottak. Balogh Sándor, a járműjavító egykori igazgatója, szerint a telep nem a Jancsi-bankóról, hanem a jancsifékesekről kapta a nevét, ti. a gőzmozdonyokon kétféle fékező szelep volt, az egyiket üzemszerűen használták a másik a jancsifék volt. A századfordulón és az azt követő időszakban volt az a mondás, miszerint: „*itt laknak a jancsifékesek*”, de nevezték a lakótelepet Jancsi-falunak is.

A házak a ferencvárosi MÁV-telep mintájára épültek, lábaturuk terméskő volt, spalettás ablakok díszítették a vakolt homlokzatokat. A négylakásos tömbökhöz fáskamra, melléképület (baromfi- és sertésól) és művelhető kert is tartozott. A földszinten konyha és kamra, melyhez egy vagy két lakószoba tartozott, de a lakások komfort nélküliek voltak (nem volt fürdőszoba, mellékhelység), ezért az államvasutak a tisztálkodás biztosítása érdekében fürdőházat épített a telepre. (A komfortnélküliség problémája csak a 20. század második felében oldódott meg a lakók saját erőfeszítéseinek köszönhetően.) A lakások mérete 33–37 nm-es volt, átlagban szoba-konyhás, a szegényebb munkáscsaládok részére udvari illemhelyet biztosítottak. A telepnek két része volt a Kis-telep és a Nagy-telep. Először a Kis-telep épült fel, területén sűrű akácos volt, később a terület levált Kőbányáról és Józsefvároshoz csatolták. A Nagy-telep lápos, mocsaras terület volt, ami miatt jelenleg is vizesednek a lakások.

A főműhely vezetőségének épült a 16-os ház, ahol régen az orvosi rendelő is helyet kapott, illetve az óvoda.

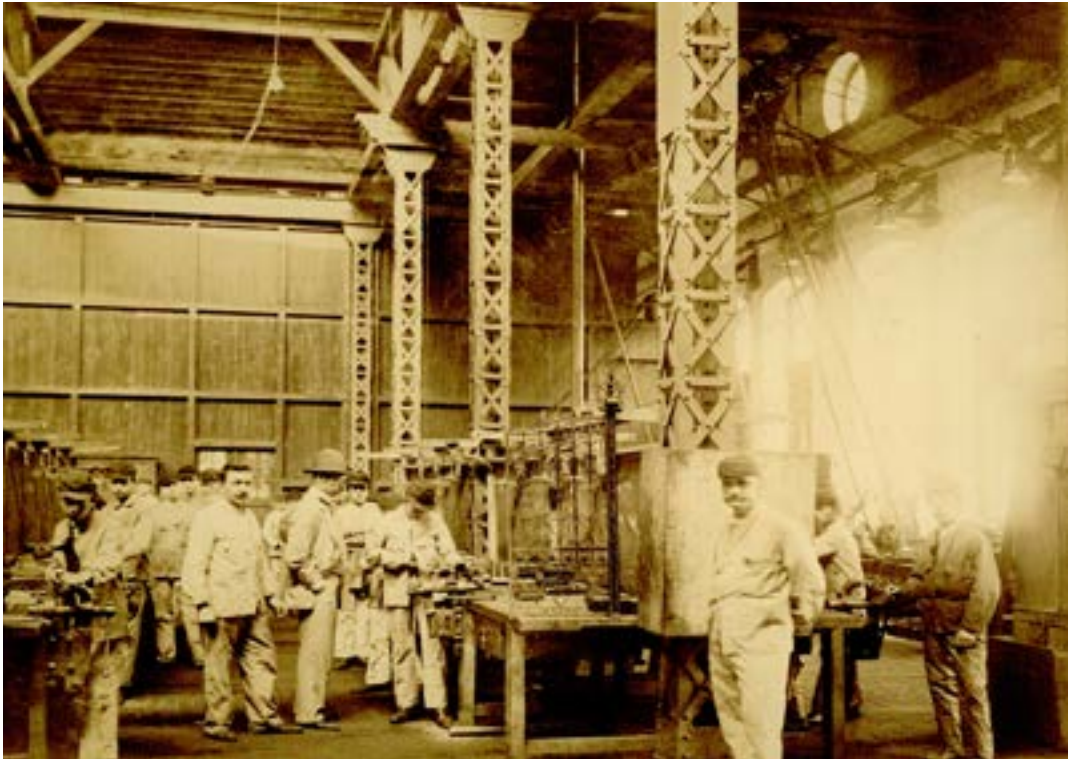
Az államvasutak csak jól karbantartott lakásokat adhatott oda alkalmazottainak, amelyeknek frissen meszelt falakkal, tiszta nyílászárókkal és tűzhellyel kellett rendelkezniük. A lakóknak kiköltözésükkor is ugyanilyen kritériumokkal kellett a lakást a következő lakónak átadni. A lakhely és a lakások nagysága az alkalmazott beosztásától függött. Balogh Sándor visszaemlékezése szerint, a szakmunkások a Hungária körút páratlan, a tisztviselők a páros oldalán laktak.

Nem mindenki lakhatott a telepen: *„Kizárólag az Északi Járműjavító munkásai lakhattak, közülük is csupán azok, akiket már véglegesítettek és az önkéntes tűzoltószolgálatot, meg az ugyancsak fűrésztő »karambol-készenlétet vállaltak«. A szigorú feltételek ellenértéke a viszonylagos biztonság: a szoba-konyha-kamrás lakás volt. Kegyetlen törvénye volt múltnak, hogy aki megvált a vasúttól, vagy nyugdíjba került, annak onnan el kellett hagynia a lakást.”* Az 1970-es években készített riportok alapján alaposabban megismerhetjük a telep lakóit, hogyan is élnek ebben a különleges milióban: *„Úgy együtt volt akkor a telep, mint egy nagycsalád. [...] Háziasszonyom férjét, a járműjavító volt esztergályosát például azért nem találom otthon, mert a Közlekedési Múzeumban ezermesterkedik, besegít a régi járművek restaurálásába.”*

A telepen egyre jellemzőbbé vált a szakmák öröklése, amely a főműhely, későbbi járműjavító alkalmazottai között is megfigyelhető. A fiatal Magó István a telepen nőtt fel, a költözéssel kapcsolatban így nyilatkozott: *„Nem mondom, én is vágyom az összkomfort után. Csakhogy itt nőtem fel. Félek, hogy sok minden hiányozna. [...] Az emberi együttélés melege, a szívéllyesség, az őszinte együttérzés, törődés egymással, a nyílt, közvetlen érintkezés, amit nemzedékek alakítottak ki.”*

A Jancsi-telepen szerelmek is szövődtek, erről Kormos István, a járműjavító egykori esztergályosa mesélt: *„Hároméves voltam, amikor Budapestre költöztünk, apám a vasútnál kapott állást, az Északi Járműjavítónak volt a lakatos. MÁV-telepen laktunk, az MTK-pálya mellett, nem éltünk rosszul. A vasút akkoriban nagy szám volt, fix fizetést és nyugdíjat jelentett. Nem éltünk fényűzően, de panaszra se volt okunk. A MÁV-telepen éltem át a háborút és az azt követő éveket. [...] Megnősültem még 1953-ban, gyerekkori szerelem volt, egymás mellett laktunk a feleségemmel a MÁV-telepen. Házaspárként is maradtunk ugyanott, a szüleim lakásában elférünk. [...] Lakásunk van, egy szoba, de kettőnknek elég.”*

Az 1980-as évekre a hajdanán modernnek számító épületek karbantartása is elmaradt, a lakások fele komfort nélküli vagy félkomfortos volt. A mai igényeknek a lakásállomány körülbelül 10-15 százaléka felel csak meg.



Tanoncműhely a budapesti Északi Főműhelyben (MÁV) 1900 körül. MMKM TFGY 233.

Oktatás

Az államvasutak és a magán-vasúttársaságok számára is központi kérdés volt alkalmazotainak képzettsége, a vasutasok képzettsége speciális, amelyre a dualizmus időszakában még nem létezett külön iskola, mely a széles néprétegek számára elérhető lett volna. A műhelyek számára az utánpótlás biztosítását a tanoncok nevelése jelentette. Az Északiban Lukács Béla kereskedelemügyi miniszter rendeletére állították fel a tanonciskolát, fő célja a szakma sajátosságainak gyakorlati elsajátítása volt.

A képzésen leginkább a vasutasok gyermekei vettek részt, a lehetőséggel elsősorban a Budapest és környékén élő diákok éltek. A korábbiakban említett Temesi Béla mérnök karrierjében is fontos szerepet töltött be a tanonciskola: „1927-ben léptem a vasút szolgálatába: tanonc lettem a későbbi Északi Járműjavítóban. Családi hagyományt követtem, apám – aki két évre rá, 1929-ben meghalt – szintén a vasútnál dolgozott. A tanoncévek után, 1930-ban szabadultam, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara kitüntető érmével.”

A gyakorlati és elméleti oktatásból álló képzés egyre népszerűbb lett, a járműjavítás szakmunkásainak utánpótlását biztosítva. Bár 1953-ban a tanműhely leszerelésével kérdésessé vált a képzés folytatása, a tanműhely sikeresen átvészelte ezt a nehézséget. Az 1960-as években már kilenc szakmai képzést oktattak. Az 1970-es években létrehozott vasútgépezeti szakiskola (Mechwart András Ipari Szakközépiskola és Szakmunkásképző) képzésének nyújtott gyakorlati helyszínt az üzem. Az egyik lefontosabb kérdés a képzés biztosítása után a képzett munkaerő megtartása volt: „[...] *mindenki, aki kér, kap is a MÁV-tól ösztöndíjat. Aki szereti a vasutat, az meg is ragad itt; arról nem is beszélve, hogy az új munkaerők jó egyharmada a járműjavítóknál is a vasutas dimasziákból kerül ki. Szerencsére az intézkedések hatására néhány helyen enyhül a gond, s bár Budapesten még fennáll, az Északi Járműjavítóban stabilizálódott a létszám.*”

A járműjavító az iskolákkal – az utánpótlás biztosításának érdekében – együttműködésekbe kötött. Az első hetekben az Északiban gyakorlati idejüket teljesítő fiatalok nem kaptak komoly, nehéz feladatokat, bár „inasok” nagyon nem szerettek lenni, mert munkaidejükben az öreg mester élelemért vagy cigarettáért szalasztotta őket. A fiatalokkal tanulmányi keretek között sajátították el a járműjavító szakma fortélyait, nyaraikat is az üzemben töltötték. Gyakorlati idejük után nem mindenki maradt az üzemben, mivel a MÁV ösztöndíja nem kötelezte őket. A megszerzett szaktudás által a vasúton belül bárhol el tudtak helyezkedni magasabb bérezéssel, emiatt a fiatalokért a vállalatok között versenybérezés alakult ki az 1970-es évek végén.

Az 1990-es években a résztvevők száma visszaesett, ennek is köszönhető, hogy 2000-ben megszüntették a gyakorlati oktatást. A szakképzést a Kvassay Jenő Műszaki Szakközépiskola vette át, melyet 2007-ben zárt be az állam.

Egészségügyi ellátás, biztosítás

A lakhatás biztosítása mellett a másik jelentős szociális intézkedés a vasúti egészségügyi intézményrendszer kiépítése volt. Az alkalmazáshoz megkövetelték az orvosi alkalmassági vizsgát. Az alkalmassági vizsgát a vállalat erre a célra kijelölt üzemorvosai igazolhatták. A munkaköri előírásoknak megfelelően, eltérő típusú vizsgálatokat végeztek a leendő alkalmazottakon. A jelentkező alkalmas volt a vizsgán, ha a beosztásában előírt egészségügyi követelményeknek megfelelt, különösen a szervi megbetegedésektől (szem és fül) mentes volt, bizonyítványt állítottak ki részükre a sikeres vizsgálatról. Külön orvosok kezelték a műhelyekben megsérült vasutasokat, részükre kórházi ellátást biztosítottak.

Ez az Északi esetben külön üzemorvosi rendelőt, további szakorvosi ellátás szükségessége esetén a MÁV Rendelőintézetet vagy a MÁV Kórházat jelentette. 1963-tól fogá-

szati szakellátást is biztosított az üzem a vasutas társadalombiztosítási ellátás keretében.

Külön munkaruházatot is kaptak: „*Üzemünk dolgozóinak munkaruházat-viselését a MÁV kollektív szerződésének idevonatkozó előírásai szabályozzák, mindenki az abban leírt munkaköri jegyzék alapján kap munka- és védőruházatot, felszerelést. Azok előírás szerinti használatát rendszeresen ellenőrzik a műszakvezetők, s az üzem négy munkavédelmi előadója. A fizikai dolgozók többsége általában egyéves időtartamra kap munkásöltönyt, vagy 18 hónapra két nadrágot, egy kabátot és bakancsot. Védőruházatot 350–400 dolgozónk visel.*”

A főműhelyben előfordultak balesetek, sérülések, melyek az orvosi kezelésen kívül rehabilitációt is igényeltek. Ennek érdekében szervezték meg az Első Magyarországi Összes Vasúti Alkalmazott Személyzet Önszegélyező és Jogsegélyegyletet. Az egy-let célja a kisfizetésű vasutasok támogatása volt, akik hivatalos teendőkből származó szerencsétlenségek és betegségek esetében szorultak segíezésre. Bár tagságuk 1918-ra elérte a 18 ezer főt, a trianoni döntés miatt létszámuk kilencezer fő körülire apadt. Az üzemben dolgozók – a MÁV többi alkalmazottjához hasonlóan – betegpénztári hozzájárulást kaphattak és baleset-biztosítással is rendelkeztek.

A vasutas alkalmazottak idős korukra nyugdíjat vagy nyugbért élvezhettek halálukig, amely ekkor még ritkaságnak számított. Nyugbért azok kaphattak, akik nyugdíjban nem részesültek keresetképtelenségük miatt, illetményük nem haladta meg a 300 koronát, 55 év alattiak voltak és legalább három éve folyamatosan az államvasutaknál dolgoztak. Haláluk esetén özvegyük segélyt kapott, a gyerekek után nevelési pótlékot fizetett a társaság. Hogy hogyan teltek az északisok nyugdíjas évei: „*Tavaly kilenc alkalommal szerveztek országjáró kirándulást, melyhez a buszt a vállalat önköltséges áron biztosította, ezenkívül vonattal is útnak eredtek, de bejárták a fővárosi látnivalókat is. Voltak múzeumokban, a Parlamentben és a Planetáriumban is.*”

A jóléti intézkedések közé tartozott még a Zamárdiban lévő családi üdülőhely is, amelyet a MÁV munkaverseny-vetélkedőjén nyert pénzből hoztak rendbe az 1980-as években, 2009-ig biztosította a felüdülést a nehéz munka mellett.

Egyesületek: kultúra és sport az Északiban

Az Északi vasutas-társadalmának összefogása révén szerveződött meg A Budapesti MÁV Északi Főműhelyi „Törekvés” Dal, Zene és Önképzőegylet, melyet Turner Antal alapított meg 1888-ban, az egylet elnöke a főműhely igazgatója volt.

Az egyesület az Országos Magyar Dalárdaegyesületbe is belépett, zászlóját 1893-ban szentelték fel. Az egyesület kulturális és művészeti érdeklődési köre egyre szerteágazóbb

lett. 1889-ben könyvtárat (1902-re már közel 1700 kötettel rendelkezett), hat évvel később szimfonikus zenekar létesítettek.³⁰ Fontos kulturális fejlődést jelentett az egylet számára, hogy 1915-ben birtokba vehették a mai Törekvés Művelődési Központot, ahol 1917-től zenetanfolyamokat, 1918 és 1919-ben táncetanfolyamot tartottak, ugyanekkor szerveződött meg a rajz- és festőtanfolyamuk. De működött itt színház is 1910-es évektől és színjátszókör is.³¹

1928-tól Szabad Lyceum címen tudományos előadóesteket (híresebb előadók közé tartozott például Cholnoky Jenő, Fischer Mór, Germanus Gyula, Konkoly Thege Miklós,



A „Törekvés” Dal, Zene és Önképzőegylet eredeti címere

Wekerle Sándor) és kirándulásokat rendeztek.³² A Szabad Lyceum nyitóünnepségén jelen volt többek között Banovits Kajetán akkori MÁV-igazgató (Múzeumunk alapítója és első igazgatója), illetve Wekerle Sándor későbbi miniszter is.³³

A kulturális életet a második világháború hátráltatta, amelyről Kovács József így számolt be: „*Romokban volt a műhely. Szédelegtünk az éhségtől. [...] Sok nehézséggel küzdve csak lassan indult a munka. [...] Filó Lajos barátunk már zongorázta nekünk a régen hallott Internacionálét... Ádám barátunk – akit az üzemi bizottság újra megbízott az énekkar vezetésével – valahol nyakon csípte Laskó Emil kiváló képességű karnagyot, akinek krumplit, paszulyt, étolajat ígért, mert abban az időben az volt a legnagyobb valuta, csak jöj-*

jön el hozzánk tanítani. [...] 1947-ben Pécsi István vette át az énekkar vezetését rövid idő alatt művészi előadásainkkal újra a legnagyobbak között voltunk. A Zeneakadémián, a Vázas székbáz színpadán, a siófoki országos döntőn és mindenhol, ahol produkálni lehetett. Sok vidéki szereplésen vettünk részt.”³⁴

És hogy milyen fontos szerepet töltött be a kultúra az északisok életében, arról Hegedűs Géza mesélt 1958-ban: „*Három-négy hetenként járnak színházba, hetenként moziba. Könyvtár tagok, de csak egy könyvet olvasnak havonként. Sokszor járnak a gyár kultúrotthonába táncolni, szórakozni, az asszony az énekkar tagja.*”³⁵

30 | MOLNÁR 1929: 8–68.

31 | SZŐLLŐSI 2005: 14–25.

32 | MOLNÁR 1929: 8–68.

33 | GORZÓ 1928: 5–40.

34 | SZŐLLŐSI 2005: 28.

35 | Népszabadság, 1958. 16. évf. 147. sz. 3.



Törekvés SC csapata Emlékyűjtési akcióból. Tóth László egykori dolgozó jóvoltából.

A kultúrház az évtizedek folyamán számos hazai rendezvénynek is otthont adott. Az 1960-ban alapított néptáncgyűttes nemzetközileg is elismert volt, Hollandiában, Belgiumban, Csehországban, Spanyolországban stb. is vendégszerepelt. 1968-ban első helyezést ér el a *Ki mit tud?* nevű országos rendezvénysorozatban.³⁶

Érdeemes említést tenni a Törekvés Sportegyesületről, amely az első vasutas sportegyesület, 1897-ben jött létre – alapszabályát 1900-ban hagyta jóvá a Belügyminisztérium –, alapítója az a Löwenrosen Károly (Charlie) volt, aki a hazai labdarúgás meghonosodásában is fontos szerepet töltött be.

Kezdetben tagságát kizárólag a főműhely munkásai alkották. Érdekessége, többek között, hogy az első focilabdát a történelmi Magyarországon az egyesület kapta. Több szakosztály is megszerveződött: labdarúgó, birkózó, kerékpározó, atlétikai, súlyemelő, turisztika, sakk, kerékpár, asztalitenisz, röplabda, ökölvívók. A labdarúgók az 1940-es évben több fővárosi nagycsapatot is legyőzve (FTC, UTE) nyerték el a Szent István kupát, a rangadókat az első pesti villanyvilágításos pályaaavató keretében szervezték meg.³⁷

36 | SZÖLLŐSI 2005: 23–24., 51–53.

37 | *Kőbányai Sportegyesületek és Sportszervezetek Szövetsége. Jubileumi évkönyv 1990–2020.* 56–58.

A sportélet sikerességéről a Népsport is beszámolt: „A»gőzmozdonyok kórházában« – ahol a javítást, a felújítást végzik – komoly gondot fordítanak a dolgozók testnevelésére. [...] A nyolc szakosztályban több mint négyszáz fiatal sportoló rendszeresen. Legeredményesebb az atlétikai és a labdarúgószakosztály.”³⁸

A versenysport azonban visszaszorult, Fröschl Gusztáv egykori igazgató ennek okát az alábbiakkal magyarázza: „A vállalat fokozatosan áttér a két- és háromműszakos termelésre, a sportolók egyműszakos foglalkoztatása nehézségekbe ütközik, a munkaidőben pedig nincs mód az edzésre. [...] Vállalati szinten biztosítunk sportolási lehetőséget. A római-parti hétvégi üdülőben kosárlabda-, tenisz-, röplabdapályát tart fenn a vállalat, csónakokat vásároltunk, asztaliteniszezési és sakkozási lehetőséget teremtettünk, s a gyerekeknek úszómedencét építettünk. [...] Tavaly mintegy ezren vettek részt a tömegsportban. Legnépszerűbb a labdarúgó üzemi bajnokság, de rendszeresen folyik tenisz- és sakkverseny, gyakoriak a természetjáró túrák, ebédidőben a fejelőversenyek...”³⁹

A sportegyesület egyes alkalmazottaknak a biztos munkahelyet teremtette meg. Ligeti Rudolf bádogos így emlékezett vissza erre: „Én a sportnak köszönhetem a munkát. Bevittek 1925-ben az Északi Járműjavítóba, a 12-es motorosztályra. Ott maradtam egészen a mostani ősziig. [...] Negyven és fél esztendeig. Egy munkapadnál.”⁴⁰

A 2000-es évektől folyamatosan működik a parasportolók edzése a Bihari utcai sporttelepen. Jelenleg 6 szakosztály működik: vívó és kerekesszékes vívó, asztalitenisz, kosárlabda és kerekesszékes kosárlabda, sakk, tájékozódási futó és tenisz.⁴¹

Hogy milyen kapcsolat volt a Törekvés kulturális- és sportegyesülete között? „Ha a színjátárszó együttes előadást tartott? Hát akkor megjelent az összes sportoló. De nem volt olyan mérközés, ahol ne szurkolt volna az egész énekkar, zenekar – szóval a MÁV-telep itt élte a társadalmi életét, ebben az épületben.”⁴²

Összegzés

Alábbi írásunkban a 142 évig működő egykori Északi Főműhelyben/Járműjavítóban dolgozók mindennapjait és az Északihoz köthető intézményeket mutattuk be. A politikai rendszerváltások, világháborúk az Északi társadalmában is fontos változásokat okoztak, többek között az állandó alkalmazkodást a változó körülményekhez, a folyamatos szakmai fejlődést és fejlesztést. Gondoljunk csak a második világháborúban súlyos károkat

38 | Népsport, 1962. 18. évf. 223. sz. 5.

39 | Népsport, 1965. 21. évf. 235. sz. 5.

40 | Esti Hírlap, 1966. 11. évf. 233. sz. 3.

41 | *Kőbányai Sportegyesületek és Sportszervezetek Szövetsége. Jubileumi évkönyv 1990–2020.* 58.

42 | Népszava, 1986. 114. évf. 17. sz. 7.

szenvedett, majd újjáépített műhelyekre, a gazdasági változásokra, melyhez folyamatosan alkalmazkodni kellett az alkalmazottaknak és az üzem felsővezetésének is.

A rövid történeti áttekintés mellett alaposabban ismertettük írásunk fő témáját, az északis alkalmazottak mindennapjait meghatározó szociális, jóléti intézkedéseket és a Törekvés kulturális és sportolási lehetőségeket és ezek hatásait.

Munkánkat segítette az oral history által nyújtott információk is, melyekből alaposabban megismerhettük az északis hétköznapokat.

Felhasznált források és irodalom

Felhasznált források

Felhasznált források

XXIV/3c. számú utasítás. A Magyar Királyi Államvasutak szolgálatába felvételt kereső egyének illetőleg alkalmazottak orvosi vizsgálása tárgyában. 1913.

216. sz. természetbeni lakások iránti házszabályok. 1885.

Balogh Sándor é. n.: Jancsi-falu rövid története. Kézirat.

MMKM = Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Történeti Fényképek Gyűjteménye Leltári száma: 10934 Északi főműhely I. világháborúban bevonult dolgozóinak csoportképe (1915)

MMKM TFGY Leltári száma: 296 Budapesti Északi Főműhely munkástelepe, 1900 körül

MMKM TFGY Leltári száma: 233 Tanoncműhely a budapesti Északi főműhelyben (MÁV), 1900 körül

MMKM TFGY Leltári száma: 9292 Röpgyűlés a 100. mozdony kijavítása tárgyában az Északi főműhelyben, 1945

Szolgálati és Illetmény szabályzat a magyar királyi államvasutak alkalmazottai részére. Franklin Társulat- Nyomdája. Budapest, 1915

Egyéb források

- Előre, 1955. 9. évf. 2320. sz.
Esti Hírlap, 1966. II. évf. 233. sz.
Fortepan / Rádió és Televízió Újság, 56 104
Ifjú Kommunista, 1978. 22. évf. 6. sz.
Magyar Nemzet, 1964. 20. évf. 175. sz.
Magyar Nemzet, 1971. 27. évf. 162. sz.
Magyar Nemzet, 1977. 33. évf. 160. sz.
Magyar Nemzet, 1982. 38. évf. 101. sz.
Népsport, 1962. 18. évf. 223. sz.
Népsport, 1965. 21. évf. 235. sz.
Népszabadság, 1958. 16. évf. 147. sz.
Népszava, 1950. 78. évf. 68. sz.
Népszava, 1964. 92. évf. 138. sz.
Népszava, 1972. 100. évf. 118. sz.
Népszava, 1978. 106. évf. 223. sz.
Népszava, 1978. 106. évf. 224. sz.
Népszava, 1987. 115. évf. 77. sz.
Szabad Föld, 1987. 43. évf. 18. sz.

Felhasznált irodalom

- A Magyar Királyi Államvasutak Nyugbérpénztárának alapszabályai.* 1930, Budapest.
- A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 év története.* 2007. Szerk. Horváth László. MÁV Északi Járműjavító Kft., Budapest.
- A Vasúti Tudományos Kutató Intézet Évkönyve 1951–1956.* 1958. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest.
- GADANECZ BÉLA 1978: *Adalékok a magyarországi vasutasok 1917–1918-as háborúellenes tömegmozgalmainak történetéhez I.* Különlenyomat a Vasúti Tudományos Kutató Intézet 1978. évi könyveiből. Budapest.
- GADANECZ BÉLA 1974: *A Magyar Vasutas Munkásmozgalom vázlatja (A kezdetektől 1945-ig).* Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest.
- GORZÓ DÉNES 1928: *A Szabad Lyceum 30 éves működése a MÁV Északi Főműhely telepén 1898–1928. években.* Szabad Lyceum, Budapest.
- KARACS ZSIGMOND 1984: *A MÁV Északi Járműjavító Üzem története 1945-ig.* Honismeret, 12. évf. 4. sz.

- KARACS ZSIGMOND 1979: *A munkásmozgalmi hagyományok a MÁV Északi Járműjavítójában*. Honismeret, 7. évf. 4. sz.
- Kőbányai Sportegyesületek és Sportszervezetek Szövetsége. *Jubileumi évkönyv 1990–2020*. 2020. Kőbányai Önkormányzat, Budapest.
- Magyar Életrajzi Lexikon A-Z*. Főszerk.: Kenyeres Ágnes. URL: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428D/l-76823/landler-jeno-768A6/?list=eyJmaWxoZXJzIjogeyJNVSI6IFsiTkZPX0xFWF9M-ZXhpa29ub2tfNzQyOEQiXXosICJxdWVyeSI6ICJsYW5kbGVyIno> (Utolsó elérés: 2021.10.20.)
- Magyar Életrajzi Lexikon*. Főszerk. Kenyeres Ágnes. URL: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428D/m-76AF9/millok-sandor-76E4B/> Utolsó elérés: 2021. 08. 04.
- Magyar Vasúti Rekordok. Adatok és tények*. 2002. Szerk. Kovács László. Magyar Államvasutak Rt., Budapest.
- MAURER VILMOS 1910: *A vasutak pénzügyei*. Wodianer, Budapest.
- MOLNÁR JÁNOS 1929: *A Budapesti MÁV Északi Főműhelyi Dal, Zene és Önképzőegylet 41 éves története*. Kiadja az Egylet választmánya, Budapest.
- OLÁH GYULA 1897: *Az egészségügyi szolgálat a vasutaknál*. A m. kir. vasúti tisztképző tanfolyam kiadványa, Budapest.
- SZERÉNYI JÓZSEF 1976: *A Vasutas Biztosító Egyesület története 1876–1976*. K. n., h. n. *Szolgálati és Illetmény szabályzat a magyar királyi államvasutak alkalmazottai részére*. 1915. Franklin Társulat Nyomdája, Budapest.
- SZŐLLŐSI ILONA 2005: *A „Törekvés” Művelődési Központ története 1888–2004*. In: A Köz-művelődés Házai Budapesten 3. Szerk. Slézi Gabriella. Budapesti Művelődési Központ, Budapest.
- TÓTH ZOLTÁN 2006: *Elfelejtett előzmények. A régi társadalomtörténet sajátos kérdéseinek kialakulásáról*. In: Bevezetés a társadalomtörténetbe. Hagyományok, irányzatok, módszerek. Szerk. Bódy Zsombor – Ö. Kovács József. Osiris Kiadó, Budapest.
- VARGA KÁROLY 1996: *A 150 éves magyar vasút járműjavító műhelyeinek (főműhelyeinek) története*. Közlekedéstudományi Szemle, 46. évf. 9. sz.
- VARGA KÁROLY 2005: *Vasúti járműjavító üzemek története*. Magyar Államvasutak Rt., Budapest.
- A Vasúti Tudományos Kutató Intézet Évkönyve 1951–1956*. 1958. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest

Internetes hivatkozások

Jancsi-telep. Baleseti ügyeletet kellett vállalni a szolgálati lakásért (VDSZSZ interjúja Balogh Sándorral) URL: <https://www.youtube.com/watch?v=AAVdjh7Q5eU> Utolsó elérés: 2021. 08. 03.

Mézeskalács házak a sínek mentén III. Lásd Budapestet blog URL: lasdbudapestet.blogspot.com/2013/06/mezeskalacs hazak-sinek-menten-iii.html Utolsó elérés: 2021. 08. 03.

Képek jegyzéke

1. képmelléklet MMKM TFGY Ltsz. 10934
2. képmelléklet Fortepan / Rádió és Televízió Újság, 56 104.
3. képmelléklet MMKM TFGY 296.
4. képmelléklet MMKM TFGY 233.
5. képmelléklet SZŐLLŐSI 2005: 13.
6. képmelléklet MMKM TFGY 9292.
7. képmelléklet Fortepan / Fortepan 8224

Dr. Lovász György: A Magyar Waggon és Gépgyár és egy kivételes cégháló a 19.-20. század fordulóján

A magyar Waggon és Gépgyárat (Hungarian Railway Carriage and Mashine Works Ltd.) 1896 december 28-án alapították és működésének első 85 évében mintegy 55 ezer vasúti járművet gyártott. A gyár termékei eljutottak 4 kontinens 30 országába, mely eredmény sokban volt köszönhető az alapító Lederer család kiválóan szervezett nemzetközi céghálójának. A családi cégháló a kezdeti szeszgyárosi vállalkozás mellé vasúti járműgyárakat, vasúti jármű kölcsönző cégeket, vasúttársaságokat, közmű és szolgáltató vállalatokat foglalt magába. A Győrben gyártott járműveket sok esetben az érdekeltségen belüli vasúttársaság, villamosvasút vagy járműkölcsönző cég vásárolta meg, illetve adta tovább bérletbe. Mindez hatalmas innovációs készséggel párosult, amely lehetővé tette, hogy a gyár a XX. század elején a londoni metró új járműveit, az amszterdami és antwerpeni villamosvasutak új motorkocsijait vagy az argentín vasutak minden igényhez alkalmazkodó hálólhelyes I. osztályú és egyéb járműveit is megépítse a vevők teljes megelégedésére.

A gyár már a kezdetektől kiemelkedően precíz műszaki dokumentációs rendet vezetett be. Ennek számos dokumentuma megtalálható az MMKM Archívumában. A Nemzetközi Hálókocsi Társaság (C.I.W.L. - Compagnie International des Wagons-Lits et des Grands Express Européens –) részére szállított étkező- és hálókocsik teljes dokumentációja mellett több ezer ajánlati jellegrajz és sok hazai vasúti jármű teljes dokumentációja került az évtizedek során az MMKM gyűjteményébe. Kiemelkedőek a XX. század elején a győri gyárban készült eredeti járműfotók és az 1:10 léptékű, különös gonddal kidolgozott jármű összeállítási rajzok is.

Dr György Lovász: The Magyar Waggon és Gépgyár (Hungarian Railway Carriage and Machine Works) – an exceptional business network at the turn of the 19th and 20th century

Hungarian Railway Carriage and Machine Works Ltd. were established on 28th December 1896, and during its first 85 years of operation, it produced about 55 thousand railway vehicles. The factory's products reached 30 countries of 4 continents; that result was mainly due to the well-organised international business network of the founding family, the Lederers. Besides the initial distillery enterprise, the family business network included railway vehicle factories, railway vehicle rentals, railway companies, utility, and service provider companies. The vehicles produced in Győr were in many cases purchased or rented out by railway, electric railway, or vehicle rental companies within the network. All that was accompanied by enormous innovative skills which made it possible for the company at the beginning of the 20th century to construct the new trains of the London underground, the new motor trains of the Antwerp and Amsterdam electric railways and the first-class sleepers and other carriages, meeting every requirement, for the Argentine railways to the satisfaction of customers.

The factory introduced an outstandingly precise technology-documentation system from the outset. Several such documents are kept in the Hungarian Museum of Science Technology and Transport archives. Besides the complete documentation of restaurant cars and wagon-lits produced for the International Wagon-lit Company (CIWL - Compagnie International des Wagons-Lits et des Grands Express Européens –), thousands of technical and section drawings and the complete documentation of several domestic railway vehicles were included in the collection of the museum in the decades of its existence. The original vehicle photos and the 1:10 scale vehicle assemble drawings made with great care in the Győr factory at the beginning of the 20th century are eminent collection pieces.



A Kassa-Oderbergi Vasút I. osztályú kilátó kocsjának utastere.

Lovász György

A Magyar Waggon- és Gépgyár és egy kivételes cégháló a 19-20. század fordulóján¹

A 125 éves győri vasúti kocsigyártás dokumentációs anyaga a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban

A kiegyezést követően felgyorsult a hazai vasútépítés, sorra alakultak az új vasúttársaságok, melyek fővonalai hamar behálózták az országot. A vasúti közlekedéshez egyre több járműre volt szükség. Az 1868-ban létrejött Magyar Királyi Államvasutak és a magántársaságok járműigényét kezdetben nem tudta kielégíteni a magyar ipar. Az Első Magyar Vasúti Kocsigyár 1868-tól gyártott vasúti kocsikat. Emellett a vasúttársaságok osztrák, német, belga és francia gyárektől is szereztek be járműveket. 1873-tól a Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára (MÁVAG) megkezdte a mozdonyok gyártását. 1880-tól a Ganz és Társa vasútikocsi-gyár egyre nagyobb arányban tudta kielégíteni a hazai vasutak vasúti kocsik iránti igényét. 1889-től a Schlick-féle Vasöntöde és Gépgyár Rt. is a hazai vasutak rendszeres szállítójává vált. 1892-ben alapította Johann Weitzer Aradon a Weitzer János Gép-, Waggongyár és Vasöntöde részvénytársaságot, mely szintén meghatározó szerepet vállalt a hazai vasútijármű-gyártásból.

1 | A tanulmányban minden cégnev a tárgyalta korszakban használt hivatalos írásmóddal kerül említésre



A gyár 2. számú megrendelésére a Magyar Vasúti Forgalmi Rt. részére szállított és a Kassa-Oderbergi vasút részére bérbe adott, K^o 015253 pályaszámú magas oldalfalú, 10 tonnás raksúlyú teherkocsi. A kocsi alvázán jól olvasható az első revízió dátuma: 1897. október 28. valamint a „KsOd Kölcsönkocsi – Leihwagen” felirat. MMKM TFGY 1080.

A győri Magyar Waggon- és Gépgyár 1896. december 28-án tartotta alakuló közgyűlést. Az alapító és sok éven át vezérigazgató August Lederer² – szeszgyáros család sarja –, olyan közlekedési és járműipari céghálóat hozott létre, amely a 21. században is ritkaságnak tekinthető és amely a hazai járműipar – valamint a hazai vasúti és közúti vasúti közlekedés – fejlődésére is érdemi hatást gyakorolt. A győri Magyar Waggon- és Gépgyár 4 kontinens 31 országába³ szállított mintegy 55 ezer járművet. Az európai kontinensen hazánk mellett Ausztria, Belgium, Bulgária, az Egyesült Királyság, Franciaország,⁴ Hollandia, Németország, Olaszország, Románia, Spanyolország, Szerbia, Törökország, majd

2 | Keresztnevét a hazai okmányokban Ágoston, illetve Ágost, olaszországi leányvállalatának alapító okiratában Ágosto néven szerepeltették – RAMPINELLI 1990: 12.

3 | Az egykori Német Demokratikus Köztársaságot és a Német Szövetségi Köztársaságot két országnak tekintve az exportpiacok száma 30.

4 | C.I.W.L. – Compagnie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express Européens – Nemzetközi Hálókocsi Társaság. A győri szállítások idején a C.I.W.L. székhelye Franciaországban volt. Franciaország területére más export nem történt.

az első világháborút követően Jugoszlávia és Lengyelország, végül a második világháborút követően Albánia, Csehszlovákia, a Német Demokratikus Köztársaság és a Szovjetunió rendelték Győrből járműveket. Az ázsiai kontinensen – a már említett Törökország és Szovjetunió ázsiai területein túl – eljutottak a győri járművek Indiába, Kínába, a második világháborút követően pedig Bangladesbe, Indonéziába, Iránba és Pakisztánba is. A gyár Dél-Amerikában is jelentős sikereket ért el, Argentínába igen magas színvonalú járműveket értékesítettek, valamint teherkocsik kerültek Chilébe és Costa Ricába is. Afrikában Egyiptom és – az akkor Fokföldnek nevezett – Dél-Afrika váltak sikeres exportpiacokká, melyeket a második világháború után még Szudán és Tunézia követett.

A járművekre vonatkozó szerződések, magát az üzletszerzést jelentősen befolyásolta a befektetők céghálója. Ennek – a magyar járműipar- és közlekedéstörténetben mindvégig egyedülálló – kölcsönhatását elemzi a tanulmány első része. Ezt követően a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívumában fellelhető értékes fotó- és rajzanyag ismertetése kapcsán nyújtunk betekintést a Magyar Waggon- és Gépgyár cégkultúrájába.⁵

A Lederer-cégháló és a győri vasútijármű-gyártás

A Lederer család 1867 óta⁶ Jungbunzlauban⁷ működő szeszgyára a szállításhoz vasúti járműveket igényelt. Brünnben 1890-ben Porges vállalkozó társukkal vasúti kocsigyárat létesítettek, amely az év nyarán kezdte meg termelését. Első járműveik kettő- és háromtengelyes tartálykocsik voltak, melyek megrendelője Ignacz Lederer volt. Részesedést szereztek a bécsi székhellyel alapított Österreichische Eisenbahn Verkehrs Anstalt (ÖEVA) vasúti kocsikölcsönző cégben, ami a további években a brünni gyár legjelentősebb megrendelője volt. Az 1891-ben még Győr városának tulajdonában lévő Győri Szeszgyár is rendelt tartálykocsikat a brünni gyártól, ez az eddig feltárt legkorábbi üzleti kapcsolat a Lederer család és Győr városa között.⁸ Brünnből még utoljára, 1896. júniusban is szállítottak 5 tartálykocsit a Győri Szeszgyár részére.⁹ 1895-ben a Lederer

5 | A gyár 125 éves évfordulójára készülően van Szécsey István szerzőtársammal az MWG vasútijármű-gyártmányait részletesen bemutató könyv első kötete.

6 | Alapító Ignacz Lederer, August Lederer édesapja, később a győri Waggon- és Gépgyárban és a Magyar Vasúti Forgalmi Rt.-ben is részvényes. MNL OL Z 1563 1. doboz.

7 | Ma Mladá Boleslava, a Skoda gyár központja.

8 | 1901. november–december hónapokban 292-es brünni rendelési számon és 6816–6820 gyártási számokkal 5 darab 3 tengelyes szeszszállító tartálykocsit szállítottak Brünnből a Győri Szeszgyár részére. ZAO, Waggon Lieferungsbuch I. Begonn. 26. Juli 1890.

9 | 6849-es brünni rendelési szám, 735-739-es gyártási számok. Megrendelő: Ignacz Lederer. BNB R 102079-102083, majd GySEV Rn 502021-502025 pályaszámok.

család megvásárolta a Győri Szeszgyárat¹⁰ és ezzel közel egy időben, 1895. március 27-én megalapították az ÖEVA-hoz hasonló profilú Magyar Vasúti Forgalmi Részvénytársaságot (MVF Rt.). Az MVF alapító okirata szerint vasútjármű-kölcsönzés mellett a cég alaptevékenységébe tartozott többek között: „Közüti városi vasutaknak kezdeményezése, tervezése, építése, üzemben tartása, meglévő ily vasutaknak kibővítése és átalakítása, helyi érdekű vasutaknak, mezői és iparvasutaknak, továbbá iparvágányoknak kezdeményezése, tervezése, építése, üzemben tartása, meglévő ily vasutaknak kibővítése és átalakítása” valamint „vasúti vállalatoknak egyéni vagy más cégekkel együttesen való megszervezése és finanszírozása, beleértve az ezzel összefüggő minden ügyletet, továbbá vasúti részvények, elsőbbségi kötvények vagy bármely más címletek megszerzése, eladása és ily értékpapírok kézizálogba vétele mellett kölcsönadása”.¹¹ Az 1896. december 5-i közgyűlés időpontjában az MVF Rt. 9850 részvényéből 3875-öt Léderer Ágost, 2000 részvényt Eisner Róbert, 1000-1000 részvényt az osztrák vagonkölcsönző ÖEVA és a Wiener Bankverein, 875 részvényt a Magyar Ipar- és Kereskedelmi Bank jegyzett. A további 25–300 darabszámú részvénycsomagokon más magánszemélyek osztottak.¹² A társaság székhelye Budapesten volt.

1896. március 27-i dátummal a Győri Szeszgyár vezetősége levelet intézett Győr városához, melyben vasútjármű-gyár alapítási szándékukat nyilvánították ki és a város támogatását kérték. 1896. december 28-án tartották az új társaság, a Magyar Wagon- és Gépgyár közgyűlését.

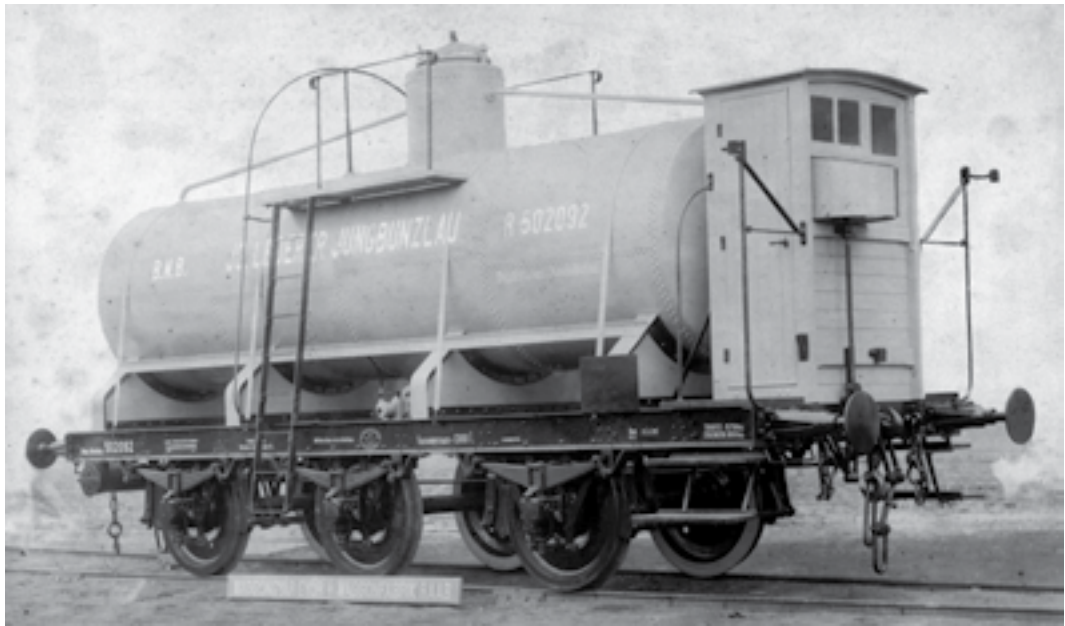
Az alapítás időpontjában kibocsátott 5000, egyenként 100 Ft-os részvény tulajdonosai között Lederer Emil bécsi és Lederer Richárd prágai gyárosok 2600, illetve 1800 részvényt birtokoltak. A Győri Szeszgyár vezetőségéből Wottiz Károly és családja birtokoltak további 350 részvényt. Szintén a Győri Szeszgyár vezetőségében volt ismert Katzender Zsigmond, aki 50 vagongyári részvényt vásárolt. A győri cégbíróságon 1897. február 22-én jegyezték be a város új cégét, a Magyar Wagon- és Gépgyár Részvénytársaságot. A gyártelepet közvetlenül a Győri Szeszgyár szomszédságában, annak északi oldalán a Duna-partig elterülő telken építették fel. Mindkét iparvállalat vasúti kiszolgálása a győri rendezőpályaudvarról a Duna-part felé kiépített iparvágányról történt bő egy évszázadon át. A gyár első megrendelése a Galizien-Karpathen Petroleum A.G-től már 1897. január 25-én megérkezett.

A fentiekben felvázolt cégháló ismeretében talán nem meglepő, hogy az új gyár első nyolc rendelési számán épült 188 járműből 143-at az MVF Rt., 9-et pedig a Győri Szesz-

10 | HONVÁRI 1984: 58.

11 | MVF Rt. alapító okirat 1895 március 27. MOL Z 1563 1 sz. doboz.

12 | MNL OL Z 1563 1. sz. doboz.



A gyár 6. számú megrendelésére szállított B.N.B. R 502092 pályaszámú 3 tengelyes tartálykocsi 1897-ből. A Lederer céghálóból már itt is három társaság szerepel egyszerre: A Győri Szeszgyár rendelte, a Magyar Waggon- és Gépgyár szállította és a család Jungbunzlau-i szeszgyára van feliratozva. A gyártási táblán jól olvasható az 1897-es évszám és a 114-es gyártási szám, jöllehet az első revízió dátuma 1898. február 14. A kocsi a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum megőrzött és jelenleg Istvántelken tárolt – vélhetően eredetileg R 502091 pályaszámú – járművének „közvetlen testvére”. MMKM TFGY 1059.

gyár részére értékesítettek. Utóbbiak érdekessége, hogy a gyár ezeket „JG LEDERER JUNGBUNZLAU” felirattal fényezte és azokat a Böhmische Nordbahn (B.N.B.) cég-jellel és pályaszámmal szállították.¹³ A Közlekedési Múzeum¹⁴ 1985-ben, a járművek forgalomból kivonása után védetté nyilvánította és megőrizte az egyik háromtengelyes tartálykocsit, amely Budapesten, Istvántelken, a MÁV egykori vasúti főműhelye területén várja felújítását.¹⁵ Az MVF részére szállított teherkocsik közül 139 nyitott szénszállító

13 | Ez a 9 tartálykocsi BNB 502090 – 502098 pályaszámmal állt forgalomba, később sorolták át a járműveket a GySEV kocsi-parkjába magánkocsiként Rn 502026–502034 pályaszámokkal. RTC MWG megrendelési könyv 6. sz. tétel és STERNHART 1965.

14 | Az intézményt mindig az adott időpontban használt hivatalos nevén említjük

15 | A Győri Szeszgyárban utoljára a 80-as évek elején használt 20 55 000 7484-9 pályaszámú tartálykocsit a MÁV História Munkabizottság javaslatára a Közlekedési Múzeum kiváló szaktudású ny. munkatársa, Mészáros Mátyás nyilvánította védetté. A kocsit az államosítás után R 510091-ként sorolták a MÁV kocsi-parkjába. A MÁV ekkori nyilvántartási könyvében – vélhetően a kocsi háborús sérülése folytán részben olvashatatlan pályaszáma miatt – korábbi pályaszámként a „GySEV 015”-öt tüntették fel. Ez vélelmezhetően a GySEV-hez R 501015-ként besorolt, korábban GySEV R 502027, még korábban BNB 502091 pályaszámú kocsija. Sajnos a Magyar Waggon- és Gépgyár jellemzően nem ütötte be az alvázba a kocsi első pályaszámát, így a megőrzött jármű „személyazonossága” csak a fenti vélelmezéssel állapítható meg.



Egy másik Lederer érdekeltségű cég, az ÖEVA részére gyártott, a Legenymihályi kőolajfinomító-gyár bérleményébe adott és Rⁿ 502347 pályaszámon a MÁV járműparkjába besorozott tartálykocsi. A rendelési könyv szerint a jármű az 59-es rendelési számon és 3224-es gyártási számmal 1899. november 6-án készült el Győrben, az eredeti fényképen látható első revízió dátuma: 1899. november 7. Alvázán jól olvasható az ÖEVA zománc tulajdontáblája 181-es tulajdonszámmal és „Eigentum der Österreichischen Eisenbahn-Vehkehrs-Anstalt Wien” felirattal. MMKM TFGY 1050.

kocsit a Kassa–Oderbergi Vasút (Ks.Od), négy forgószámolyos szállfaszállító kocsit pedig az Eperjes–Bártfai Vasút (E.B.V.) bérelt kölcsönkocsiként.

Időközben az MVF Rt.-ben 1898-ban közvetlen tulajdonrészt szerzett a győri Magyar Waggon- és Gépgyár – részben Léderer Ágosttól átvett – 3725 részvényrel, melyek száma az 1900. évi tőkeemelés után 6207 részvényre növekedett. Ekkor Léderer Ágost 3215, Ignacz Lederer 850 részvényt birtokolt a társaságban.¹⁶ Az MVF Rt. a győri Waggon- és Gépgyár – MÁV utáni – második legnagyobb vásárlója volt a következő évtizedekben. Az évek során több száz tartálykocsi épült Győrben „gyári készletre”, melyek döntő többségét az MVF vásárolta meg és adta bérbe iparvállalatok részére. Ugyanakkor a tőkeeros MVF Rt. ezres nagyságrendben rendelt hagyományos nyitott és fedett teherkocsikat, melyeket a beruházási tőke hiányával küzdő MÁV részére adott bérbe több évre, majd

¹⁶ MNL.OL.Z 1563 1. doboz.

azok döntő többségét a MÁV meg is vásárolta. Ilyen módon az MVF közreműködésével a MÁV a győri gyár direkt és indirekt vásárlójává is vált.

Eközben 1897 és 1906 között az ÖEVA is rendszeresen vásárolt járműveket Győrből – döntően osztrák területen történő – bérbeadás céljából.

Miközben a Lederer család – a mai osztrák–cseh határ ausztriai oldalán – Pernhofenben, és a galíciai Lembergben újabb szeszfőzdeket létesített, a Győri Szeszgyárral szomszédos ingatlanon nagyüzemben folyt a járműgyártás. Győrben az első 9 év alatt több mint 10 ezer jármű épült. A további években is sok megrendelés érkezett a Lederer cégbirodalomtól, melyet újabb „kapcsolt” vállalkozások segítettek.

1899. december 20-án August Lederer milánói székhellyel létrehozta a L'Ausiliare di Milano céget, melynek elsődleges üzleti célja – az MVF Rt.-hez hasonlóan – vasúti járművek bérbeadása, kölcsönzése, a vasúti infrastruktúra fejlesztése volt. Mint „Agosto Lederer” a társaság 3 millió lírás alaptőkéjéből induláskor a részvények 50%-át jegyezte (6000 darab, 250 líra névértékű részvényt). Üzlettársa, a budapesti Urbán Adolf 5500 részvényt vásárolt. A fennmaradó részvényeken Ambrogio Campiglio milánói mérnök, Augusto Ferrari milánói ügyvéd és Giulio Deutsch osztrák állampolgár osztoztak. Campiglio és Ferrari urak a cég igazgatóságában a műszaki, illetve adminisztratív ügyekkel foglalkoztak, Deutsch pedig a cég első igazgatójaként vezette a vállalatot.¹⁷ A cég az MWG részére a következő évtizedben ezres nagyságrendű vasúti kocsik megrendelést biztosított.

A századfordulóra a „vasúti közlekedést átszövő cégháló” már volt olyan kiterjedt, hogy 1899-ben a győri gyár bátran belefoghatott 225 féknélküli és 78 fékes, MÁV szabványú, magas oldalfalú teherkocsi raktárkészletre történő gyártásába, mert érdekeltségén belül biztosítottak látta azok értékesítését. A 44-es és 47-es rendelési számokon megépített kocsik közül 237-es a L'Ausiliare részére, 60-at a Ferrovio di Sicilia és 6-ot az OEVA részére értékesítettek.¹⁸

Az osztrák ÖEVA, a hazai MVF és az Olaszországban működő L'Ausiliare mellé August Lederer megalapította Romániában a hasonló tevékenységet folytató Auxiliare és Belgiumban – a mindmáig működő – a Compagnie Auxiliere International Belge (C.A.I.B.) vállalatokat is.¹⁹ A Romániában létrehozott leányvállalat eredményes működését bizonyítja, hogy kapcsolatrendszerének köszönhetően 1900 és 1912 között a gyár 32 rendelés keretében 388 tartálykocsit értékesített Románia területére.²⁰

17 | RAMPINELLI 1990: 14.

18 | MWG Megrendelési könyv, I. kötet.

19 | MNL OL Z 1563 1. doboz.

20 | MWG Megrendelési könyv, I., II. és III. kötet adataiból összesítve.

1905-től a közlekedési cégháló horizontálisan és vertikálisan is tovább bővült.

1905-ig az MVF a járműveit döntően a MÁV, esetleg a bérlő iparvállalathoz legközelebb található (pl. túrócszentmártoni vagy lőcsei ügyfél esetében a Ks.Od). vasúttársaság járműparkjába sorolta be magánkocsiként. 1905-től a „cégháló bővülésével” ebben is jelentős változás következett be. A Lederer-birodalom újonnan létrehozott vasúttársaságban is részvényes lett, biztosítva ezzel, hogy az egyre bővülő bérbe adott járműpark után a besorolási szerződések megfogalmazásába is döntő befolyása legyen, egyúttal a fizetendő besorolási díjakat ne idegen társaságnak fizessék.

Az MVF Rt. szerzett részesedést az Debrecent Hajdúsámsonnal összekötő helyi érdekű vasúttársaságban (D.H.S.V.), amely 1906. július 29-én nyitotta meg 22 km-es vonalát.²¹ Ennek logikus és egyben látványos következménye volt a győri rendelési könyvekben:²² Amíg 1906 előtt az MVF Rt. által rendelt tartálykocsik döntő többségéhez MÁV pályaszámot rendeltek, a D.H.S.V. megnyitásától kezdődően az MVF járműveit magánkocsiként oda sorolták be.

Az 1908-ban 509-es rendelési számon értékesített, a D.H.S.V. kocsiparkjába Rⁿ 502188 pályaszámmal besorolt MVF Rt. 0611 tulajdonszámú, kőolajszármazékokat szállító tartálykocsi.²³ Ekkor már nem kellett „idegen” vasúttársaság besorolási szabályzatát tudomásul venni.

1906-ban megnyílt a Nagyváradi Villamos Vasút, (N.V.V.) amelyben az MVF szintén jelentős részesedéssel bírt. Ennek nyilvánvalóan jelentős szerepe volt abban, hogy magyarországi villamos közúti vasút első ízben rendelt villamos motorkocsikat Győrben, ráadásul a megrendelés az MVF-en keresztül érkezett. Az N.V.V. megalakulásának a Nagyváradra szállított 22 motorkocsi szállítási lehetőségén túlmenően további hatásai is voltak a győri gyár termelésére. Egyrészt az N.V.V.-hez is soroltak ettől kezdve Győrben épült magántartálykocsikat, másrészt az N.V.V.-t egy jelentős saját teherkocsi parkkal is rendelkező közúti vasúti társasággá fejlesztették, mely teherkocsijainak jelentős részét szintén Győrben szerezte be.²⁴ A saját teherkocsipark üzemeltetését vélhetően indokolta az a tény is, hogy a magyar vidéki városok között Nagyváradon kiemelkedően sok ipari

21 | TOMINÁ CZ 1904: 2.

22 | MWG Megrendelési könyv, II. kötet.

23 | Lovász István magángyűjteménye LI 030_006.

24 | Sajátos helyzetet teremtett, hogy az N.V.V. a trianoni békeszerződés után Románia területén volt. Más magyar és osztrák magán-vasúttársaságok járműparkjából jellemzően a románok zsákmányolták a legtöbb járművet, melyeket a Portorose-i egyezmény nagy részben legitimált és ezt követően a Román Államvasút besorolt. Bár az N.V.V. járművek közül még az Olasz Államvasúthoz is kerültek kocsik, az N.V.V. járműparkjának döntő többsége a nagyváradi társaság tulajdonában maradt és megélte a második bécsi döntést. Ezt követően határoztak a teherkocsipark felszámolásáról és értékesítették az N.V.V. teherkocsipark jelentős részét a MÁV részére, ahol azokat az államvasút saját állagába sorolta. (MMKM MÁV Vasúti kocsi leltárkönyvek RA-669 – 677).

üzem volt található és a legkiterjedtebb városi iparvágány-hálózat volt a villamos közúti vasút vállalat üzemeltetésében.

1911. július 29-re elkészült a D.H.S.V. vonalának 39,3 km-es hosszabbítása Nyírbátorig és a társaság neve D.Ny.B.V.-re változott.²⁵ Ekkortól egyrészt az MVF Rt. tartálykocsijait az új vasúttársasághoz sorolta be magánkocsiként, melynek eredményeként fokozatosan a D.Ny.B.V. vált az egyik legnagyobb magánkocsi-besoroló vasúttá. A meghosszabbított helyi érdekű társaság távolsági vonataihoz új járműparkot szerzett be. A nagyváradi példát követve az MVF Rt. szerezte be a D.Ny.B.V. teljes induló személy- és kalauzkocsi parkját.

Ugyanezen év másik fontos eseménye volt a Debreceni Helyi Vasút (D.H.V.) villamosítása. A D.H.V.-ben részesedést szerző MVF Rt. a debreceni villamos motorkocsikat is maga rendelte Győről.

Az első világháború kezdetéig az MVF Rt. részesedést szerzett fentebb még nem említett alábbi vasúti jármű-bérbeadó társaságokban:²⁶

- Auxiliara S.A. (Bukarest), Auxiliara – Societa Anonima pentru Traficul de Cai Ferate, Bukarest (Franciául: Auxiliare, Société anonyme pour le trafic de chemins de fer.),
- Polnische Waggonleich- und Verkehrsgesellschaft G.m.b.H.,
- Simotra S.A. (Paris),
- British Railway Ltd. (London),
- Sudowagon,
- Deutsche Waggon-Leichanstalt AG,
- Wagonlocal AG.

Szintén az 1910-es évekre érdekeltsége volt az alábbi hazai és külföldi vasúttársaságokban:

- Debrecen–Füzesabony–Ohat–Polgári HÉV Rt.,
- Tiszapolgá–Nyíregyházai HÉV Rt.,
- Össi–Váradvelencei Összekötő HÉV Rt.,
- Nagyvárad–Belényes–Vaskohi Vasút Rt.,
- Kraków–Kocmyrzów Lokalbahn AG. (Kraków),
- Ferrovía Cancellò–Benevento S.A. (Roma),
- Ferrovía Massa Marittima–Follonica Porto S.A. (Roma),
- Ferrovía Poggibonsi–Colle di val d’Elsa S.A. (Roma).

25 | TOMINÁ CZ 1984: 10.

26 | MNL Z 1563 1. doboz.

Megállapítható, hogy az 1910-es évek elejére az egykori szeszgyáros család egy olyan vasútjármű-gyártó, vasúti eszközöket bérbe adó és közlekedési vállalatokat üzemeltető nemzetközi közlekedési vertikumot épített ki, amely a győri járművek értékesítését és ezáltal a gyártását igen jelentős mértékben előmozdította. A vállalat fejlődése 21. század technikai adottságai mellett is kifejezetten impozáns gazdasági térnyerésnek számítana, ezért fel kell tennünk a kérdést, miként sikerülhetett ez a 19–20. század fordulóján? A kérdés alapos összehasonlító elemzése egy külön tanulmány tárgyát képezheti.

A győri tervezési és termelési modell a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban megőrzött dokumentumaiban

A Magyar Waggon- és Gépgyár a kezdetektől igen szervezett és következetes nyilvántartást vezetett a megrendeléseiről, szisztematikusan számozta egységes mérnöki dokumentációit, nagyban megkönnyítve ezzel az utókor feltáró munkáját is.

A gyár 1897-ben az 1-es rendelési számtól²⁷ kezdődően hét rendelés-nyilvántartó könyvben regisztrálta a megrendeléseket. Rögzítették a jármű megrendelőjét, a darabszámot, a kijelölt gyártási számot, a megállapodott szállítási határidőt és az elkészült jármű mérlegelt tömegét. Ezen túlmenően megrendelésenként változó részletességgel készült leírás a megrendelt járművekről is. Ezek a rendelési könyvek szerencsésen túléltek a két világháborút és ma is megtalálhatóak a RÁBA Technológiai Centrumában. A könyvekben regisztrált megrendeléseket az 1936. évi 949-es számú megrendelésig sorban számozták. A negyedik rendelési könyvben a rendelési számokat a 949-es után a 23/1. számú rendeléssel folytatták a hatodik könyvben található 1957. évi 23–300. számú rendelésig. Ekkortól a rendelések sorszámozását 28–301-től folytatták. Ennek rögzítése azért is volt lényeges, mert az MMKM Archívumban található sok ezer – megvalósult rendelésekhez készült – győri járműrajz azonosításának és rendezésének elsődleges támpontja a rajzokon jól feltüntetett rendelési szám. A rajzszámokat minden esetben egy olyan törtszám képezi, melynek számlálója a rendelési szám, nevezője pedig az adott rajz sorszáma. A járművek összeállítási rajzait vagy főterveit legtöbbször az 1:10 léptékű,

27 | A gyári szakzsargon a rendelés-nyilvántartó könyveket „Ordre könyveknek”, a rendelési számokat „Ordre számoknak” nevezte.

Hogyan kerültek a győri rajzok a Közlekedési Múzeumba?

Az MWG a megrendelése teljesítéséhez szükséges műszaki dokumentációt a termékek elkészülte után részben átadta a megrendelőnek, egy példányban pedig hosszasan őrizte, majd selejtezte.²⁹ A MÁV részére szállított járművek dokumentációi a járművek átadásával egyidejűleg kerültek a MÁV rajztárába. A MÁV által államosított magántársaságok (D.Sz.A.V.³⁰ azaz korábbi Déli Vasút hazai vonalainak kezelője, MVF Rt. stb.) járműveinek iratai az államosítás során kerültek a MÁV-hoz. Egyéb módon is kerültek Győrben készült vasútijármű-dokumentációk a MÁV központi rajztárába (lásd alább pl. C.I.W.L.). A MÁV a birtokában lévő hatalmas mennyiségű dokumentációt az 1960-as években igen nagy tömegben és változatban érkező újabb járműtípusok dokumentációjának tömege miatt nehezen tudta elhelyezni, ezért azt az 1970-es években több részletben a Közlekedési Múzeum részére átadta.³¹

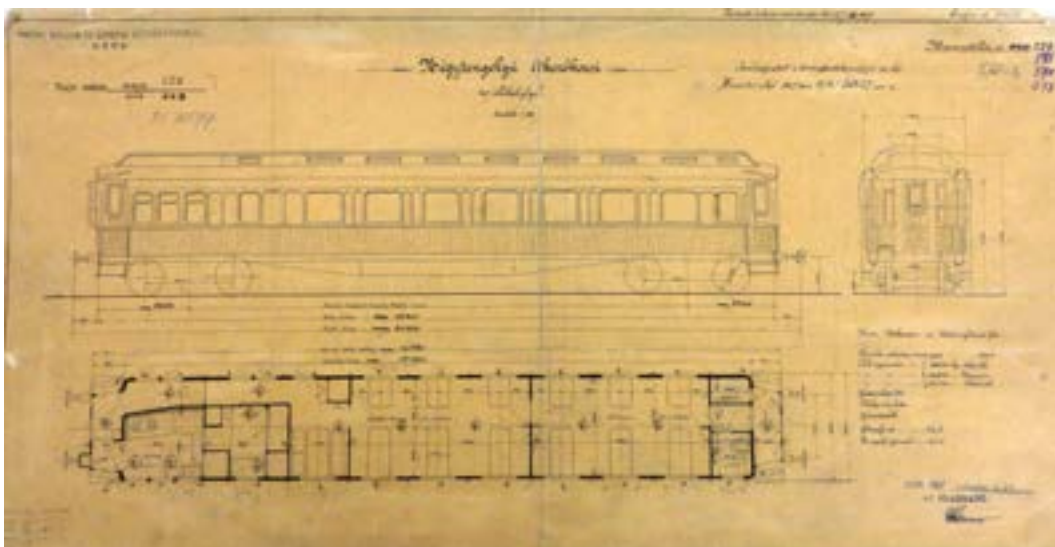
Ezek első rendezése 1981-ben kezdődött meg, majd – sokéves szünet után – 2016-tól gyorsult fel. A MÁV-tól érkezett anyag feldolgozása során elsősorban a MÁV járműtípusok rajzaira számítottunk és valóban ezek tették ki az elmúlt 5 évben immár előrendezett és ideiglenes „technikai nyilvántartási számmal” ellátott, döntően vasúti vontató és vontatott járművekre, kisebb részben pályagépekre, egyéb vasúti létesítményekre vonatkozó rajzanyag jelentős részét. Értelemszerűen a MÁV típusdokumentációk között is igen nagy számban találhatók – a MÁV részére szállító többi hazai gyártó, így a Ganz és Társa Vasúti Kocsi Gyár, az aradi Weitzer János Gép-, Waggongyár és Vasöntöde Rt., a Schlick–Nicholson, a Danubius Schoenichen–Hartmann, a kistarcsai Gép- és Vasútfelszerelési Gyár, vagyis a Győrben épült járművekkel megegyező típusúakat gyártók típusdokumentációival vegyesen – győri vasútijármű-rajzok.

A MÁV típusok rajzain túlmenően azonban sokezres nagyságrendű, igen jelentős értékű további győri vasútijármű-rajz került elő szintén a MÁV részéről átadott anyagból. A rajzok döntő többsége vélhetően nem lelhető fel még egy példányban egyetlen gyűjteményben sem. Ezek egy részénél található releváns magyarázat arra, hogy mikor és miért kerülhettek ezek a rajzok a MÁV rajztárába, majd onnan a Közlekedési Múzeumba. Tipikusan ilyenek a Győrből a Nemzetközi Hálókocsi Társaság (Compagnie

29 | Magyar Waggon- és Gépgyár rendelési könyveiben a dokumentáció tárolási helyére, illetve annak selejtezésére vonatkozó bejegyzések.

30 | Az egykori Császári és Királyi szabadalmazott Déli Vaspálya Társaság trianoni békeszerződés után Magyarországon maradt vonalainak kezelésére létrehozott társaság a Dráva–Száva–Adria Vasút.

31 | Átadási jegyzőkönyv a MÁV részéről az Közlekedési Múzeum felé, Budapest, 1970. május. MMKM Irattár

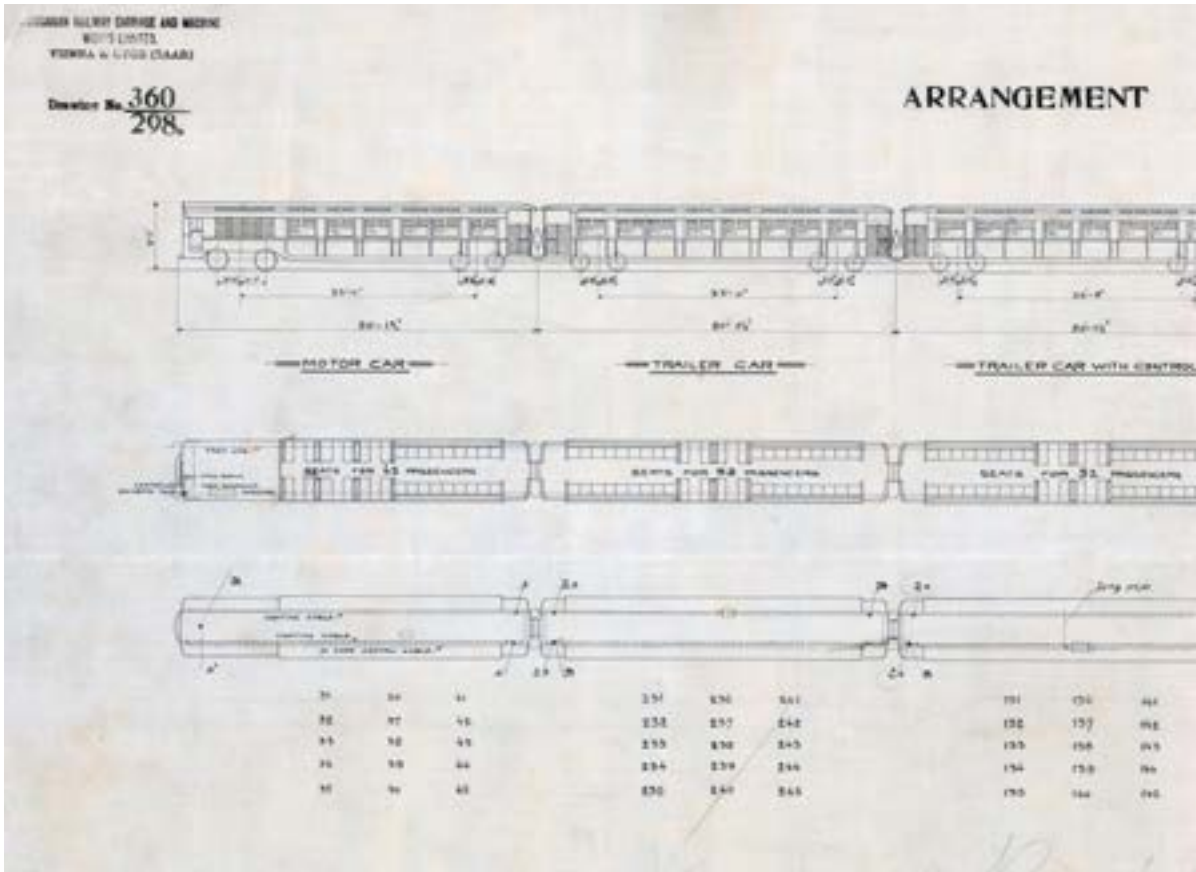


Az eredetileg 440/370 sorszámú, majd az 558-as rendelésszám kapcsán 558/249 rajzsámként is érvényes C.I.W.L. étkezőkocsi eredeti pausz jellegrajza. A rajz jobb felső sarkában jól látható, hogy a gyár ezt a rajzot a további 558, 581, 590 és 617 számú rendelésekhez is érvényesnek tekintette

International des Wagons-Lits et des Grands Express Européens – C.I.W.L.) részére szállított 46 étkezőkocsi 1907 és 1914 közötti pausz rajzai. A győri gyárban az eredeti francia típusrajzok alapján rendelte meg a C.I.W.L. a járműveket, a gyár azonban ezek minden részletraját saját maga is elkészítette. A típusdokumentáció akkoriban nyilvánvalóan semmiképpen nem kerülhetett a MÁV rajztárába, hiszen az a C.I.W.L. szellemi tulajdonával való visszaélést jelentett volna és nem mellesleg azokra a MÁV-nak szüksége sem volt. A C.I.W.L. államosítása kapcsán azonban a MÁV 1950-ben 32 étkező- és 26 hálókocsit vett át a C.I.W.L.-től,³² melyek között 8 győri gyártású volt. Az akkori politikai viszonyok között könnyen elképzelhető, hogy a MÁV a járművek fenntartásához elkérte a győri gyártótól a teljes C.I.W.L. dokumentációt, amely kérést Győrben – vélhetően minden ellenvetés nélkül – teljesítették. A fenti teória bizonyíthatóságától függetlenül örömteli ténykérdés, hogy az MMKM archívumában páratlan értékű és minden bizonnyal második példányban nem létező C.I.W.L. rajzdokumentáció található.

Az MVF Rt. államosítása során kerülhetett a MÁV rajztárába az a további sok száz

32 | 1950. június 26. dátumú „Kimutatás a vásárolt WR étkezőkocsikról” és „Kimutatás a vásárolt WL hálókocsikról” ad Gy30/560/950 I/4.



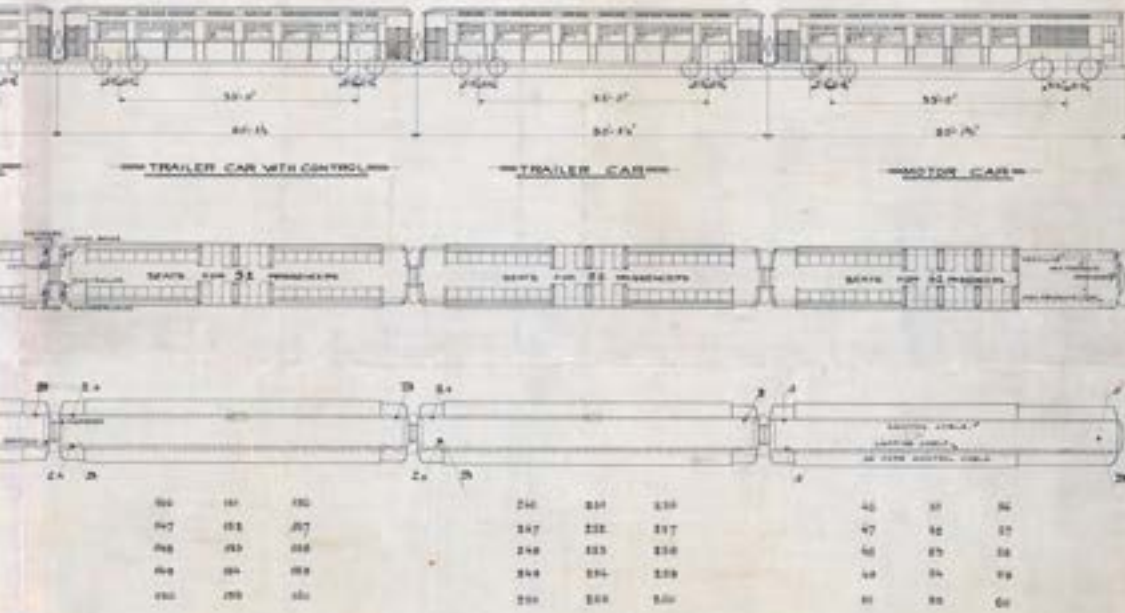
A londoni metróvonalak villamosításához 360-as megrendelési számon Győrből szállított motorkocsik eredeti vászonpausz rajza. MMKM Archívum

nagyságrendű – részben győri – járműrajz is, melyeket az eredeti MVF rajztári dossziékban, döntően B/4 formátumra hajtogatva leltünk fel. Ezek egyrészt a típusokról, azok besorolásáról és főként az MVF járműparkjáról adnak értékes tájékoztatást. Az MVF Rt. saját műszaki nyilvántartó rendszerében a gyártók szerint tárolta a kocsijainak főterveit. Ezeket a gyártók kezdőbetűivel és egy sorszámmal jelölték, például G-1 a Ganz és Társa Vasúti Kocsi Gyártól beszerzett típusok közül az első, vagy O 1, az olasz Officine Mecchanice Reggio Emilia cégtől vásárolt egyik tartálykocsi főterve. A győri Magyar Waggon- és Gépgyárban épült kocsik főterveit az MVF M-1 – M-38 sorszámmal ellátva tárolta rajztárában, és ezek mindegyike megtalálható az MMKM Archívumban. (M-39-től a Magyar Vegyipari Gépgyár által gyártott tartályokkal felszerelt kocsik rajzait sorszámozták.)

U. E. R. C.

Ordre 360 - 361.

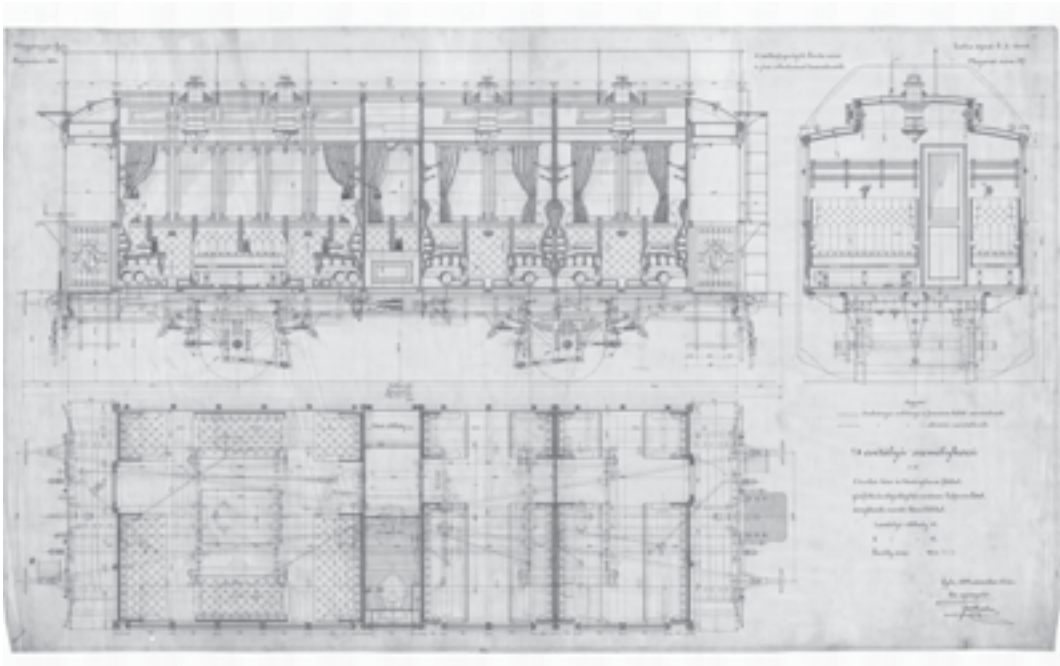
OF TUBE TRAINS.



Az egykori Déli Vasút „csonka magyarországi” vonalainak, a Duna–Száva–Adria Vasút (D.Sz.A.V.) járműparkjával egyidejű, 1932. év eleji államosításával magyarázható, hogy a MÁV rajztárból mintegy 60 mappányi Déli Vasút-járműrajz is érkezett az archívumba. Ezek között is számos, máshol fel nem lelhető győri rajz található.

Mindmáig nem találunk azonban magyarázatot arra, hogy a londoni metróhálózat villamosításához 1905–1906-ban Győrben gyártott járművekről és szerelvény-összeállításról készült, felbecsülhetetlen értékű eredeti vászonpausz rajzok miként kerültek a MÁV-tól átvett rajzok között az MMKM Archívumába. Szerencsés lenne ismerni a rajzok 1905 és 2015 közötti sorsát, de e nélkül is pótolhatatlan értéket képviselnek az archívum és a kutatók számára.

Szintén ismeretlen, hogy a Győrből a Kassa–Oderbergi Vasút (Ks.Od.), illetve annak

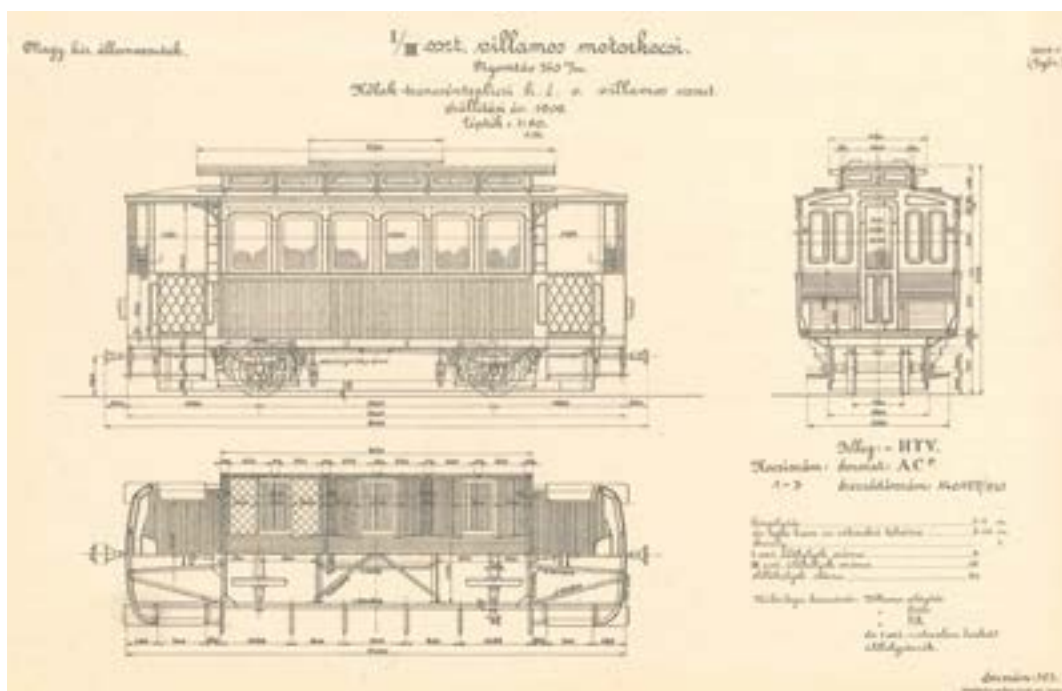


A Zsolna–Rajecz helyi érdekű vasút részére épült és az 1900. évi Párizsi Világkiállításon is bemutatott I./II. osztályú személykocsi 1:10 léptékű, könyvatos fő összeállítási rajza. Az 1831-es rajzszámból sejthető, hogy a rajzot eredetileg ajánlati rajznak szánták. Vélelmezhető ez alapján, hogy a járművet eredendően a világkiállításra szánták és csak később döntöttek a Zs.R.V. részére történő értékesítésről. Az 57-es rendelési számon és 3172-es gyártási számú kocsi rajzának felső részén érdekes felirat olvasható: „A tetőkézfogantyúk Párisba menet és jövet leszerelendők”. Kevés helyiérdekű vasút büszkélkedhetett ilyen „kifinomult” párnás kocsival. MMKM Archívum

Zsolna–Rajecz HÉV (Zs.R.V.) vonalára szállított személy- és teherkocsik összeállítási és alvázrajzai mikor és miért kerülhettek a MÁV rajztárba majd onnan a múzeumunkba. Nem vitás azonban, hogy a Zs.R.V. részére épített és 1900-ban a Párizsi Világkiállításon is bemutatott első osztályú személykocsi 1:10 léptékű fő összeállítási rajza különleges érték.

Szintén szerencsés, hogy a MÁV által soha nem kezelt Ks.Od. több személykocsi-típusának, így az 1905. évi 4 tengelyes „kilátókocsiknak”³³ és az 1906. évi 2 tengelyes személykocsijának, valamint több jellegzetes Ks.Od. teherkocsinak is fellelhetők 1:10

33 | A Kassa–Oderbergi Vasút hazánkban elsőként alkalmazott ún. kilátókocsikat. A Ks.Od. fővonala a Felvidék festői tájain, a Vág völgyén, a Hernád völgyén és a kettő vízválasztóján, a Magas- és az Alacsony-Tátra között haladt. A Ks.Od. vezetése már 1905-ben fontosnak tartotta, hogy I. és II. osztályú utasai áthelyezhető fotelekből, illetve irányváltáshoz „átsapható” támlás párnás ülésekből és növelt szélességű ablakokból csodálhassák legszebb tájainkat.



A MÁV kezelésében lévő, 760 mm-es nyomtávolságú, Hőlak-trencséntepliczi helyi érdekű vasút vonalára 1909-ben gyártott villamos motorkocsi MÁV szabványú, 1:50 léptékű győri jellegrajza. A vonalra gyártott győri motorkocsik évtizedeken át szolgálták a helyi gyógyfürdőbe utazókat, a 3-as pályaszámú motorkocsit pedig a Brno-i Műszaki Múzeumban őrzik eredeti állapotába felújítva. MMKM Archívum, Győr 7009a sz. jellegrajz.

léptékű főtervei az archívumban a MÁV-tól érkezett rajzok között. Ezek feldolgozása, digitalizálása folyamatban van.

Végül számos győri jármű 1:50 léptékű jellegrajza is megtalálható az MMKM Archívumában. A MÁV kocsitelepéről készült jellegrajzalbumokban³⁴ a MÁV a saját „jellegszámozásának” sorrendjében állította össze, a később született típusokat így a következőként kiadott jelleg szerinti helyre lehetett befűzni utólag.

Valamennyi 1905-ig Győrben a Kassa–Oderbergi Vasút (Ks.Od.) részére gyártott jármű jellegrajza megtalálható továbbá az MMKM archívumban, a Kassa–Oderbergi Vasút vontatott járműveinek albumában.³⁵

34 | MMKM RA-279, RA-335 leltári számú műszaki rajzalbumok.

35 | MMKM RA-502 leltári számú műszaki rajzalbum.

Történeti Fényképek Gyűjteményében található győri járműfényképek

Az egykori Magyar Királyi Közlekedési Múzeum fényképtárába már a második világháború előtt is közel 100 győri fénykép került, melyek a világegést szerencsésen túléltek.³⁶ Az archívum gyűjteményében megtalálható ezen győri vasúti járműveket ábrázoló fényképek szinte kivétel nélkül a gyárudvaron készült 1905 előtti felvételek, a győri gyár fényképkeretével. Az elmúlt években jelentősen felgyorsult archívumi feldolgozás eredménye, hogy további mintegy 130 győri járműfotó került digitalizálásra. Ezek az 1901 (127-es gyári rendelés szám) és 1930 közötti (905-ös rendelési szám) gyári felvételek szintén ismeretlen időpontban kerültek a múzeumba, azonban számos különlegesen értékes felvételt tartalmaznak.

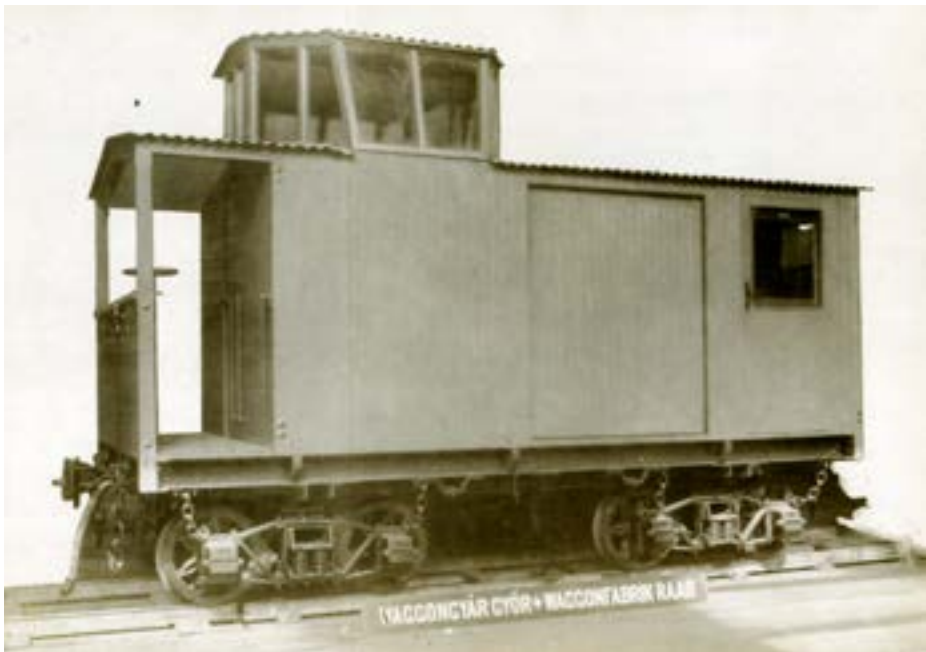


1900-ban a L'Ausiliare rendelésére gyártott, az Olasz Rete Mediterraneo kocsiparkjába magánkocsiként besorolt és Jean Mesmer genfi bornagykereskedő részére bérbe adott fedett borszállító kocsit. A kocsikban három 75 hektoliteres hordót helyeztek el MMKM TFGY 1084.

36 | MMKM TFGY 663...666, 1043-1114, 1134-1135, 1205, 1612, 1859-1862, 1865-1886, 1954 leltári számok.



1900-ban a Párizsi Világkiállításon bemutatott, majd a Zsolna-Rajecz helyi érdekű vasút részére eladott I./II. osztályú személykocsi MMKM TFGY 1069.



1902-ben a Costa Rica-i vasút részére szállított 1067 mm nyomtávolságú fékezőkocsi. MMKM TFGY 1077.



1900-ban a Strade Ferrate del Ferrovia Mediterraneo részére szállított faburkolatú bor- és mustszállító tartálykocsi. MMKM TFGY 1085.



1901-ben a Ferrovía Alta Valtellina (F.A.V.) társaság részére szállított I./II. osztályú személykocsi. A jármű 1966-ig közlekedett és jelenleg a piatrarsai Vasúti Múzeum megőrzött járműve. MMKM TFGY 1094.



1901-ben a Szicíliai Vasút (Ferrovía del Sicilia) részére szállított fékbódés fedett teherkocsi. MMKM TFGY 1098.



Az Államvasút Társaság (Á.V.T.) resicai bányüzeme a vasúttársaság 1891. évi államosítása után is osztrák kézben maradt annak 948 mm nyomtávolságú iparvasútjával. Győrből 1908-ban 12 olyan különleges kocsi rendeltek, melyekre a normál nyomközű vasúti kocsikat felrakodva, azokat az iparvasúton szénnel megrakhatták, majd a keskeny nyomtávolságú szakaszon a rakott normál nyomtávú járművet a vasúti fővonalig vissza tudták szállítani. A fékező munkahelyéül egészen speciális megoldást találtak. MMKM Archívum, 479-es rendelési szám.

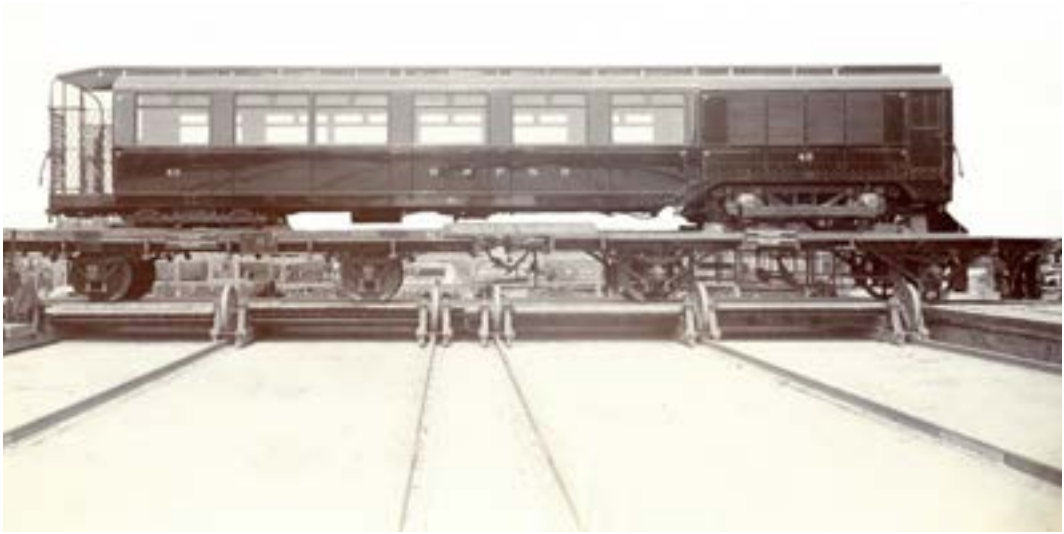


17. A Kassa–Oderbergi Vasút I. osztályú kilátó kocsijának utastere. 356-os rendelési számon, 9535-9536 gyártási számokkal és AB 7-8 pályaszámokkal 2 ilyen impozáns jármű készült a Kassa–Oderbergi Vasút részére. Látható, hogy az ablakok között keskeny oldalfal-merevítés található. A kocsit valóban az utazóközönség kényelmére és örömére tervezték. 1925 után a Csehszlovák Államvasút a birtokába került egyik járművet kalauzkocsivá építette át, a másikat hagyományos II. osztályú személykocsivá alakítva 1958-ig üzemeltette. Ez a fénykép 2019-ben került elő a még nem leltározott anyagok közül sok más értékes győri fotóval együtt. Digitalizálásuk, feldolgozásuk megtörtént, leltározásuk folyamatban van. MMKM Archívum, 356 rendelési szám.

A győri gyárban készült fotók többsége export járműveket ábrázol a gyárudvaron, melyekről semmilyen más korabeli fotó nem ismert. A fényképek értékét jelentősen növeli, hogy – vélhetően a gyári fotólaboratóriumban – azok hátoldalára gondosan felírták a megrendelési számot is, így ezek azonosítása igen egyszerű feladat.

Sajnálatosan nem került a múzeum birtokába a győri gyár 20 éves jubileumára készült impozáns fényképalbum egyetlen eredeti példánya sem, ahogy ebből Győrben a Rába gyárban is csak egy másolati példány maradt fenn. Szerencse azonban, hogy az archívumban MMKM TFGY 1045-1114 és 1865-1887 leltári számokon megtalálható gyári fotók az 1916-os album képeinek egy jó részét lefedik.

Elmondható, hogy a hazai vasúti jármű-gyártás egyik legkiemelkedőbb szereplője a Magyar Wagon- és Gépgyár volt. A hazai ipar nem vitatható büszkesége, hogy ez a gyár a 20. század elején már 4 kontinensre exportált járműveket és a hozzá kapcsolódó cégcsoport



A Londonba szállított 43 pályaszámú szegecselt acélvázaz földalatti motorkocsi a győri tolópadon. A londoni gőzüzemű metróvonalak villamosításának úttörője a Stephen Tuffnell, és az általa az egységes üzemvitelre létrehozott Underground Electric Railways Company (U.E.R.C.). 1906-ban helyezte üzembe a Baker Street-Waterloo (a kezdő- illetve végszótágból: Bakerloo) vonalat és a Great Northern, Piccadilly & Brompton Railway. (GNP & B) társaság mai Piccadilly vonalát is.³⁷ A fenti hatalmas fejlesztésekhez természetesen a járműpark jelentős bővítésére is szükség volt, melyhez 1905-ben a U.E.R.C. Győrből rendelt új járműveket. A gyári rendelési könyvben „Unterg-rundbahn in London” szerepel vevőként. A Győrből szállított valamennyi járművön a GNP & B cég-jele látható. Bár a gyár a Londonba szállítandó járművekhez egyik végükön középütközővel ellátott négy ún. közvetítő kocsit is épített, ezt a motorkocsit láthatóan két MÁV pórekocsin szállították el a gyárból. A szerződés szerint a járműveket a rotterdami kikötőig kellett vasúton szállítani. Az eredeti felvételen olvasható a pórekocsikra szerelt tábla szövege is: „Kirakás után Győr állomás-ra azonnal visszaküldendő”. MMKM Archívum, 365-ös rendelési szám.

a hazai vasúti és közúti vasúti közlekedésben is fontos szerepet játszott. A győri gyár különös gonddal vezette műszaki és termelési nyilvántartásait, melynek célja elsődlegesen az akkori munka áttekinthetősége és szervezettsége volt, de a 21. század kutatóinak is nagyban segíti munkáját. A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum archívumában igen jelentős mennyiségű és különös értékű, döntően második példányban fel nem lelhető dokumentáció áll rendelkezésre, részben még feldolgozás alatt.

37 | TUFFNELL Made in Britain – Nation and Emigration in Nineteenth-Century America. Stephen Tuffnell, Google Könyvek.html.

Felhasznált források és irodalom

Felhasznált források

MMKM = Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

RA= Műszaki rajzalbumgyűjtemény, 279, 335, 502, 659-680

MWG = Magyar Waggon- és Gépgyár terv- és iratanyaga

TFGY = Történeti Fényképek Gyűjteménye 1050, 1059, 1069, 1077, 1080, 1084, 1094, 1098

MNL OL = Magyar Nemzeti Levéltár – Országos Levéltár

Magyar Vasúti Forgalmi Rt.-re vonatkozó iratanyaga, Z 1563, Z 1601, Z 1603, Z 1604.

Magyar Waggon és Gépgyár rendelés nyilvántartó könyvei 1897–1980, 1–7 kötet

RTC = RÁBA Technológiai Centrum

Magyar Waggon és Gépgyár rendelés nyilvántartó könyvek

ZAO = Zemský archiv v Opavě

Waggon Lieferungsbuch I. Begonn. 26 Juli 1890 - Brünn-Königsfeldi Vagongyár rendelés nyilvántartó könyvei I. 1890 – 1900

Felhasznált irodalom

HONVÁRI JÁNOS 1984: *A Győri Szeszgyár története*. Budapest.

RAMPINELLI, MAURO 1990: *19 dicembre 1899: Nascita dell'Ausiliare*. Ausiliare S.p.A.

STERNHART, HANS 1965: *Die GySEV*. Slezak Verlag, Wien

TOMINÁČZ JÓZSEF 1905, 1914: *Kiegészítő rész a „Magyar szent korona országainak vasutai 1845-1904” című munka 3. számú táblázatos összeállításához*. Klösz György és fia Térképészeti Intézet, Budapest

TUFFNELL, STEPHEN 2020: *Made in Britain Nation and Emigration in Nineteenth-Century America*. California University Press

Szegedy-Kloska Tamás: Vagonlakó történetek a trianoni békeszerződés által elszakított területekről

Az Osztrák–Magyar Monarchia összeomlása után a régi-új utódállamok területéről 1918 ősztől megindultak a magukat magyarnak valló menekültek Magyarország belső területei felé. A már elvesztett országrészekben a magyar közalkalmazottaknak ahhoz, hogy továbbra is betölthessék állásaikat, hűségesküt kellett tenniük a Csehszlovák Köztársaságra, a Román vagy a Szerb–Horvát–Szlovén Királyságra. Akik ezt megtagadták, azokat a csehek, románok és szerbek kiutasították, és vagyonukat veszítve menekülniük kellett.

Hogy milyen mértékű népmozgásról volt ekkoriban szó, azt jól szemlélteti az 1920-ban létrehozott Országos Menekültügyi Hivatal 1924-es statisztikája, amely szerint az összes elcsatolt területről addig nagyjából 350 ezer ember hagyta el otthonát, ez a szám azonban inkább 426 ezer fő körül lehetett. A menekültek egy része az elcsatolt területek egykori értelmiségi rétegét jelentette, köztük nagyjából 20–20 ezren lehetnek az államapparátusát működtető hivatalnokok, valamint a vasúti dolgozók. A legrosszabb helyzet a „marhavagokban” érkezőkre várt. Sokan pályaudvarokon, félretolt tehervagonokban húzták meg magukat, akár évekig.

A tanulmány négy olyan hiteles élettörténetet mutat be, amely jól példázza a vagonlakók különböző társadalmi hátterét és a menekülés utáni boldogulás lehetőségeit. Az írásban Felvidékről, Kárpátaljáról, Erdélyből és a Délvidékről menekülő személyek egyaránt megjelennek. Segítségükkel megismerhetjük, hogy milyen életkörülményekkel bírtak azok, akiket a száz évvel ezelőtti „anyaországi” magyarok vagonlakónak neveztek.

Tamás Szegedy-Kloska: Wagon Dweller Stories from the Territories Torn Apart by

Following the collapse of the Austro-Hungarian Monarchy, the emigrants declaring themselves Hungarian started to flow into the heartland of Hungary from the old and new successor states in the autumn of 1918. However, in the lost parts of the country, if they wanted to keep their jobs, the Hungarian public employees had to take an oath of allegiance to the Czechoslovakian Republic and Rumanian or the Serbo-Croatian-Slovenian Kingdom. Those who refused to do so were expelled by the Czechs, Rumanians, and Serbians and had to flee, leaving their property behind.

The extent of migration is well illustrated by the 1924 statistics of the National Office of Refugee Resettlement established in 1920, according to which altogether approximately 350 thousand people left their homes in all the annexed areas. However, the actual number might have been around 426 thousand. Part of the refugees came from the intellectual strata of the annexed areas, 20 thousand of them might have been the clerks operating the state administration of the given country, and another 20 thousand might have come from among employees of the railways. The worst awaited those who arrived in “cattle trucks”. Many of them were crashing at railway stations in shoved-aside goods wagons, sometimes for years.

The study introduces four true life stories that illustrate the wagon-dwellers’ different social backgrounds and their chances for happiness after running away. People figure in the study from the Hungarian upland, Transcarpathia, Transylvania and the Hungarian southland. Through them, we can get acquainted with the living conditions of those whom the Hungarians in the mainland a hundred years ago called wagon-dwellers.



JÖN A TÉL!
ADÉLYVIDÉKI LIGA GYŰJTÉSE
A VAGONLAKÓK
ÉS MENEKÜLTEK
GYÁMOLÍTÁSÁRA.

**SEGITSETEK VAGONLAKÓINKON ÉS MENEKÜLTJEINKEN,
AZ EZERNYI SZEGÉNY KIS GYERMEKEN!**

OKTÓBER 2.^{én} SZOMBATON:
HÁZIGYŰJTÉS, AZ ÖSSZES MULATÓHELYEKEN PER-
SELYGYŰJTÉS. ZÁRÓRA 3 ÓRAKOR.

OKTÓBER 3.^{én}, VASÁRNAP:
PERSELYGYŰJTÉS EGÉSZ NAPON.
A MULATÓHELYEKEN VÁLTOTT JEGYEK ÁRA
A MAGASZTOS CÉLT SZOLGALJA.

*Helbing Aranka: A Délvidéki Liga gyűjtése a vagonlakók
és menekültek gyámolítására, 1920. Országos Széchényi Könyvtár,
Plakát- és Kisnyomtatványtár, PKG.1920/39*

Szegedy-Kloska Tamás

Vagonlakó történetek a trianoni békeszerződés által elszakított területekről

Bevezető

A tanulmány szorosan kötődik a Szabadtéri Néprajzi Múzeumban 2020-ban megnyitott vagonkiállításhoz. A tárlat szakmai előkészítése során végzett kutatás alatt több olyan hiteles élettörténetet találtam, amelyek mindegyike egyaránt alkalmas lett volna arra, hogy egykori vagonlakóként a tárlat „főszereplője” legyen. Az anyagot megvizsgálva dr. Sári Zsolt kollégámmal úgy döntöttünk, hogy a kutatás során előkerült történeteket egy virtuális tárlat keretén belül rendszerezzük és közreadjuk, valamint képekkel és magyarázatokkal látjuk el őket. Jelen írás ezekből az élettörténetekből válogat. A személyek kiválasztásakor fontos szempontként vettem figyelembe, hogy a bemutatott életutak a történeti Magyarország összes elcsatolt területét „lefedjék”, így véleményem szerint átfogó képet tudok nyújtani a témáról.

A Szabadtéri Néprajzi Múzeum kiállítása a témában

A 2020-as Nemzeti Összetartozás Éve rendezvénysorozathoz kapcsolódva a Szabadtéri Néprajzi Múzeum 2020–2022-es tematikus éveinek központi eleme a magyar nemzet,



A Szabadtéri Néprajzi Múzeumban kiállított teherkocsi „testvére”, a BHÉV Ge 882-es vagonja. Dr. LOVÁSZ György szíves közlése

a magyar kultúra határtalansága, a fizikai valóságban és a virtuális térben egyaránt. A látogatókat szerteágazó tematikájú kiállítások várják mind a múzeumban, mind pedig a virtuális térben, a Skanzen honlapján.¹

A 2020. augusztus 20-án megnyílt *Vagonlakók – Trianon árvái* című vagonkiállítás² megtekintésével az érdeklődők nem a trianoni békeszerződés politika-, diplomácia- és gazdaságtörténeti vonatkozásait, hanem a mindennapi életet érintő változásokat ismerhetik meg hiteles személyes történeten és korabeli tárgyakon keresztül, egyedi, interaktív interpretációs eszközök segítségével.³ A berendezés és a megjelenített életkörülmények így hiteles képet nyújtanak arról, hogy milyen lehetett a száz évvel ezelőtti menekülteknek sokszor éveket eltölteniük ezekben a vagonokban. A tárlat kifejezett célja, hogy ne a Trianon-traumát erősítse, hanem a történeti ismeretek bővítése mellett a látogatók érzekeire és érzelmeire is hasson, elősegítve a személyes bevonódást, a mélyebb megértést és az együvé tartozást, határokon innen és túl.

1 | <https://hatartalan.skanzen.hu/#/> (Letöltés ideje: 2021. október 21.)

2 | Kurátor: SZEGEDY-KLOSKA Tamás, látványtervező: HUGYECSEK Balázs. A kiállításához virtuális tárlat is készült: kurátorok: Dr. SÁRI Zsolt – SZEGEDY-KLOSKA Tamás, látványtervező: PlayDead Kft. <https://hatartalan.skanzen.hu/#/virtualis-kiallitasok/trianoni-arvak> (Letöltés ideje: 2021. október 21.)

3 | <https://magyarmuzeumok.hu/cikk/az-ev-kiallitasa-2021-dij-eselyese-szabadterei-neprajzi-muzeum-vagonlakok-trianon-arvai> (Letöltés ideje: 2021. október 21.)



*A Szabadtéri Néprajzi Múzeumban kiállított BHÉV Gr 883-as teherkocsi.
Hugyecsek Balázs felvétele*

A kiállításnak a Skanzen bejárati épülete, a mezőhegyesi vasútállomás ad otthont. A kiállítótérként funkcionáló 4000 mm tengelytávolságú tehervagont 1905-ben gyártották a győri Magyar Waggon- és Gépgyárban, 9554-es gyártási számmal. A MÁV szabványú, G fősorozatú teherkocsi eredeti BHÉV beszerzésű. Első, gyártáskori pályaszáma G 803. Az 1950-es években, a MÁV-BEV időben pályaszáma G 160991 volt, majd miután rinfűzát kapott, Gr 165600-ra módosult. 1958-ban a BHÉV visszakarta, a közben fékesített és rinfűzásított kocsi új pályaszáma Gr 883 lett. Ezt követően raksúlyfelemelést kapott, így sorozata és pályaszáma 1964-ben Ge v883-ra változott. A múzeumban kiállított példány megegyezik azokkal a vagonokkal, amelyeket 1893 és 1913 között szerzett be a MÁV, ezek 1925-ig a Gr 110000–116000, 1925 után pedig a G 120000–134000 pályaszámcsoportban futottak.⁴ Bár a MÁV a vagonlakóknak alapvetően az ezeknél évtizedekkel idősebb és kisebb tengelytávolságú vagonokból igyekezett válogatni, ezt a teherkocsit is használták vagonlakásként.⁵ A 20. századi magyar történelem során ugyanakkor nem ez volt az utolsó alkalom, hogy áru helyett emberek szállítására vagy elszállásolására használták ezt a kocsi típust is. 1944-ben zsidó származású magyar honfitársainkat „marhavagonokkal”

⁴ | A múzeum által kiállított teherkocsi történetének és pontos műszaki adatainak meghatározásában nagyon köszönöm dr. LOVÁSZ György közlekedésmérnök szíves segítségét.

⁵ | MMKM, KT-2016.64.1. leltári számú fénykép alapján.



A kiállítás a vagon belsejében. A használaton kívüli berendezési tárgyak tere, jobbra a Lux Viktor iskolaigazgató által Felkáról vagonban átmenekített eredeti tálalóval. Hugyecsek Balázs felvétele

deportálták a haláltáborokba, 1946-ban a magyarországi svábokat ilyen kocsik szállították Németországba, majd az 1950-es évek elején a kommunista hatalom is ezeket használta a kulákok és a B listázott polgári személyek kitelepítésére.

A világháború után, Trianon előtt

Az első világháborúban a történelmi Magyarország területéről mintegy 661 ezer⁶ fő vesztette életét, míg a második világhégés során hazánk 340–360 ezer⁷ katonája halt hősi halált. Többek között a borzalmas veszteségek, a háborús viszontagságok és a területvesztés miatt a magyarság emlékezetében Trianon a mai napig meghatározó történelmi esemény. A békeszerződéssel és annak következményeivel számos történelmi munka⁸ foglalkozott, azonban a diktátum mindennapokat befolyásoló hatásainak vizsgálata csak a 100. évfordulóhoz közeledve került az előtérbe.⁹

6 | RÁCZ 2014: 51.

7 | STARK 1997: 766.

8 | A teljesség igénye nélkül lásd: ORMOS 1984; POMOGÁTS-ÁDÁM-CHOLNOKY (szerk.) 2000; LŐKKÖS 2000; ROMSICS 2001; PÁSZTOR (szerk.) 2002; ZEIDLER 2003; SZIDIROPULOSZ 2004; POMOGÁTS 2010; MIROSLAV 2016; UJVÁRY (szerk.) 2018.

9 | Lásd többek között a Trianon 100 MTA-Lendület Kutatócsoport (<https://trianon100.hu/>, letöltés ideje: 2021. október 21.), a Kelet-közép-európai nacionalizmusok az első világháború éveiben OTKA-kutatócsoport (<http://1914-1918.btk.mta.hu/>, letöltés ideje: 2021. október 21.) és a Nepostrans Kutatócsoport (<http://1918local.eu/>, letöltés ideje: 2021. október 21.) eredményeit és kiadványait.

Alig fejeződött be az 1916-os román betörés miatti erdélyi menekültek visszatérése, amikor az Osztrák–Magyar Monarchia összeomlása után az Erdélybe újfent bevonuló románok, valamint a magyarellenes atrocitások és kitoloncolások következtében a régi-új utódállamok területéről 1918 őszétől megindultak a magukat magyarnak valló menekültek Magyarország belső területei felé, egy másik részük pedig az Amerikai Egyesült Államokba, Kanadába, Argentínába vagy Brazíliába távozott.¹⁰

A vesztes világháború következtében már elvesztett országrészekben a magyar közalkalmazottaknak ahhoz, hogy továbbra is betölthessék állásaikat, hűségesküt kellett tenniük a Csehszlovák Köztársaságra, a Román vagy a Szerb–Horvát–Szlovén Királyságra. Akik megtagadták az eskü letételét az új államokra, azokat a csehek, románok és szerbek kiutasították, és vagyonukat vesztve menekülniük kellett.¹¹ Többen voltak azonban, akik az új helyzet következtében „önként” hagyták el szülőföldjüket a biztosabb megélhetés és egyértelmű nemzeti hovatartozás reményében.¹²

Hogy milyen mértékű népmozgásról volt ekkoriban szó, azt jól szemlélteti az 1920-ban létrehozott Országos Menekültügyi Hivatal¹³ 1924-es statisztikája, amely szerint az összes elcsatolt területről addig nagyjából 350 ezer ember¹⁴ hagyta el otthonát és jött a trianoni határok által kijelölt országrészbe. Ablonczy Balázs történész azonban a közelmúltban többször is arra hívta fel a figyelmet, hogy ez a szám sokkal magasabb lehet, utólagos becslések szerint mintegy 426 ezer fővel számolhatunk.¹⁵ A menekültek egy része az elcsatolt területek egykori értelmiségi rétegét jelentette, köztük nagyjából 20–20 ezren lehettek az államapparátust működtető hivatalnokok, valamint a vasúti dolgozók, akik családtagjaikkal együtt kényszerültek elhagyni szülőföldjüket.¹⁶

Élet a vagonokban

Az anyaország a menekültek nagyobb részének képtelen volt lakást vagy munkahelyet biztosítani. A legrosszabb helyzet a „marhavagonokban” érkező „vagonlakókra” – ahogy a viszonylag rövid időn belül tömegesen beáramlók egy részét a magyar lakosság elnevezte – várt. Sokan pályaudvarokon, félretolt tehervagonokban húzták meg magukat, akár

10 | ILLÉS 1997: 220.

11 | FRÁTER 2003: 92.

12 | BRUCKNER 2017: 247.

13 | 1920. április 19-én a 3.240/1920 M. E. sz. alatt kiadott rendelettel hozta létre a magyar kormány, mint a menekültek ügyeivel foglalkozó hivatalos szervezet. PETRICHEVICH HORVÁTH 1924: 4.

14 | Petrichevich Horváth 1924: 37.

15 | MOCSY, Istvan I. 1983-as adatait idézi: ABLONCZY 2020: 185.; ABLONCZY 2008: 594.

16 | L. NAGY 2008: 833.; SZŰTS 2012: 93., ABLONCZY 2020: 185.

évekig. Budapest mellett a vidéki városok: Miskolc, Szombathely, Dombóvár, Szeged, Makó, Szolnok, Kecskemét, Nagykanizsa, Kaposvár, Barcs vagy Debrecen vasútállomásai is sok vagonlakónak adtak otthont.¹⁷ Az állomásokon a vágányok mellett így új, zsúfolt, nyüzsgő városrészek jelentek meg. Akiknek a teherkocsijai közelebb voltak az adott állomáshoz, azok nyilvánvalóan jobb helyzetben voltak, mint akikét távolabb helyezték el. A gördülőállomány „leterhelése” és a pályaudvarok külső vágányainak „telítettsége” a MÁV-nak is hamar kényelmetlenné vált, már-már működését veszélyeztette, ami további feszültséget eredményezett. A menekültek többnyire átmenetinek gondolták helyzetüket, és egészen 1920. június 4-ig reménykedtek a hazatérésben.

A vagonvárosok lakói igyekeztek folytatni korábbi életüket, kert nélkül próbálkoztak a sokszor magukkal hozott háziállatok – baromfi, nyulak, malacok és kecskék¹⁸ – tartásával: „*Sok vagon mellett háziállatokat is találunk. Pórázra kötött kecskék eszegetik az esett káposztalevelet; a teherkocsik aljából itt-ott malacröfögés hallik, tyúkok, csirkék kapirgálnak a sínek között a szemétkben: ezek mind a vagonlakók tulajdonai. Van, aki házinyulait is elhozta magával. Így a felületes szemlélőnek nem is olyan borzalmas ez a kép.*”¹⁹ A menekültek szűkös élelmiszerkészletei rövid idő alatt elfogytak, a paradicsombefőtt nyáron megromlott, a krumpli télen megfagyott. A nélkülözés miatt sokszor a közelben található földek krumpli- és kukoricatermését dézsmálták meg, és a környékről szereztek tűzifát a kályháikba. Az ország lakossága ugyanakkor számos alkalommal adta tanúbizonyságát önzetlenségének, a menekülők részére több jótékonyági akciót szerveztek, készpénzsegélyeket gyűjtöttek számukra, a környék falubelijeitől pedig élelmet is kaptak a vagonlakók.²⁰ A vagonokban így szinte megszűntek a társadalmi különbségek: sorsa jobbra fordulására várt mind az egyetemi tanár, mind az ügyvéd, mind pedig a vasutas és a munkásasszony, és egyként adta el minden ruhaneműjét, bútorát. Az újságok hasábjai megteltek a vagonlakókról szóló történetekkel, mindennapossá váltak a róluk szóló tudósítások.²¹

A teherkocsik a mindennapi életre teljesen alkalmatlanok voltak: nyáron felforrósodtak, télen pedig nem lehetett őket rendszeresen befűteni. A szerencsésebbeknek két kocsi is jutott, az egyikben „éltek”, a másikban pedig az átmenekített bútoraikat tárolták.²² A nehézségeket fokozta a víz és a tüzelőanyag beszerzésének problémája, az illemhelyek hiánya, a folyamatos füst- és koromszennyezés és a tűzveszély. Nem egy vagon kapott

17 | SZŰTS 2017: 54.; DÉKÁNY 2018: 335.

18 | DÉKÁNY 2018: 367.

19 | A vagonlakók élete és szenvedései. Friss Újság, 1920. október 17. XXV. évf. 246. sz. 2.

20 | BÖDŐK 2019, <https://uj szo.com/kozelet/trianoni-arvak-menetrend-otthonrol-haza> (Letöltés ideje: 2021. október 21.), DÉKÁNY 2018: 356., 358.

21 | DÉKÁNY 2018: 347–348.

22 | SZŰTS 2017: 56.; DÉKÁNY 2018: 347.

lángra a kályhából kipattanó szikra miatt.²³ Közművek híján a sínek közé öntötték a hulladékot és a szennyvizet, így a patkányok és az élőködők elszaporodása a fertőző betegségek, például a tífusz és a vérhas terjedéséhez vezetett.²⁴ Az életet a világítás nélküli, sáros és télen hideg esték tették még unalmasabbá és elviselhetetlenebbé. A kocsikban sokszor több generáció élt együtt, a tiltások ellenére számos család albérlőt is fogadott.²⁵ 1920 után néhányan már berraktárban tárolták a magukkal hozott ingóságokat, ami némileg enyhítette a zsúfoltságot.²⁶ A munkához jutó férfiak a kocsikból jártak be dolgozni, az asszonyok itt mostak és főztek, a gyermekek pedig innen mentek iskolába. A síneken, a vagonvárosok „utcáin” játszó, vagy kocszhulladékot szedő gyermekek közül sokan lelték halálukat a tolatómozdonyok balesetei miatt.²⁷

Fontos hangsúlyozni, hogy nem minden menekült volt egyúttal vagonlakó. A hatalmas menekültáradatból 1920–1924 között országos szinten – az az évi legmagasabb számadatot figyelembe véve – körülbelül 56–57 ezer fő fordult meg teherkocsikban, azonban 16 500 lakónál többen egyszerre sosem éltek ezekben.²⁸ Néhányan rokonoknál leltek menedéket, esetleg minden ingatlanukat és ingóságukat eladva új házat tudtak venni. 1920 júliusában a lakáshelyzet megoldására a vagonlakók megalakították saját érdekvédelmi szervezetüket, a Magyar Vagonlakók Testületét. A budapesti újságokhoz küldött levelében a testület arra kérte a főváros közönségét, hogy akinek nélkülözhető háza, lakása vagy akár egyetlen szobája van, az önként ajánlja fel a vagonlakók számára. A budapestieknek azonban szintén gondot okozott a lakhatás, így a kérés – néhány kivételtől eltekintve – megválaszolatlanul maradt.²⁹ A vagonlakóknak végül az 1920-as évek első felében állami támogatással beinduló telep- és lakásépítések jelentettek segítséget.³⁰ 1919–1928 között Budapesten 6128 lakás épült telepeken, 414 pedig bérházakban.³¹ Ezek a tömegszállások, külvárosi barakktelepek, volt kaszárnyák gyorsan roszhírűvé, nyomortelepekké váltak.³²

A menekültek tömegeinek beilleszkedése a trianoni magyar társadalomba hosszan tartó és sok feszültséggel járó folyamat volt. Integrációjuk ugyanakkor nemcsak a kudarcról szólt, hiszen többeknek sikerült korábbi beosztása szerint – vagy teljesen új munkakör-

23 | DÉKÁNY 2018: 368.

24 | BRUCKNER 2017: 250.; SZÚTS 2017: 60.

25 | SZÚTS 2017: 59–61.

26 | SZÚTS 2017: 60.

27 | DÉKÁNY 2018: 369.

28 | ABLONCZY 2020: 196.

29 | DÉKÁNY 2018: 374–375.

30 | ABLONCZY 2020: 197.

31 | DÉKÁNY 2018: 403., 424.

32 | Például a sashalmi állami lakótelep, más néven Brikson nyomortelep (a mai Lándzsa utcai lakótelep), vagy a Mária Valéria-telep, az Augusztá- vagy Zita-telep stb.

ben – állást találnia, így pedig sikerrel alkalmazkodnia a megváltozott körülményekhez.³³ A húszas évek közepére a MÁV vagonjai lassan felszabadultak, az újságok előszeretettel számoltak be az utolsó vagonlakó teherkocsiból való kiköltözéséről, a beköltözési moratórium és a szükséglakások építésének hatására a vagonlakók száma 1922-től pedig csökkenni kezdett.³⁴ A vagonlakók és az átmeneti szállásokon, telepeken élők a húszas évek végére mintha eltűntek volna a nyilvánosság elől.

2019-ben a Trianon 100 MTA-Lendület Kutatócsoport – együttműködésben az adatbázis összeállítójával, Dékány Istvánnal, a *Trianoni árvák* című könyv szerzőjével és a Noran Libro kiadóval – egy több mint 15 ezer tételből álló adatbázist³⁵ tett közzé, amely nemcsak az 1918 és 1928 között Magyarországra érkezett menekültek nevét, hanem korábbi lakóhelyüket, foglalkozásukat és az érkezésük pontos helyét is kereshető formában tárja az érdeklődők elé.

*Budapesti és vidéki vagonlakók 1920–1924 között, az évi legmagasabb számadatot alapul véve*³⁶

Év	Budapest főváros		Az ország egész területén	
	Vagonok száma	Lakók száma	Vagonok száma	Lakók száma
1920	1 540	3 840	4 137	16 500
1921	1 231	4 213	4 617	16 098
1922	531	1 480	2 708	7 600
1923	146	365	1 268	3 834
1924	124	310	898	2 694

33 | Ilyen például Dávid Lajos egykori székelyudvarhelyi postai hivatalvezető története is, akit a román hűségeskü megtagadása után többször internáltak és meghurcoltak, majd Magyarországra menekülése után végül a budapesti 70. számú posta igazgatójaként nyugdíjazták, 1934-ben pedig kormányzói kítüntetésben részesült. SZEGEDY-KLOSKA 2020: 19–20.

34 | SZÚTS 2017: 60.; ABLONCZY 2020: 196.

35 | <http://trianon100.hu/menekultek> (Letöltés ideje: 2021. október 21.)

36 | Dr. Petrichevich Horváth Emil munkája alapján (PETRICHEVICH HORVÁTH 1924: 38–39.) készítette: FRÁTER 2002. <http://epa.oszk.hu/02100/02169/00018/pdf/020118.pdf> (Letöltés ideje: 2021. október 21.) SZÚTS István Gergely szerint 1920–1923 között országos szinten 1500–2000 vagon szolgált lakóhelyként. SZÚTS 2017: 59.



Menekült család a vagonjában, 1920. Magyar Nemzeti Múzeum, Történelmi Fényképtár, 2008.253.1.

Vagonlakók – Trianon árvái

A következőkben négy olyan hiteles élettörténetet mutatok be, amely jól példázza a vagonlakók különböző társadalmi hátterét és menekülés utáni boldogulás lehetőségeit. Írásomban Felvidékről, Kárpátaljáról, Erdélyből és a Délvidékről³⁷ menekülő személyek egyaránt megjelennek. Segítségükkel megismerhetjük, hogy milyen életkörülményekkel bírtak azok, akiket a száz évvel ezelőtti „anyaországi” magyarok vagonlakónak neveztek.

Lux Viktor, felvidéki iskolaigazgató³⁸

Lux Viktor Szepesváralján (ma Spišské Podhradie, Szlovákia) született 1866. március 26-án, német származású családban. Felesége, Ehlers Alice 1879-ben látta meg a napvilágot. Két gyermekük született: Katalin 1908-ban, Rózsa 1909-ben. Mindkét lány már a trianoni béke által kijelölt országhatáron belül, Szegeden szerzett tanári diplomát.

³⁷ | A szó manapság közbeszédben használatos értelmében: azaz Kelet-Horvátország és a Vajdaság.

³⁸ | A családtörténetet BUZÁS Miklós szíves közlése és a tulajdonában lévő családi dokumentumok, hivatalos iratok és fényképek alapján állítottam össze. Ezúton is köszönetemet fejezem ki érte.



*Lux Viktor családjával: feleségével, gyermekeivel és unokáival, 1942.
Buzás Miklós szíves közlése*

Lux Viktor Eperjesen az evangélikus kollégiumban végzett tanítóként, majd Felkán (ma Poprád település része Szlovákiában) kapott tanítói állást, idővel pedig iskolaigazgató lett. A vesztes első világháború után, 1920 augusztusában a csehszlovák állam kiutasította az országból a Lux családot.³⁹ Viktor testvére, Lux Elek, aki képfestő volt, Németországba települt át, Viktornak azonban mint magyar közalkalmazottnak (annak ellenére, hogy

39 | 2219/1920 ikt. sz. Lux Viktor kiutasítási végzése cseh nyelven, 1920. augusztus 4. Az Országos Menekültügyi Hivatal 1920. szeptember 25-én látta el pecsétjével. BUZÁS Miklós tulajdona.

haláláig németnek vallotta magát) Magyarországra kellett menekülnie. Fiatalabb lánya, Rózsa elmondása alapján szülei még Magyarországon is németül beszéltek velük, egészen halálukig.

A Lux család is teherkocsikban menekült át Magyarországra. 1920. szeptember 22-én lépték át a magyar határt Hidasnémetinél.⁴⁰ Először Gödöllőig jutottak, ahol az állomáson voltak kénytelenek lakni a vagonokban, meglehetősen rossz körülmények között, majd a pestszentlőrinci állomásra „költöztek” át. A szerencsésebbek közé tartoztak, hiszen két teherkocsijuk is volt, az egyikben a mindennapokhoz szükséges életteret rendezték be, a másikon pedig magukkal hozott ingóságokat, értékesebb bútorokat, háztartási eszközeiket tárolták. Az átmenekített nagyobb bútorok a mai napig a leszármazottak tulajdonában vannak, amelyek között kisebb és nagyobb tálalószekrényt, egy nagy asztalt, két karosszéket, egy intarziás dohányzóasztalt és két kisebb egyenes támlás széket találunk. Ezeket a vagonokban áttelepített darabokat 1907-ben gyártották, hátsó részükön felirat jelzi, hogy Lux Viktor részére készültek. Felkáról kísérték el a családot egészen az új hazáig. A teherkocsiban áthozott kisebb tálalószekrényt a Szabadtéri Néprajzi Múzeum már említett vagonkiállításában találjuk, mint hiteles, valóban vagonban áttelepített bútort.

A Lux család sorsa végül szerencsésen alakult. Optálási kérelmére 1924. november 6-án Viktor megkapta a magyar állampolgárságot, amely feleségére és lányaira is kiterjedt.⁴¹ 1933-ban Pestszentlőrincen kaptak lakást az állami lakótelepen, amelyet béreltek.⁴² Lux Viktor a két világháború között a Vallás- és Közoktatásügyi Minisztériumban volt tanfelügyelő. Mivel Csehszlovákiában németként tartották számon, ezért a csehszlovák (majd 1939–1945 között a szlovák) állam nem fosztotta meg földjétől és vagyonától, így egészen 1945-ig jövedelme származott a Felkán maradt lakás kiadásából származó bérleti díjából.⁴³ Lux Viktor 1948. február 23-án hunyt el Budapesten, özvegye pedig 1972-ben. Dédunokájuk, ifj. Buzás Miklós a Szabadtéri Néprajzi Múzeum főépítésze.

40 | Ezt a cseh kiutasítási végzésre magyar nyelven pecsételt belépési jelentésről tudjuk: „*Belépést jelentette: Hidasnémeti, 1920.IX.22.*”

41 | 91645/1923. XIII. sz. Állampolgársági bizonyítvány. Magyar Királyi Belügyminisztérium. 1924. november 6. BUZÁS Miklós tulajdona.

42 | 35576/1933. ikt. sz., 882. sz. véghatározat kgy. Lux Viktor illetőségéről. 1933. december 20. BUZÁS Miklós tulajdona.

43 | L/o.1979. sz. Devizautalás Lux Viktornak, Szlovák Gazdasági Bank R.T. 1941. december 30. BUZÁS Miklós tulajdona.

Ébersz Gyula, kárpátaljai szemaforfelvigyázó⁴⁴

Ahogy a korábbiakban már láttuk, a menekültek jelentős része – az egykori magyar államapparátust működtető hivatalnokok, értelmiségiek és a középosztály különböző csoportjai mellett – a vasúti dolgozók közül került ki. Ennek a rétegnek a számát 20 ezer főben határozhatjuk meg, így családtagjaikkal együtt közel 70–80 ezer emberről kell szót ejtenünk.⁴⁵ A vasúti dolgozók és családjaik tehát mindenképpen említésre méltó részét jelentették a trianoni békeszerződés következtében Magyarországra menekült határon túlra került magyaroknak.

Ébersz Gyula 1875-ben született a Nógrád megyei Baglyasalján. Édesanyja, Mati Amália ungvári magyar leány volt, édesapja, Ebers Ertman német származású, feltehetőleg bányász. Apjáról maradt fenn a családi legendáriumban a következő történetet: Ertman rendszeresen járt vadászni Ungvár környékére. A téli vadászatokhoz szarvasbőrből jég-eralsót, nadrágot és inget készíttetett magának. Erre csak egy könnyű kabátot vett fel, így fűrgén tudott mozogni, míg többi vadásztársa nehézkesen mozgott nagy, hosszú bundájában. Nem tudták, hogy Ertmant a szarvasbőr alsóruhája védi meg a hidegtől. Tréfásan ugratták és mondogatták neki: „*Ez a huncut német bezzeg nem fázik.*”

Gyula 1900-ban kötött házasságot Szabó Lujzával, aki 1880-ban született Csapon (ma Ukrajna), jobb módú gazdálkodó családban. Lujza 1966-ban halt meg Debrecenben. Három gyermekük született: Oszkár, Gyula és Lenke. Az 1910-es évekig Csapon éltek.

Avonatok, a szerelvények és a vasútállomás izgalmas, modern dolgot jelentett Csapon is, a haladást szimbolizálta. A vasút fejlődése a „boldog békeidők” egyik megtestesítője volt. Gyulának és családjának egyik kedvenc vasárnap délutáni időtöltése az volt, hogy kimentek a csapi állomásra és az induló/érkező vonatokat figyelték. Ébersz Gyula 1908. május 26-án lépett be a MÁV-hoz, szolgálati idejét Sátoraljaújhely-Királyházán kezdte meg szemaforfelvigyázóként,⁴⁶ de már korábban, 1905 februárjában gépkezelői vizsgát tett.

Első munkakörében még nem fizetést, hanem napidíjat kapott. 1910 végén helyezték át Munkácsra, ahol először segéd-szemaforfelvigyázóként, majd néhány hónap múlva az altiszti képesítő elvégzése és kinevezése után már szemaforfelvigyázóként dolgo-

44 | Ébersz Gyula története és alakja 2011–2012-ben a Szabadtéri Néprajzi Múzeum *A vasút fénykora – A vidék modernizációja* című időszaki tárlatában és a kiállítás katalógusában is megjelent. Történetének felvázolásában köszönetemet szeretném kifejezni KOTICSNÉ dr. MAGYARI Mártának, a Déri Múzeum főmuzeológusának, aki a vagonkiállítás létrehozásában is nagy segítségemre volt. A tárlat előkészítése során rendelkezésemre bocsátotta a családi legendáriumban őrzött történeteket, személyes adatokat, fényképeket és dokumentumokat. Jelen írásban az Ébersz Gyuláról szóló részt ezek alapján, valamint a Déri Múzeum honlapján közzétett Etno-jegyzetek, Személyes Trianon 2. bejegyzés (<https://www.derimuzeum.hu/muzeumiblog.php?id=139>) segítségével készítettem el.

45 | SZŰTS 2012: 93–94.

46 | Szemafor: másnéven alakjelző, a vasúti pálya mellett felállított, a vonatforgalmat szabályozó jelzőberendezés.



Ébersz Gyula gyermekeivel, Oszkárral és Gyulával, 1905 körül. Dr. Magyarai Márta szíves közlése

kel, Oszkárral, Gyulával és Lenkével hosszú, kilátástalan útra indultak az ország belseje felé. Hónapokig laktak egy vasúti kocsiban, míg végre a családfő Debrecenben kapott állást és szolgálati férőhelyet.

A családi emlékezet szerint Gyula nagyon szépen tudott furulyázni, szerette és becsülte feleségét és gyermekeit. Rendkívül megbízható, a végletekig becsületes ember volt: az első világháború végén a menekülők számos értéket hagyták hátra a munkácsi vasútállomáson, így egyes vasúti dolgozók vagyontudtak összeharácsolni az elhagyott, ottfelajtott javakból. Ébersz Gyula az egyik nap egy behorpadt rohamsisakot hozott haza az állomásról, mondván, jó lesz az majd csirkeitatónak. Zöld bőrtokba foglalt va-

zott. Fizetése ekkor 1200 koronát tett ki, majd előléptetéseinek köszönhetően javadalmazása 1918 végére már 1800 korona volt. Az első világháború során, 1917-ben IV. osztályú Polgári Hadi Érdemkereszt⁴⁷ kitüntetést kapott. A MÁV szolgálati táblája és Gyula arcképes igazolványának bizonyossága szerint 1919 elején, „státuszrendezés” után első osztályú *semaphor*-felvigyázóvá lépett elő, ekkor évi fizetése már elérte a 2200 koronát.

1920 májusában – áthelyezés következtében – Ébersz Gyula szolgálati helye Debrecenre változott. Az egyszerű munkahelyváltásnak tűnő esemény mögött azonban egy nehéz döntés állt, amit hosszú hónapokig tartó kiszolgáltatott helyzet követett. Munkács 1919-es cseh megszállása után Gyula nem tette le a hűségesküt az új Csehszlovák államra, így feleségével, Lujzával, valamint három gyermekük-

47 | Hadikereszt polgári érdemekért: Ferenc József osztrák császár és magyar király alapította 1916-ban, amelyet a hadsereg érdekében a polgári életben kifejtett kimagasló tevékenységért adományoztak, négy osztályban (I.–II. aranyozott, III. ezüstözött, IV. bronz). MAKAI 2000: 371.

sutasigazolványára felettébb büszke volt, az első pecsétet 1911 januárjában ütötték bele. Az igazolvány fedőlapján német–magyar kétnyelvű, aranybetűs felirat olvasható: „*Legitimation... Igazolvány vasúti dolgozók részére*”. Arcképes igazolványának fényképe alatt két kis cédulát tartott, melyeken saját kézírásával egy-egy rövid fohász olvasható.

Ébersz Gyula rövid élete a trianoni békediktátum miatti menekülés viszontagságai után Debrecenben fejeződött be, 1920-ban. Feleségéről és gyermekeikről a MÁV a későbbiekben is gondoskodott, özvegyi nyugdíjat, gyermeksegélyt és lakbértámogatást biztosított számukra. Lujza mint „vasúti özvegy” Püspökladányban kapott bérlakást és árusítási lehetőséget egy trafikban.

Dr. Keresztes Ede, erdélyi ügyvéd⁴⁸

A léczfalvi Keresztesek ősi birtoka a Kovászna megyei Lécfalva (románul Leț) volt, amely közigazgatásilag Nagyborosnyóhoz tartozik. A trianoni békeszerződésig Háromszék vármegye Sepsí járásához tartozott. A család emlékét őrzi Lécfalva község belső területén a „Keresztesek utcája”, amelynek első írásos nyomát 1743-ból ismerjük.⁴⁹ Itt áll a Keresztes-kúria épülete.

Keresztes Ede 1879-ben született, a székelyudvarhelyi kollégiumban tanult,⁵⁰ ahol 1898-ban végzett, majd a debreceni Jogiakadémia elvégzése után a kolozsvári Ferencz József Tudományegyetemen szerzett jogi diplomát. 1906-ban Marosludason lett ügyvéd. Dolgozott vármegyei ügyésként is. 1909-ben Marosvásárhelyen kötött házasságot az erzsébetvárosi Patrubány Gabriellával és két gyermekük született: András György és György Pál.⁵¹

1920-ban családjával együtt elhagyta Erdélyt, Magyarországra költöztek. Először a budapesti II. kerületi Kapás utcában vásárolt lakásban éltek, majd az általuk építtetett Guyon Richárd utcai villába költöztek. Ede alapító gondnoka lett a Pasaréti Református Gyülekezetnek, és támogatója a templomépítésnek.⁵² Mindvégig ápolta erdélyi és református gyökereit. Tagja volt a Johannita Lovagrendnek, baráti kapcsolatot ápolt több erdélyi és anyaországi értelmiségivel, egyházi méltósággal, többek között Ravasz László

48 | Keresztes Ede portréja a *Trianon árvái* című virtuális kiállításban. <https://hatartalan.skanzen.hu/#/virtualis-kiallitasok/trianoni-arvak/keresztes-ede> (Letöltés ideje: 2021. október 21.)

49 | SZILÁGYI 1964.

50 | Felvétel a székelyudvarhelyi ev. ref. Kollégiumba. *Székely Nemzet*, 1895. augusztus 12. XIII. évf. 120. sz. 3.

51 | A léczfalvi Keresztesek családfája. http://www.keresztes-csalad.hu/index_elemei/csaladfa/index.html (Letöltés ideje: 2021. október 21.)

52 | Keresztes Ede, Pasarét alapító gondnoka. Áldás, békesség! 2015. Reformáció. 122. sz. 5.

református püspökkel, de Márton Áron katolikus püspökkel is.⁵³ A második világháború után politikai okokból háttérbe szorították, lemondott főgondnoki tisztségéről is, de haláláig a gyülekezet megbecsült tagja maradt és a tiszteletbeli főgondnok címet viselte. Végakarátának megfelelően Lécfalván temették el, 1967-ben.⁵⁴

Az Erdélyből való menekülést a saját maga által írt szövegből ismerhetjük meg, amelyet 1944. március 26-án jegyzett le írógépen. A szövegből egy rövid, a vagonéletre vonatkozó részletet javítás nélkül, betűhív formában közlök:

„De azt már az ő támogatásuk sem tudta megakadályozni, hogy a község melletti földjeinket az oláhok fel ne osszák és birtokba ne vegyék.

Gyorsan kellett cselekednem, mert nyilvánvaló volt, hogy hovatovább nebezebb lesz a helyzetem és kedvezőtlenebb a házaim és telkeim eladása. [...] Közben lázasan folyt az elutazási készülődés és a csomagolás. Végre a kiutalt három teherkocsiba beraktuk az ingóságainkat, berendeztük a konyhát és hálóhelyeket, s március 1-én elindultunk az új, a nehéz, de felszabadulást jelentő magyar élet felé. [...]

Két heti út után 1921. évi március 15-én hajnalban érkeztünk Lökösbázára (a), s teherkocsi ajtajára kitűztük a rejtegetett, és elmenekített drága magyar zászlót. Felejthetetlen érzés volt. Tavasz első napján március 21-én érkeztünk Budapestre a Déli pályaudvarra. Az első éjjelt még a pályaudvaron a vasúti kocsiban, de a következőt már a Kapás utcai házunkból az eladó által kiürített, két, bútorokkal zsúfolt szoba egyikében, szükség ágyakban tölthettük.”⁵⁵

Orning Antal, délvidéki állomásfőnök

Orning Antal 1877-ben látta meg a napvilágot Nagykanizsán. Római katolikus családban nevelkedett, tanulmányait a nagykanizsai polgári fiúiskolában végezte,⁵⁶ a középiskolai végzettség megszerzése után rövid ideig szülőhelyén volt adóhivatali díjnok, majd kötelező katonai szolgálati idejének letöltése után – amelyet a Vasúti és Távírda-ezrednél teljesített – 1901-ben lépett a Magyar Királyi Államvasutak szolgálatába.⁵⁷ Öt gyermeke született. 1914-ig, a nagy háború kitöréséig a horvát vonalakon szolgált állomásfelügyelőként, majd saját kérésére a Baranyasellye–Nekcse (horvátul Našice) vonal izdenci állomására (horvát nevén zdenci, maga az állomás Izdenc és Rahlolca/Orahovica között

53 | Ravasz László Ede diáktársa volt a székelyudvarhelyi kollégiumban. GÖNCZI (szerk.) 1897: 42.; VARGA 2011: 31.

54 | Keresztes Ede, Pasarét alapító gondnoka. Áldás, békesség! 2015. Reformáció. 122. sz. 6.

55 | KERESZTES 1944. A kéziratot KERESZTES György, KERESZTES Ede unokája bocsátotta a Szabadtéri Néprajzi Múzeum rendelkezésére.

56 | MORGENBESSER (szerk.) 1890: 24.

57 | MATUS 2016: 5–6.

volt) helyezték át, ahol idővel állomásfőnök lett.⁵⁸ Az Orning család háztartásának fő bevételi forrását a vasutas tisztviselő fizetése jelentette.

1918 őszén már világosan látszott, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia elveszti az első világháborút. Az összeomláskor a többi magyar vasúti alkalmazotthoz hasonlóan Orning Antalnak is menekülnie kellett, október 28-án a MÁV Pécsi Üzletvezetőség táviratban rendelte el a vonal kiürítését.⁵⁹ Aznap 16 óra 50 perckor indult meg a vasutasokért az 5102. sz. menekítő vonat Szentlőrincről, három személy- és harminc teherkocsival. A szerelvény a mintegy 90 km-re lévő Nekcséig ment, ahonnan másnap éjjel 1 óra 40 perckor indult vissza, és délben ért vissza Szentlőrincre, magyar területre.⁶⁰ Útközben Izdencen két fedett teherkocsit akasztottak le Orning Antal számára. Az egyik vagonba a fehéreneműt, felsőruházatot és az ágyneműt tették. Maga a család is ebben utazott, a másikba pedig a háziállatok kerültek, köztük két szarvasmarha, tizenegy (!) disznó, tizenegy liba és öt tyúk.⁶¹ A kaotikus állapotok és a sok állat miatt a család értékesebb ingóságait (az ágyakat, ruhás- és éjjeliszekrényt, a díványt, az ottománt, a varrógépet, különféle székeket, asztalokat és lámpákat, a függönyöket, az ébresztőórát, a könyveket stb.) nem tudta magával vinni. A hátramaradt bútorokat, a háztartási eszközöket és az élelmiszert a helyi lakosok és szökött, dezertált katonák hordták szét, a felesleges tárgyakat elégették.⁶²

Orning a menekülés következtében őt ért anyagi veszteségek miatt kártérítésért folyamodott mind a MÁV-hoz, mind pedig a Szerb–Horvát–Szlovén Királysághoz, amit egy részletes kimutatással is indokolt. A MÁV először kétezer korona előleget jutott számára, majd pedig összesen 87 808 koronát előjegyzésbe vett, tehát ekkora összeget ismert el veszteségként.⁶³ A kártérítési ügyiratból világossá válik, hogy a 18 évnyi szolgálat alatt egy ötgyermekes vasúti hivatalnok meglehetősen magas életszínvonalat tudott biztosítani magának, majd pedig hirtelen át kellett élnie, hogy mindazt egy csapásra elveszíti, amiért egész addigi életében dolgozott.

Orning Antal 1919. február 7-én kapta meg áthelyezését Pellérd–Keszü (Pécs–Harkányfűrdő vonal) állomásra, ahol 1923-ig teljesített szolgálatot. Ekkor már házvásárlást tervezett, gyermekeit gimnáziumban és reáliskolában taníttatta. Annak ellenére, hogy a kártérítésként igényelt összeget még 1923 májusában sem kapta meg, vagyoni helyzete meglepően rövid idő alatt, valószínűleg nem legális módon stabilizálódott, sőt javult.⁶⁴

58 | MATUS 2016: 6., MKPTRT 1916: 203.

59 | MATUS 2016: 6.

60 | MATUS 2016: 6.

61 | MATUS 2016: 6.

62 | MATUS 2016: 6.

63 | 3674/1920. sz. ügyirat, MÁV SZK Zrt. MTÜ Archívum AG.11415., közli: MATUS 2016: 6–10.

64 | MATUS 2016: 11.

Ugyanebben az évben egy kiterjedt családi ügybe keveredett⁶⁵ és bár a legsúlyosabb vádpontokban felmentették,⁶⁶ szolgálatba már nem helyezték vissza, és 1924-ben nyugdíjazták.⁶⁷ 66 korona 50 fillér összeget állapítottak meg nyugdíjként számára. 1932. június 22-én hunyt el, halálhíreről a *Dunántúl* című újság is beszámolt.⁶⁸

Összegzés

A tanulmánnyal átfogó képet igyekeztem nyújtani a vesztes első világháború után kialakult menekülthelyzetről, a vagonokban való életkörülményekről és egykori honfitársaink nehéz helyzetéről. Az írásban közölt egyéni sorsok megismerése arra is jó lehetőségnek mutatkozott, hogy a száz évvel ezelőtti társadalmi feszültséget – a menekültkérdést, amely manapság is a közbeszéd egyik aktuális témáját képezi – a hétköznapi kis világok (Alltagsgeschichte) szempontjából is vizsgálhassuk. Bár az egykori vagonlakók a közelmúltban a történeti kutatások és a szélesebb közvélemény fókuszába is bekerültek, számos olyan életút van még, amely feltárára és bemutatásra vár, mind a történettudomány, mind pedig a múzeumi szakma részéről.

Felhasznált források és irodalom

Források

KERESZTES EDE saját visszaemlékezése az erdélyi menekülésről, 1944. március 26.

Kézirat. KERESZTES György szíves közlése

GÖNCZI LAJOS (szerk.) 1897: *A székelyudvarhelyi evang. reform. kollegium értesítője az 1896/97. iskolai évről*. Székelyudvarhely, Becsek D. és Fia Könyvnyomdája.

MÁVSZK Zrt. MTÜ Archívum = MÁV Szolgáltató Központ Zrt. MTÜ Archívum, MÁV Pécsi Igazgatóság iktatott iratai, AG.11415. doboz

65 | Budapesten letartóztatott pécsi ügynökök. *Dunántúl*, 1923. november 27. XIII. évf. 269. sz. 2., Szélhámoskodás hamis fuvarlevelekkel. *Pécsi Lapok*, 1923. november 27. II. évf. 269. sz. 1.

66 | A pécsi fuvarlevél csalóinak, bűnügye a törvényszék előtt. *Új Nemzedék*, 1925. május 10. VII. évf. 105. sz. 8.

67 | MATUS 2016: 11.

68 | Anyakönyvi hírek. *Dunántúl*, 1932. június 23. XXII. évf. 140. sz. 7.

- MKPTRT = Magyar Királyi Posta és Táviráda Rendeletek Tára, 69. sz. (1916)
- MMKM = Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Történeti Fényképek Gyűjteménye, 2016.64.1.
- MORGENBESSER (szerk.): A nagy-kanizsai államilag segélyezett községi nyilvános polgári fiú-iskola tizennyolcadik értesítője az 1889–90. tanévről. Nagykanizsa, Wajdits József könyvnyomdája, 1890.
- PETRICHEVICH HORVÁTH Emil: Jelentés az Országos Menekültügyi Hivatal négyévi működéséről. Pesti Nyomda, Budapest 1924.

Sajtóforrások

- Áldás, békesség! A Pasaréti Ref. Gyülekezet tájékoztatója, 2015. Reformáció. 122. sz. 5.
- Friss Újság, 1920. október 17. XXV. évf. 246. sz.
- Dunántúl, 1923. november 27. XIII. évf. 269. sz.; 1932. június 23. XXII. évf. 140. sz.
- Pécsi Lapok, 1923. november 27. II. évf. 269. sz.
- Székely Nemzet, 1895. augusztus 12. XIII. évf. 120. sz.
- Új Nemzedék, 1923. november 29. V. évf. 270. sz.

Felhasznált irodalom

- ABLONCZY BALÁZS 2020: *Ismeretlen Trianon. Az összeomlás és a békeszerződés történetei, 1918–1921.* Jaffa Kiadó, Budapest.
- ABLONCZY BALÁZS 2008: *Sérelem, jogfolytonosság, frusztráció. Alsó-Fehér vármegye menekült törvényhatósága Budapesten, 1919–1921.* Kisebbségkutatás, 17. évf. 2. sz. 594.
- BRUCKNER ÉVA 2017: *Vagon- és barakkvárosok. A trianoni utódállamok menekültjeinek életkörülményei.* Polgári Szemle, 13. évf. 1–3. sz. 247–255.
- DÉKÁNY ISTVÁN 2018: *Trianoni árvák.* Noran Libro Kiadó, Budapest.
- FRÁTER OLIVÉR 2003: *Erdély mint hadszíntér 1916–1922-ben.* In: uő: Erdélyi magyar helyzetkép. Hamvas Intézet [h. n.]. 76–94.
- FRÁTER OLIVÉR 2002: *Kivándorlás és menekültügyi kérdés a székelyudvarhelyi református egyházközség számadatai tükrében (1908–1936).* Magyar Kisebbség, 7. évf. 1. sz. <http://epa.oszk.hu/02100/02169/00018/pdf/020118.pdf> (Letöltés ideje: 2021. október 21.)
- ILLÉSSÁNDOR 1997: *A vándorlás (migráció).* In: KOLLEGATARSOLY István (főszerk.): Magyarország a XX. században. II. Babits, Szekszárd. 216–225.

- L. NAGY ZSUZSA 2003: *Trianon a magyar társadalom tudatában (1987)*. In: ZEIDLER Miklós: *Trianon*. Osiris, Budapest. 828–846.
- LŐKKÖS JÁNOS 2020: *Trianon számokban. Az 1910. évi magyar népszámlálás anyanyelvi adatainak elemzése a történelmi Magyarországon*. Püski, Gyomaendrőd.
- MAKAI ÁGNES 2000: *Kitüntetés (I)*. In: SZIJJ Jolán: *Magyarország az első világháborúban*. Lexikon A–Zs. Petit Real, Budapest.
- MIROSLAV, MICHAELA 2016: *Trianon labirintusaiban – Történelem, emlékezetpolitika és párbuzamos történetek Szlovákiában és Magyarországon*. Magyarországi Szlovákok Kutatóintézete – MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, Békéscsaba – Budapest.
- MOCSY, ISTVAN I. 1983: *The effects of World War I. The Uprooted: Hungarian Refugees and their Impact on Hungary's Domestic Politics, 1918-1921*. Columbia University Press, New York.
- NAGYTAMÁS 2001: *Trianon és a magyar vasút*. In: DÖBÖR András – KISS Gábor Ferenc (szerk.): *Magyarország és Európa 1919–1939*. Belvedere Meridionale, Szeged. 149–166.
- ORMOS MÁRIA 1984: *Padovától Trianonig: 1918–1920*. Kossuth, Budapest.
- PÁSZTOR CECÍLIA (szerk.) 2002: „...ahol a határ elválaszt” *Trianon és következményei a Kárpát-medencében*. Nagy Iván Történelmi Kör, Balassagyarmat–Várpalota.
- POMOGÁTS BÉLA (bev., iratvál.) – ÁDÁM MAGDA – CHOLNOKY GYŐZŐ (fordásszerk., sajtó alá rend.) 2000: *Trianon. A magyar békeküldöttség tevékenysége 1920-ban*. Lucidus, Budapest.
- POMOGÁTS BÉLA (sajtó alá rend.) 2010: *Erdélyről Trianonban*. Mentor, Marosvásárhely.
- RÁCZ ATTILA (szerk.) 2014: *Háborúk, válságok, diktatúrák demográfiai hatásai*. KSH, Budapest.
- ROMSICS IGNÁC 2001: *A trianoni békeszerződés*. Helikon, Budapest.
- STARKTAMÁS 1997: *Magyarország embervesztesége*. In: SIPOS Péter (főszerk.): *Magyarország a második világháborúban*. Lexikon A–Zs. Petit Real. 766.
- SZEGEDY-KLOSKA TAMÁS 2020: *Berendezési modellezés. Postatiszti lakás, Székelyudvarhely. Kézirat*. Szabadtéri Néprajzi Múzeum, Szentendre, MNÉA-É 2020. 1. 3.
- SZIDIROPULOSZ ARCHIMÉDÉSZ 2004: *Trianon utóélete. A magyar társadalom Trianon-képe az ezredfordulón*. Kairosz, Budapest.
- SZILÁGYI LÁSZLÓ 1964: *Lécfalva község és a lécfalvi Keresztes család eredete*. Szerző kiadása, Budapest
- SZŰCS ISTVÁN GERGELY 2010: *Sikerek, kompromisszumok és kudarcok a felvidéki menekültek integrációs folyamataiban*. Fórum, 12. évf. 4. sz. 3–24.

- SZÚCS ISTVÁN GERGELY 2012: *Vasutas vagonlakók és a MÁV menekültpolitikája 1918–1924*. Múltunk, 57. évf. 4. sz. 89–112.
- SZŰTS ISTVÁN GERGELY 2017: *Elűzöttek, menekültek, optánsok és vagonlakók*. Rubicon, 7–8. sz. 52–61.
- UJVÁRY GÁBOR (szerk.) 2018: *Trianon és a magyar felsőoktatás. 1. kötet*. Magyar Napló, Budapest.
- VARGA GÁBORNÉ 2011: *Ravasz László és a református oktatáspolitikája Magyarországon a két világháború között. Doktori disszertáció*. ELTE Történelemtudományi Doktori Iskola, Budapest.
- ZEIDLER MIKLÓS 2003: *Trianon*. Osiris, Budapest.

Internetes hivatkozások

- MAGYARI MÁRTA 2021: Etno-jegyzetek – Személyes Trianon 2. <https://www.derimuzeum.hu/muzeumiblog.php?id=139> (Letöltés ideje: 2021. október 21.)
- MATUS LÁSZLÓ 2016: A horvátországi vasútvonalak evakuálása 1918–1919-ben. (Orning Antal állomásfőnök kálváriája). https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/honap_dokumentuma_mav-os_menekultek_1918-1919_0.pdf (Letöltése ideje: 2021. október 21.)

Kalocsai Péter: A MÁV filléres vonatai és Szombathely (1932–1940). 1. rész

A tanulmány bemutatja, hogy 1932-ben a MÁV milyen okok miatt döntött a 75%-os menetkekedvezményű kirándulónatonok beindításáról (a személyforgalom és a belföldi turizmus fellendítése stb.). Majd ismerteti, hogy milyen előfeltételekkel, milyen kocsiosztályú vagonösszeállításokban, mely időszakokban (tavasz, ősz, – télen, nyáron miért nem) és milyen irányokban közlekedtek a filléres gyorsok, amelyekre megvolt a fizetőképes kereslet. A próbálkozás sikerességét már az első 3 hónap kedvező országos mérlege is mutatja: 116 filléres, 125 782 utas, 59 vonat indult Budapestről, 23 vidékről a fővárosba, 34 a vidéki városok között közlekedett. A tanulmány nemcsak e kirándulónatonokhoz kapcsolódó pozitív jellemzőket (pl. hazai idegenforgalom fellendülése, Filléres Újság, Filléres útikalauzok megjelenítése stb.) ismerteti, hanem kitér a negatívumokra (a vártnál kisebb költségek, a helyi vásárlókat a fővárosba vitték stb.) is. A második világháború 1939. évi kitörése miatt kialakult feszült nemzetközi helyzet a filléres vonatok alkonyát eredményezte, az utolsó filléres gyors 1940-ben közlekedett. Az országos keret vázolója után a tanulmány 2. része egy konkrét példán ismerteti majd, hogy a Nyugat-Dunántúl legnagyobb vasúti csomópontját, Szombathelyt és a Vas megyei lakosokat hogyan érintette e kezdeményezés, a filléres turizmus.

Péter Kalocsai: The nickel-and-dime trains of Hungarian Railways and Szombathely (1932–1940) Part 1

The study presents why Hungarian Railways decided on introducing excursion trains with a 75% reduced fare in 1932 (boosting passenger traffic and domestic tourism, etc.). Then it outlines the preconditions, the class distribution of the carriages, the seasons (why in spring and autumn – why not in winter and summer) and the destinations whereby the cheap expresses, for which there was effective demand, operated. The favourable national balance of the first three months already demonstrates the attempt's success: 116 nickel-and-dime trains, 125 782 passengers, 59 trains departing from Budapest, 23 from the countryside, and 34 operating between rural cities. The study, however, not only outlines the positive characteristics of those excursion trains (e.g. the boom of domestic tourism, the publication of the Nickel-and-dime newspaper, and Nickel-and-dime tourist guides) but also touches upon the adverse effects (smaller than expected spending, local customers directed towards the capital). The tense international political situation that arose due to the outbreak of World War II in 1939 resulted in the decline of the cheap trains; the last nickel-and-dime express train operated in 1940. After the outline of the national framework, the second part of the study will describe what impact the cheap tourism initiative had on the population of Vas county and Szombathely, the largest Transdanubia railway junction, through a specific example.



Kalocsai Péter

A MÁV filléres vonatai és Szombathely (1932–1940)

1. rész

A filléres vonatok

A nagy gazdasági világválság (1929–1933) arra készítette a személyszállítási üzletágára ráfizető MÁV-ot,¹ hogy működését felülvizsgálja és új utakat keressen utasai számának, valamint bevételeinek emelésére. Külföldi példák alapján az állami vasúttársaság vezetői felismerték, hogy az idegenforgalom jelentősége a fejlett országokban megnőtt. Úgy vélték, ha rendszeresen indítandó alkalmi kiránduló vonatok révén a MÁV aktívan bekapcsolódik a turizmusba, akkor személyforgalmának nagymérvű csökkenését ellensúlyozni tudja. Az utazási kedv felkeltése, a hazai idegenforgalom fellendülése magával hozza a vasúti személyforgalom növekedését. Az állami vasúttársaság e törekvése találkozott azzal a kormányzati politikai szándékkal, hogy a hazai turizmust, valamint az idegenforgalmi propagandát fellendítsék és ezáltal is támogassák az abban érintett iparágakat.² 1928-ban Bethlen István miniszterelnök 2580/1928. M. E. számú rendeletére Herrmann Miksa kereskedelemügyi miniszter elnökletével megszervezték az Országos Magyar Idegenforgalmi Tanácsot, amelynek tagja lett többek között Pogány Sándor, a DSZA (Duna–Száva–Adria Vasút) vasúttársaság helyettes vezérigazgatója és Samarjay Lajos, a MÁV elnöke is.³

1 | A MÁV 1930/31-ben minden egyes utaskm-re átlagosan 2,8 fillért, a teljes személyforgalomra 63 millió pengőt fizetett rá. ZELOVICH 1932/b: 892.

2 | TŰSKE 1932/a: 173–174.; TŰSKE 1932/b: 548.

3 | *A m. kir. minisztérium 1928. évi 2.580. M. E. számú rendelete, az „Országos Magyar Idegenforgalmi Tanács” szervezéséről.* Magyarországi Rendeletek Tára, 1928. 822–824.; *A magyar királyi minisztérium 2.580/1928. M. E. számú rendelete az „Országos Magyar Idegenforgalmi Tanács” szervezése tárgyában.* BK, 1928. júl. 21. 2.; *A m. kir. kereskedelemügyi miniszter a 2580/1928. M. E. számú minisztériumi rendelet.* BK, 1928. júl. 21. 1.



1. kép. A filléres gyors korabeli plakátja. MMKM PLGY 1246.

Az országos idegenforgalmi politika egyik legfontosabb tényezője – meghatározó helyzetéből adódóan – az államvasúttársaság lett, mivel más közlekedési ágak (közúti, légi, vízi) ekkor még nem jelentettek igazi konkurenciát a vasútnak. A MÁV idegenforgalmi terveinek megvalósítása szempontjából kedvező tényező volt még az is, hogy már korábban 80%-os részvénytulajdonosa lett az IBUSZ-nak (Idegenforgalmi Beszerzési Utazási és Szállítási Rt.) és a DSZA-val együtt megszerezte a Balatoni Hajózási Rt. részvényeit is.⁴ E téren a MÁV következő fontos lépése már a gazdasági világválság idején az volt, hogy olasz mintára („*Treni popolari*”)⁵ 75%-os díjmérséklésű, úgynevezett „*weekend*”, későbbi nevén „*filléres*” vonatokat állított forgalomba 1932. március 27-étől egyrészt Budapest és a nagyobb vidéki városok, valamint a turisztikailag jelentős települések között, másrészt az idegenforgalmi vagy gazdasági szempontból kiemelkedő vidéki városok közt.⁶ Hamarosan más vasúttársaságok – a DSZA és a GYSEV (Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút) – is indítottak ilyen szerelvényeket.⁷ E kedvezményes különvonatok elnevezésének ötlete, a „*Filléres gyors*” Megyery Ella írónőtől, újságírónőtől származik.⁸ E speciális vonatokat csak vásár- és ünnepnapokon állították forgalomba, a nyári (július–augusztus) és a téli hónapok (január–február) kivételével. Ennek hátterében az állt, hogy nyáron az utasforgalom élénkülése miatt több személyvagonra volt szükség, télen pedig kevésbé kirándultak az emberek. A szóban forgó alkalmi vonatok a célállomásokon kívül csak forgalmi okokból álltak meg,⁹ – illetve utasszám növelő szándékkal esetenként egy-két nagyobb településen. A filléres gyorsvonati szerelvényeket csupa harmadosztályú kocsikból állították össze,¹⁰ a mozdonyok homlokfalán – messziről is jól látható – „75%” feliratot helyeztek el.¹¹ A filléres gyorsvonatokra útipoggyászt nem lehetett feladni.¹² A szerelvények kocsijait számozták, amely sorszámokat a menetjegyeken is feltüntették,

4 | Kelety Dénes elnök búcsúja az államvasutaktól. VKK, 1927. júl. 10. 410.; *Az Országos Idegenforgalmi Tanács teljes ülése.* BH, 1932. márc. 5. 2.; *A »filléres gyors«-vonatok eddigi forgalma.* VKK, 1932. jún. 26. 488.; *Továbbfejlesztik a filléres vonatokat.* VL, 1932. nov. 2. 347.; MITTERPACHER GUSZTÁV: *Nemzeti kincsünk a Balaton.* VKK, 1932. aug. 25. 579.; TŰSKE 1932/a: 173–174.; TŰSKE 1932/b: 548.

5 | *A Pesti Hírlap Utazási Irodájának nagy szenzációja.* PH, 1932. júl. 10. 3.; TŰSKE 1932/b: 549.

6 | *Az idegenforgalom időszerű kérdései.* PH, 1933. márc. 5. 11.; *Rendkívüli 75 százalékos díjkezdményű vonatokat indít a MÁV.* H, 1932. márc. 13. 5.; *1000 szegedi kiránduló Budapesten. A „75 %”-os weekendvonat premierje.* D, 1932. márc. 30. 2.; *A »filléres gyors«-vonatok eddigi forgalma.* VKK, 1932. jún. 26. 488.

7 | *Pünkösdi ünnepek filléres gyorsai.* H, 1932. máj. 15. 1.; *A filléres gyorsok megindultak az egész országban.* V, 1932. szept. 7. 3.

8 | *A MÁV pályázatot birtok az új kirándulóvonatok népszerű elnevezésére.* PH, 1932. márc. 8. 9.; *»A filléres gyorsvonatok.«* V, 1932. ápr. 3. 3.

9 | *Filléres gyorsok indítása.* VKK, 1932. júl. 16. 471.; TŰSKE 1932/c: 915–916.; *A filléres vonatok idegenforgalmi sikere.* VL, 1934. febr. 15. 103.

10 | ZELOVICH 1932/a: 456–457.

11 | *Filléres és zárandókvonatok Magyarországon.* VKK, 1932. márc. 15. 234.

12 | *Feladott útipoggyász kizárása a filléres gyorsvonatokon.* VKK, 1934. szept. 9. 631.



2. kép. A mozdonyok homlokfalán az utazási kedvezményre utaló 75% feliratot helyeztek el

hogyan az utasok tudják, hová kell szállniuk.¹³ A balatoni vasútállomásokra érkező filléres vonatokhoz csatlakozóan – elegendő jelentkező esetén – a Balatoni Hajózási Rt. külön filléres hajókat indított.¹⁴ A Dunán is közlekedtek filléres hajók, például 1935-ben Budapestről Pozsonyba és Bécsbe.¹⁵ A kereskedelemügyi miniszter a vasárnapi árusítás tilalmát felfüggesztette azokon a településeken, ahová filléres gyorsvonatok érkeztek, hogy az utasok helyi különlegességeket vásárolhassanak.¹⁶ Először 1932. március 27-én Szeged és Budapest, valamint Szombathely és a főváros között terveztek 75%-os kedvezményű kirándulónatokat indítani. Bár utóbbi megszervezésére a rendelkezésre álló kevés időre hivatkozva nem jött össze az indítás feltételeként megszabott 500 utas.¹⁷ Ezért

13 | Csütörtökön indul a „filléres gyors”. Esztergomi kirándulás Szombathelyről. H, 1932. máj. 3. 1.; 1000 szegedi kiránduló Budapesten. A „75 %”-os weekendvonat premierje. D, 1932. márc. 30. 2.

14 | Filléres gyorsvonatok a Balatoni Borhét és a Szegedi Ünnepi Hét alkalmából. PH, 1933. aug. 27. 4.

15 | Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási R.-T. Filléres hajók Wienbe és Pozsonyba. VKK, 1935. ápr. 7. 324.; Kibontakozik az ideai dunai hajózás. VKK, 1936. márc. 21. 294.; Kibontakozik a személyhajózási évad. VKK, 1938. ápr. 17. 407.

16 | MNL VAML, SZVP Közig. ir. 4589/1933.; A m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1932. évi 129.083. számú rendelete a kereskedelmi és ipari árusítás vasárnapi munkaszünetének a filléres gyorsvonatok közönségére tekintettel való részleges felfüggesztése tárgyában. BK, 1932. ápr. 30. 1.; A munkaszünet felfüggesztése a filléres gyorsvonatok érkezési helyén. H, 1932. máj. 5. 3.

17 | A 75 százalékos búsvételi kedvezményes kirándulónat? Hír, 1932. márc. 20. 3.

az első filléres járatok Budapest és az akkor legnépesebb vidéki város, Szeged¹⁸ között közlekedtek 1932. március 27-én (húsvét vasárnapján). A fővárosból a rendkívül nagy érdeklődés miatt aznap egyből két, Szegedről pedig egy „weekendvonat”-ot indítottak és este pedig vissza. A nagyon kedvező áru menettérti jegyért 4 pengőt kellett fizetni.¹⁹ Hajnalban a Szegedről induló vonathoz Makóról, Szentestől és Hódmezővásárhelyről is biztosítottak csatlakozást, hogy e vidékekről is utazhassanak turisták a fővárosba. A szeged–budapesti és a budapest–szegedi viszonylatban közlekedő kirándulónvonatok útközben csupán két helyen, Kecskeméten és Cegléden álltak meg és csak ott vettek fel kirándulókat.²⁰ Az első próbálkozás jól sikerült, mert az első weekendvonatok a délal-földi városba 2000, a fővárosba pedig 1060 főt szállítottak.²¹ A folytatás is ígéretesnek bizonyult, mert az első három hónap országos mérlege a következő volt: 116 filléres gyors, 125 782 utas, 59 vonat indult Budapestről, 23 vidékről a fővárosba, 34 a vidéki városok között közlekedett.²²

A filléres gyorsvonatok utasait rendre ünnepélyesen fogadták mind a vidéki és mind a fővárosi pályaudvarokon,²³ ahogy erről számos korabeli sajtótudósítás is beszámolt, például „*A fellobogózott Keleti pályaudvaron az államvasúti zenekar játéka, Liber Endre h. polgármester üdvözlése fogadja a soproniakat.*”²⁴ A korabeli községi sajtó többek között arról is tudósított, hogy a „*filléresgyors utasait karszalagos rendezők várják és kalauzolják.*”²⁵ A filléres vonattal utazó turisták programját előre megszervezték.²⁶ Minden célállomáson gazdag programkínálat (kulturális, gasztronómiai stb.) várt a turistákra, amelyet a Magyar Weekend Újság is közölt.²⁷ Az alkalmi kirándulónvonatokon az utasok megkapták az ingyenes Filléres Újságot, így pontosan tájékozódhattak a reájuk váró eseményekről és a látnivalókról.²⁸ A filléres gyorsvonatok nagymértékben fellendítették a hazai turizmust, ezért idegenforgalmi kiadványokat, úgynevezett Filléres útikalauzokat is megjelentettek, amelyekről

18 | *Az 1930. évi népszámlálás. 1. rész. Demográfiai adatok községek és külterületi lakott helyek szerint.* Budapest, 1932. 14.

19 | *Húsvétvasárnap 4 pengőért lehet Budapestre utazni.* D, 1932. márc. 17. 3.; *Húsvétkor indul az első nagykedvezményű vonat.* PH, 1932. márc. 19. 8.; *Megalakították az idegenforgalmi bizottságot.* D, 1932. márc. 22. 3.; *Két kirándulónvonat megy húsvétkor Szegedre.* PH, 1932. márc. 25. 7.; *A MÁV. igazgatósága hivatalosan közli.* D, 1932. márc. 25. 2.; *Húsvéti kirándulónvonat.* D, 1932. márc. 22. 6.

20 | *Húsvét vasárnap indul az első nagykedvezményű kiránduló vonat Szegedre.* PH, 1932. márc. 20. 12.; *Úgy a szegedi.* D, 1932. márc. 25. 2.

21 | *2000 pesti kiránduló első weekendje Szegeden.* D, 1932. márc. 30. 2.; *1000 szegedi kiránduló Budapesten. A „75 %”-os weekendvonat premierje.* D, 1932. márc. 30. 2.; *Az államvasút első olcsó kirándulónvonata.* PH, 1932. márc. 30. 5.

22 | *A filléres gyorsok mérlege.* H, 1932. jún. 13. 3.; TUSKE 1932/c: 915–916.

23 | *Húsvéti kirándulónvonatok.* PH, 1932. márc. 27. 10.

24 | *Vasárnap 1500 soproni lakos érkezik a fővárosba.* BH, 1932. jún. 5. 13.

25 | *Ma vasárnap is lesz térzene.* KV, 1934. júl. 15. 3.

26 | *Két „filléres gyors”.* H, 1932. máj. 7. 2.; *Az idej első filléres.* KV, 1933. ápr. 30. 3.

27 | MNL VAML, SZVP Közig. ir. 4589/1933. sz.

28 | *A kereskedelmi miniszter nyitotta meg a Szombathelyi Hetet.* VL, 1934. szept. 15. 497.



3. kép. Lapkiadók is kezdeményezték filléres gyorsvonatok indítását – a Köszegről Esztergomba tervezett járat reklámja. KV, 1937. okt. 3. 3.

a Tolna vármegyei Sárköz népművészetének a bemutatása szerepelt.³¹ Az eseményről a korabeli mozikban vetített filmhíradó (Magyar Világhíradó 437.) is beszámolt és tanúsított arról, hogy a filléres gyors utasainak valóban bemutatták a Sárköz népviseletét és néptáncát.³² A filléres vonatok hamar meghihlették a filmes szakmát is, Gaál Béla rendezésében e címmel filmre vittek egy vígjátékot, amelynek bemutatóját 1932. december 1-jén tartották. A film egy fővárosi ifjú házaspárról szól, amely szűkös anyagi körülményei miatt filléres gyorsal utazott nászútra. Eredetileg filmszkeccsnek készült alkotást a New York-i magyar kölcsönző cég, a Sugar Brothers egész estés filmmé bővítette, amelynek forgatókönyvét Harmath Imre írta. A filmet a Tobis filmszínház játszotta New Yorkban.³³

A korabeli Magyarország szellemiségének megfelelően fontosnak tartották, hogy az utasok – még vonatuk indulása előtt – vallási előírásuknak megfelelően vasárnapi szentmisén vehessenek részt. Ezért például a DSZA a szombathelyi pályaudvar mellett e célra alkalmas pavilont épített, amelyben az első pályaudvari szentmisét 1932. május 15-én, pünkösdvasárnap tartották meg.³⁴ Számos templomban, így a szombathelyi Szent Mártonban is kora hajnalban tartottak misét a filléres vonatokkal kirándulók részére,

29 | *Filléres útikalauzok*. TL, 1933. 9. sz. 254.

30 | Utóbbira példa: *„Köszeg és Vidéke” filléres vonata Esztergomba*. KV, 1937. szept. 12. 2.; *Utazzon Esztergomba!* KV, 1937. szept. 26. 3.; *Nov. 7-én indul a Köszeg és Vidéke filléresvonata Esztergomba*. KV, 1937. szept. 12. 2.

31 | *„Filléres Gyors” indul Budapestről Debrecenbe, Pécsre, Szekszárdra, Tatatóvárosra és Mezőkövesdre*. BH, 1932. jún. 5. 13.; *Filléres Gyors és féláru különvonat*. BH, 1932. jún. 10. 6.

32 | <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=248> (megtekintve: 2021. aug. 10.)

33 | A film gyártói: Hermes Film Rt., Magyar Filmiroda, Sugar Brothers. <https://filmarchiv.hu/hu/120/projektek/hungarica-kutatas/hangosfilm/filleres-gyors> (megtekintve: 2021. aug. 10.); <https://www.hangosfilm.hu/filmenciklopedia/hermes-film> (megtekintve: 2021. aug. 10.); <https://www.imdb.com/title/tt6046008/> (megtekintve: 2021. aug. 10.); DEÁK – MUDRÁK 2006: 23., 115., 138.

34 | *Szombathelyen is rendszeresítik a pályaudvari miséket*. V, 1932. máj. 1. 2.; *Holnap lesz az első pályaudvari mise*. V, 1932. máj. 14. 3.; *Az első pályaudvari szentmise*. H, 1932. máj. 18. 3.; *Az első pályaudvari mise*. V, 1932. máj. 18. 4.

például 1933 pünkösdjén – vasárnap és hétfőn is.³⁵ Valamennyi érintett város tömegközlekedésének fel kellett készülnie, hogy a hajnalban induló kiránduló vonatokhoz ki tudják szállítani az utasokat a pályaudvarra és hazaérkezésükkor pedig vissza a település központjába.³⁶ A tömegközlekedési szolgáltatás biztosítását a sajtóban is rendszeresen közzétették nem csak a főváros,³⁷ de a nagyobb vidéki városok esetében is. 1932 tavaszán az első budapesti kirándulásról hazaérkezők számára a szegedi villamosvasút „hajnali három órára elegendő villamoskocsit állított a pályaudvar elé.”³⁸ Szombathely esetében 1932 májusában a helyi sajtó megírta, hogy a hajnali fővárosi filléres vonat indulása előtt a „villamos kocsik kellő számban közlekedni fognak”.³⁹ A budapesti filléres gyors hazaérkező utasait 1933. március 27-én (hétfőn) hajnalban (4.53-kor) pedig 3 villamoskocsi várta – tudható meg szintén a korabeli sajtóból.⁴⁰



4. kép. A Filléres gyors film reklámja

Források hiányában ma már nehézségekbe ütközik egy-egy filléres vonat esetében megállapítani, hogy ténylegesen közlekedett-e, vagy nem. Indításukat rendre meghatározott létszámhoz kötötték, például az 1938. június 12-i (vasárnap) budapest–szombathely–kőszegi, a budapest–kalocsai és többek között a szombathely–pécsi esetében a következő sorok jelentek meg a Pesti Hírlapban: „A vidéki állomásokról induló vonatokat csak akkor helyezik forgalomba, ha a tekintetbe jövő menetjegyirodánál csütörtök este üzletzárásig 500 utas jelentkezése biztosítva van. A vonatok indulására vagy esetleges elmaradására az előjegyző menetjegyirodák adnak felvilágosítást. ... A Budapestről induló vonatokra vonatkozó esetleges módosító közléseket a budapesti szombati napilapok közlik.”⁴¹ A kőszeg–szombathely–szegedi filléres esetében 1938-ban a menetjegyeket még az utazás előtti pénteki napon a menetjegyirodák kiadták az utasoknak, ennek ellenére a *Szegedi Szabadtéri Játékok* megtekintésére az alkalmi kultúrvonatot szom-

35 | *Mise kirándulók részére*. V, 1933. jún. 3. 2.

36 | *Filléres gyorsvonatok*. BH, 1933. szept. 3. 8.; *Vásári, ünnepi és filléres gyorsvonatok*. PH, 1938. jún. 5. 8.; *700 szombathelyi utazik a filléressel Pestre*. V, 1932. máj. 14. 3.

37 | „*Filléres Gyors*” indul Budapestről Debrecenbe, Pécsre, Szekszárdra, Tatatóvárosra és Mezőkövesdre. BH, 1932. jún. 5. 13.

38 | *1000 szegedi kiránduló Budapesten. A „75 %-os weekendvonat premierje*. D, 1932. márc. 30. 2.

39 | *Villamos és „filléres*”. H, 1932. máj. 15. 5.

40 | *Filléres beszámoló*. H, 1933. márc. 29. 2.

41 | *Vásári, ünnepi és filléres gyorsvonatok*. PH, 1938. jún. 5. 8.

bat hajnalban még sem indították el, arra hivatkozva, hogy a jelentkezők száma még a háromszáz főt sem érte el – e döntésről csak péntek este értesültek Kőszegen.⁴² Különböző indokkal számos filléres vonat elmaradt, mert nem jött össze megfelelő számú utas,⁴³ vagy vasúttechnikai okokra hivatkozva a MÁV mégsem engedélyezte forgalomba helyezésüket.⁴⁴ A leendő utasok izgulhattak, hogy vonatuk indulni fog-e? Az országgyarapítás (1938–1941) során a visszakerült területekről is terveztek filléres vonatokat indítani, például szerveztek Ungvárról, Munkácsról, Beregszászról Budapestre,⁴⁵ valamint Szegedre is a szabadtéri játékokra⁴⁶ – bár utóbbira nem jött össze elég jelentkező.⁴⁷ „*Utashiány miatt*” elmaradt a léva–budapesti filléres is 1939 augusztusában.⁴⁸ A második világháború 1939. évi kitörése miatt kialakult feszült nemzetközi helyzet a filléres vonatok alkonyát eredményezte: „*A rendkívüli viszonyok következtében ez a nagy kedvezményű vonatnem az utóbbi időkben már alig volt forgalomba helyezhető*” – írta a Vasúti és Közlekedési Közlöny a MÁV 1940. évi üzleti teljesítményéről.⁴⁹ *A magyar vasút krónikája a XX. században* című könyv szerint az utolsó filléres gyors 1940. november 9-én este indult Budapestről a második bécsi döntés következtében visszakerült Kolozsvárra, majd másnap vissza a fővárosba.⁵⁰ A korabeli sajtó a szóban forgó esetben viszont csak különvonatot vagy „*Baross-vonat*”-ot említ és nem fillérest.⁵¹

42 | *Kevesen jelentkeztek a szegedi filléresre.* KV, 1938. aug. 7. 4.

43 | *A 75 százalékos bűsvéti kedvezményes kirándulónvat?* H, 1932. márc. 20. 3.; *Elmarad a soproni különvonat.* H, 1932. nov. 26. 4.; *Elmarad a filléres gyorsvonat.* H, 1932. dec. 6. 3.; *Nem indul Mórba Kőszegről a filléres vonat.* KV, 1936. okt. 4. 4.

44 | *Elmaradt filléresek.* H, 1932. máj. 20. 3.

45 | *Vásári külön vonatok.* PH, 1939. máj. 4. 12.

46 | *Újabb filléres vonatok.* D, 1939. aug. 6. 7.

47 | *Szegedi ünnepi vonatok elmaradása.* PH, 1939. aug. 12. 15.

48 | *Elmarad a lévai filléres gyorsvonat.* PH, 1939. aug. 27. 14.

49 | *A Magyar Királyi Államvasutak vasúti- és gépkocsi üzemének teljesítményei és üzleti eredménye az 1940. évben.* VKK, 1941. nov. 30. 1306.

50 | MEZEI 2006: 111.

51 | *Megalakult a Baross Női Táborkolozsvárott.* MOT, 1940. nov. 2. Kilencedik kiadás. 1.; *A Baross Szövetség kolozsvári nagygyűlése.* MOT, 1940. nov. 2. Hatodik kiadás. 1.; *Baross-Szövetség erdélyrészi első szervezetét Kolozsvárott.* PH, 1940. nov. 6. 6.; *A Baross Szövetség kolozsvári nagygyűlése.* PH, 1940. nov. 7. 5.; *Vitéz József Ferenc királyi herceg.* MOT, 1940. nov. 2. Tizedik kiadás. 1.

1. táblázat. A filléres gyorsvonatok statisztikája⁵²

Év	Vonatok száma	Utasok száma	Bevétel (pengő)
1932	203	221 773	-
1933	229	232 394	-
1938	-	104 511	404 462
1939	-	79 857	330 002
1940	24	16 930	121 909

A filléres gyorsok évi százezres nagyságrendű utasforgalma a MÁV működése és bevételei szempontjából csekélynek tekinthető. E tényezőre Zelovich Kornél műegyetemi tanár már egy évvel a filléres vonatok bevezetése után rámutatott: *„Egyébként a filléres gyorsnak mint alkalmi vonatnak bevétel szempontjából túlságos jelentőséget nem lehet tulajdonítani. 1932/33-ban a Máv.-on 188 filléres gyors szállított 196.692 utast. Ez az utasmennyiség a Máv ezévi 54.5 millió utasának 0.33%-a. Bevételük kitett 687.000 pengőt, a Máv. 1932/33. évi 69.74 millió pengő személyforgalmi bevételének 0.99%-át.”*⁵³ A korabeli sajtó sokat cikkezett a 75%-os menetkedvezményű alkalmi kiránduló vonatokról. A Délmagyarország méltatta, hogy *„az olcsó vonat megszüntette a távolságot, amely a vidék és Pest között fent állott”*,⁵⁴ valamint többek között még a következőre is kitért: *„A legenyhébb számítás szerint legalább 500 darab szegedi képeslapot küldtek széjjel a pestiek”*.⁵⁵ Sokszor kiemelték a kirándulók – helyi szempontból jelentős – költségeit: *„az illető helyi hatóságok 10–30.000 pengőre becsülik azokat az összegeket, amelyeket egy-egy ily vonat közönsége az illető városban visszahagyott”*.⁵⁶ A kőszegi helyi sajtó is többször elismerően nyilatkozott ezen alkalmi vonatokkal kapcsolatban: *„a város és a kiránduló helyek vendéglői jó forgalmat csináltak a filléres utasaival”*,⁵⁷ *„Most szombaton fut be ismét egy 2 napos filléres sí vonat ... Propaganda terén felbecsülhetetlen jelentősége van a kőszegi filléres gyorsoknak.”*⁵⁸

52 | A hiányzó adatok nem ismertek. TŰSKE 1932/c.: 915–916.; *A filléres vonatok idegenforgalmi sikere*. VL, 1934. febr. 15. 103.; *A Magyar Királyi államvasutak vasúti- és gépkocsi üzemének teljesítményei és üzleti eredménye az 1940. évben*. VKK, 1941. nov. 30. 1306.

53 | ZELOVICH 1934: 879–880.

54 | *1000 szegedi kiránduló Budapesten. A „75 %”-os weekendvonat premierje*. D, 1932. márc. 30. 2.

55 | *2000 pesti kiránduló első weekendje Szegeden*. D, 1932. márc. 30. 2.

56 | TŰSKE, 1932: 549.

57 | *A múlt vasárnapi filléres gyors*. KV, 1937. máj. 16. 3.

58 | *Vitéz Szabadváry interpellációja*. KV, 1937. febr. 7. 1.

A korabeli forrásokból az rajzolódik ki, hogy a több száz, esetenként ezer főnél is több utast szállító kedvezményes menetdíjú különvonatokra megvolt a fizetőképes kereslet, valamint a turisták egy-egy település gazdasági (kereskedelem, vendéglátás, közlekedés) és kulturális életére kedvezően hatottak. Bár nem mindig a várakozásoknak megfelelően alakultak a filléres kirándulások. Így történt ez 1932. május 5-én, áldozócsüörtökön, amikor Budapestről két filléres gyors vitte a turistákat, hogy a vasi megyeszékhely és a közeli Ják nevezetességeit megtekintsék.⁵⁹ A helyi sajtó ezúttal is részletesen tudósított a nap eseményeiről: „Sokan megcsodálják a villamost. ... (Most már) mintegy két és félezren vannak a budapesti vendégek.”⁶⁰ Az egyik újságcikk *A „filléres” tanulságai. Nagy készülődés, kevés fogyasztás* címmel a helyi vendéglősök csalódottságáról is beszámolt: „Nagy csalódás érte a szombathelyi vendéglősöket és étteremtulajdonosokat a budapesti filléres gyorsal. Az érkező vendégek fogadásához, azok nagy számára való tekintettel kellőleg előkészültek, azonban csakhamar rájöttek arra, hogy kellemetlenül csalódtak. A pesti vendégek legnagyobb része felkészülve, élelemmel jött Szombathelyre, a másik része pedig a rokonok szíves vendégszeretetét élvezte. Így aztán a nagy előkészületek teljesen kárba veszttek. A frissen készített ételek, finom sülték hiába várták az éhes pesti vendégeket.”⁶¹

A filléres gyorsokkal és utasaikkal kapcsolatban számos további kritika is megfogalmazódott. Voltak, akik az olcsó utazási kínálatot – a már említett – rokonlátogatásra használták és nem vettek részt a szervezett kulturális programokon.⁶² „*A Tisza nagytermében, hirdetett koncertet azonban teljes részvétlenség mellett tartották meg. A budapestiek nem voltak kíváncsiak a hangversenyre*” – pellengérezte ki a fővárosi turistákat a Délmagyarország 1932 tavaszán.⁶³ További újságírói kritika volt 1933-ban, hogy visszaúton senki sem beszélt a látottakról, például a megtekintett *Országos Mezőgazdasági Kiállítás és Vásárról*.⁶⁴ A filléres gyorsvonatok bevezetése nem váltott ki osztatlan örömet Vas vármegye székhelyén, elsősorban egyes vállalkozói körökben (alacsony költsékezési hajlandóság, élelmet hoznak az utasok, a vendéglők forgalmát nem növelik, a helyi vásárlókat a fővárosba viszik stb.). A vasi kereskedők ellenszenvét először az váltotta ki, hogy a helyi újságok reklámjai között a budapesti üzleteknek a szombathelyi filléres gyors utasainak szánt

59 | MNL VAML, SZVP Közig. ir. 4589/1933. sz.; Áldozócsüörtökön jön Szombathelyre az első filléres gyors. V, 1932. ápr. 29. 2.; *Filléres gyorsok*. H, 1932. ápr. 30. 3.; *Vásárnap indul az esztergomi filléres, csüörtökön jönnek a pestiek*. V, 1932. máj. 3. 2.

60 | *Két „filléres gyors”*. H, 1932. máj. 7. 2.

61 | *A „filléres” tanulságai. Nagy készülődés, kevés fogyasztás*. H, 1932. máj. 15. 3.

62 | *A „filléres” tanulságai. Nagy készülődés, kevés fogyasztás*. H, 1932. máj. 15. 3.

63 | *2000 pesti kiránduló első weekendje Szegeden*. D, 1932. márc. 30. 2.

64 | *Filléres beszámoló. Kiállítási vonat, amelyiken senki sem kíváncsi a kiállításra*. H, 1933. márc. 29. 2.

Panaszkodtak még az ország azon vidékei is, amelyek nem élvezhették a filléresek nyújtotta előnyöket, ahonnét nem indultak és nem érkeztek e nagy kedvezményű vonatok, valamint ahol csatlakozást sem biztosítottak e kirándulónovatokhoz.⁷⁰

Sajnos a filléres vonatokat is érte baleset, a nagykanizsaiakról így írt a Zalai Közlöny: *„Amikor az első filléres gyorsnak örült a kanizsai közönség, – kigyulladt a vonat egyik kocsija. Egy másik kanizsai filléres gyors kettészakadt és úgy kellett visszamenni a lemaradt kocsikért, mikor észrevették a balesetet. Vasárnap megint filléres gyors indult Kanizsára, a 48-as szobor-ünnepségre. Az érdeklődés olyan nagy volt Budapesten, hogy már a meghirdetés első napjaiban megtelt egy vonat és úgy volt, hogy két vonatot fognak egymás után indítani. A Máv azonban nem indított két vonatot, hanem 23 kocsiból (egy-egy kocsi 50 személyes) csinált egy mammut-szerelvényt. Természetes, hogy a vonat végén már olyan rázás jelentkezett, ami az utasok számára nem volt éppen kellemesnek mondható. Sávoly-tőzegtelep állomás bejárója előtt közvetlenül történt a baleset”,* a hosszú szerelvény utolsó két kocsija kisiklott 1934. szeptember 2-án – *„csak Isten csodája, hogy nem járt komolyabb következményekkel.”*⁷¹

Folytatjuk...

Felhasznált források és irodalom

Levéltári források

Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára (MNL VAML)

Szombathely Város Polgármestere iratai. Közigazgatási iratok. 4589/1933. sz. (SZVP Közig. ir.)

Múzeumi források

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM)

Plakátgyűjtemény

⁷⁰ | *Három járás filléres vonat nélkül.* H, 1933. aug. 9. 1.

⁷¹ | *Kisiklott a filléres gyors két kocsija.* ZK, 1934. szept. 4. 3.

Sajtóforrások

Budapesti Hírlap (BH) 1932, 1938

Budapesti Közlöny (BK) 1928, 1932

Délmagyarország (D) 1932

Hír (H) 1932–1933

Kőszeg és Vidéke (KV) 1932–1938

Magyar Országos Tudósító (MOT) 1940

Pesti Hírlap (PH) 1932–1933, 1938–1940

Turisták Lapja (TL) 1933

Vasvármegye (V) 1932–1933

Városok Lapja (VL) 1932–1934

Vasúti és Közlekedési Közlöny (VKK) 1927, 1932, 1934–1936, 1938, 1941

Zalai Közlöny (ZK) 1934

Felhasznált irodalom

Az 1930. évi népszámlálás. I. rész. Demográfiai adatok községek és külterületi lakott helyek szerint. Budapest, 1932.

DEÁK TAMÁS – MUDRÁK JÓZSEF 2006: Magyar hangosfilm lexikon, 1931–1944. Attraktor Kiadó, Máriabesnyő–Gödöllő.

A m. kir. kereskedelemügyi miniszter a 2580/1928. M. E. számú minisztériumi rendelet. Budapesti Közlöny, 1928. júl. 21. 1.

Am. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1932. évi 129.083. számú rendelete a kereskedelmi és ipari árusítás vasárnapi munkaszünetének a filléres gyorsvonatok közönségére tekintettel való részleges felfüggesztése tárgyában. Budapesti Közlöny, 1932. ápr. 30. 1.

A m. kir. minisztérium 1928. évi 2.580. M. E. számú rendelete, az „Országos Magyar Idegenforgalmi Tanács” szervezéséről. Magyarországi Rendeletek Tára, 1928. 822–824.

A magyar királyi minisztérium 2.580/1928. M. E. számú rendelete az „Országos Magyar Idegenforgalmi Tanács” szervezése tárgyában. Budapesti Közlöny, 1928. júl. 21. 2.

MEZEI ISTVÁN (szerk.) 2006: A magyar vasút krónikája a XX. században. MÁV Zrt. Budapest.

TÜSKE JENŐ: A MÁV. idegenforgalmi tevékenysége. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1932. márc. 6. 173–174.

TÜSKE JENŐ: Az idegenforgalom és a vasutak. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1932. júl. 24. 548.

TÜSKE JENŐ: A filléres gyorsvonatok. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1932. dec. 31. 915–916.

ZELOVICH KORNÉL: A vasúti üzem gazdaságosságának mértéke. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1932. jún. 19. 454-459.

ZELOVICH KORNÉL: Javítaná-e a m. kir. államvasutak gazdasági helyzetét a személytarifa leszállítása? Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1932. dec. 25. 892.

ZELOVICH KORNÉL: A magyar közlekedési politika bírálata. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1934. dec. 2. 879-880.

Internetes források

<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=248> (megtekintve: 2021. aug. 10.)

<https://filmarchiv.hu/hu/120/projektek/hungarica-kutatas/hangosfilm/filleres-gyors> (megtekintve: 2021. aug. 10.)

<https://www.hangosfilm.hu/filmenciklopedia/hermes-film> (megtekintve: 2021. aug. 10.)

<https://www.imdb.com/title/tt6046008/> (megtekintve: 2021. aug. 10.)

<https://forum.index.hu/Article/jumpTree?a=155517558&t=9123256> (megtekintve: 2021. júl. 6.)

Képek forrása

1. kép. A filléres gyors korabeli plakátja, MMKM PLGY 1246.

2. kép. A mozdonyok homlokfalán az utazási kedvezményre utaló 75% feliratot helyeztek el, <https://forum.index.hu/Article/jumpTree?a=155517558&t=9123256> (megtekintve: 2021. júl. 6.)

3. kép. Lapkiadók is kezdeményezték filléres gyorsvonatok indítását – a Kőszegről Esztergomba tervezett reklámja, KV, 1937. okt. 3. 3.

4. kép. A Filléres gyors film reklámja, <https://filmarchiv.hu/hu/120/projektek/hungarica-kutatas/hangosfilm/filleres-gyors> (megtekintve: 2021. aug. 10.)

5. kép. A budapesti áruházak vasi újságokban megjelentetett kedvezményes kuponjai tiltakozást váltottak ki a szombathelyi kereskedők körében, H, 1932. máj. 15. 3.

Tóth Bálint: Amikor a vasutasok „legélesebb fegyvere” besült. Az 500 km-es sztahanovista mozgalom a Magyar Államvasutaknál.

Magyarországon az 1945-től megindult lassú szovjetizálás a Rákosi Mátyás vezette diktatúra kiépülésével erőteljesen felgyorsult. A szovjet minták kritika nélküli átvétele és alkalmazása a Magyar Államvasutakat (MÁV) sem kerülte el. Ezek célja a kor ideológiájának megfelelően átalakított vasút, azaz a szocialista vasút megteremtése volt. A MÁV-ot nem csak szervezeti szinten, hanem a működésében is a szovjet közlekedési modell szerint formálták át. Így jelentek meg a munkaversenyek, mint a szocialista vasút egyik legmeghatározóbb elemei. Ezek közül a legnagyobb vasúton beindított verseny az 500 km-es sztahanovista mozgalom volt, amely a többi mozgalomhoz hasonlóan a mozdonyok jobb kihasználását, a költségek megtakarítását és a teherszállítási képességek javítását célozta meg. A vezetés azt remélte, hogy az erőltetett iparosítás nyomán a vasútra nehezedő terhek a szükséges fejlesztések nélkül a mozgalmakkal kiküszöbölhetőek. Az 1950-ben elindított mozgalomnál azonban már néhány hónap után jelentkeztek a problémák. Hiába próbálták fejleszteni a következő években, 1952-re kifulladt, egyértelműen bizonyítva azt, hogy a felülről irányított és a dolgozókra erőltetett sztahanovista mozgalmak nem tudtak beilleszkedni a vasút működésébe, inkább gátolták, mint előbbre vitték a vasúti közlekedést.

Bálint Tóth: When the 'sharpest weapon' of railway employees failed to go off – The 500-km Stakhanovite movement at the Hungarian State Railways

The slow 'sovietisation' that started in Hungary in 1945 vigorously speeded up with the expanding dictatorship led by Mátyás Rákosi. Taking over and applying the Soviet sample without questioning was also characteristic of the Hungarian State Railways (MÁV). The aim was the railways restructured in conformity with the ideology of the age that is the establishment of the socialist railways. MÁV was reconstructed both structurally and operation-wise following the soviet transportation model. That is how the socialist emulations appeared as a determining factor of socialist railways. The biggest one was the 500-km Stakhanovite movement, which, similarly to other movements, aimed to exploit the engines better, save costs and improve freight transport capacities. The leadership hoped to eliminate the burden of forced industrialisation by the movements without performing the necessary developments. However, problems already arose a mere few months following the start of the movement in 1950. In vain did they attempt at expanding it during the following years; it lost steam by 1952, obviously proving that the top-down Stakhanovite movements forced on the workers did not fit in the operation of the railways, and they hindered rather than enhanced railways transport.

VASUTAS DOLGOZÓK!



**A SZOLGÁLATI ÁGAK SZOROS
EGYÜTTMŰKÖDÉSÉVEL HARCOLJATOK
AZ 500-AS MOZGALOM SIKERÉÉRT!**

HK.: FÉLCSUTI LÁSZLÓ

TYPOPRESS — K.V.: MEZŐ SÁNDOR

Az 500 km-es mozgalom eredményessége nagyban függött a különböző szolgálati ágak együttműködésétől, amely az érdekelletétek miatt viszont nemigen tudott megvalósulni. MMKM PLY 39/3

Tóth Bálint

Amikor besült a vasutasok „legélesebb fegyvere”¹

Az 500 km-es sztahanovista mozgalom a Magyar Államvasutaknál

Amásodik világháború után Magyarország a Szovjetunió érdekszférájába került, ami után fokozatosan megkezdődött az ország szovjetizálása. Az egypártrendszer kiépülésével ez a folyamat felgyorsult, így a hazai közlekedési rendszerben is elindult a korábbtól teljesen eltérő szovjet modell meghonosítása, amelynek legjellemzőbb sajátosságai közé a pártirányítás, a közlekedési eszközök állami tulajdonba vétele, az irányítási és végrehajtási funkciók összemosása, a tervutasítás és a munkaverseny tartoztak.² Ezek jegyében Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter 1948. november 11-én elfogadta a Magyar Dolgozók Pártja (MDP) Központi Vezetősége (KV) Pénzügyi és Gazdasági Bizottság javaslatát a Magyar Államvasutak (MÁV) átszervezéséről, így 1949. március 15-én a korábban az irányításért felelős Igazgatóságot megszüntették. Ennek feladatát a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumon (KPM) belül létrehozott I. Vasúti Főosztály vette át, amely így az ellenőrző szerepe mellett immár a MÁV irányítását is végezte. A pártellenőrzés fokozása céljából szintén ebben az évben hozták létre a Vasúti Főosztályon belül a Vasúti Politikai Osztályt, amellyel egy időben az igazgatóságokon is megalakultak a politikai osztályok.³ A vasútnál azonban nem csupán szervezeti szinten követték a szovjet példát,

1 | Csanádi György, a MÁV vezérigazgatója használta e hasonlatot az 500 km-es mozgalommal kapcsolatban egy rendelet szövegében: „a vasutas dolgozók kezében a szocialista vasútért vívott harc egyik legélesebb fegyvere.” (MÁVKI V05609892, AG. 12476. 1950. június 21.)

2 | FRISNYÁK 2007: 23.

3 | GADANE CZ–GADANE CZ 1997: 303–304.



Az életszínvonal emelkedésével ámító plakát ígéretével szemben a sztahanovista mozgalmak elsődleges célja a termelés növelése volt. MMKM PLYG 53/9

hanem a működésben is. Ennek egyik legmeghatározóbb elemei a munkaversenyek, avagy a sztahanovista mozgalmak voltak.

Tanulmányomban ez utóbbiak közül a legnagyobb vasúti munkaversenyt, az 500 km-es mozgalmat kívánom bemutatni, amely során próbálok rávilágítani arra, hogy a hazai sztahanovista mozgalmak a párt által felülről irányított, a dolgozókra ráerőltetett, és sokszor hamis eredményekkel szolgáló munkamódszerek voltak, amelyek lényege pusztán a termelés növelése és terv teljesítésének felgyorsítása volt. Egyben igyekszem megbizonyítani, hogy e mozgalmak a MÁV működésébe egyáltalán nem tudtak beilleszkedni és az 1950-es évek elejére nehéz helyzetbe került vasúti közlekedés problémáit csak tovább súlyosbították.

Az 500 km-es mozgalom ismertetéséhez elsősorban a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárában őrzött Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztályának, illetve a Magyar Dolgozók Pártja iratanyagait és a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívumának Témagyűjteményében található anyagokat használtam fel.⁴ Utóbbiak közül az egyik kifejezetten az 500 km-es mozgalommal kapcsolatos iratgyűjtemény, amelyet valószínűleg a múzeumnak átadott, döntő részt még ma is feldolgozatlan KPM iratanyagokból állítottak össze és leltároztak a gyűjteménybe. A másik témagyűjteményi forrás szintén egy gyűjtésből származik, amelyet Gadancz Béla, a Vasúti Tudományos Kutatóintézet egykori munkatársa végzett többnyire a vasutas munkásmozgalomról.

⁴ | A téma részletes bemutatásához szükséges a Szakszervezetek Központi Levéltárában őrzött, a munkaversenyekkel kapcsolatos iratanyag megvizsgálása is, illetve a MÁV Központi Irattárában található iratok további kutatása. Ezenkívül a már említett, MMKM Archívumában fellelhető, még feldolgozás előtt álló KPM-iratanyagban szintén előfordulhatnak eredeti iratok a vasúti sztahanovista mozgalmakkal kapcsolatban.

Ebben található Tölgyes Lajosnak, a MÁV Gépészeti szakosztály vezetőjének egy iratkötegni anyaga, amely szintén a vasúti sztahanovista mozgalmakkal, közte az 500 km-es mozgalommal kapcsolatos.

Már korábban is több tanulmány és szakcikk született a sztahanovista mozgalmakkal kapcsolatban, amelyek döntő többsége az 1950-es évek első felében íródott. Ezek szinte egytől egyig a korabeli propaganda részét képezték, leginkább a mozgalmak eredményeit foglalták össze, vagy egy-egy kiemelkedő dolgozó munkamódszerét ismertették. Habár előfordulhatnak bennük pontatlanságok, illetve a propaganda általi ferdtések gyakoriak, ezek kiszűrésével a mozgalom alapvető részleteiről (hol és mikor indult, milyen módszert alkalmaztak, ki volt a szovjet képviselője a mozgalomnak stb.) azonban kellő információt kaphatunk. Ebből a szempontból – illetve abból, hogy 1990 után a közlekedési területen folyt munkaversenyekről külön nem született írás – mindenképp említésre méltó Fekete András Közlekedésünk sztahanovista mozgalmának fejlődése⁵ című munkája, amelyben átfogó képet ad a közlekedési munkaversenyekről, röviden ismertette azok jellemzőit, de ide sorolható még Radó Dezső *A Sztabanov-mozgalom fejlődése a vasút területén* címmel megjelent írása, illetve Csanádi György könyvének⁶ vonatkozó fejezete. Utóbbi nemcsak a vontatás mozgalmaira helyezi a hangsúlyt, hanem röviden bemutatja a kereskedelmi, illetve a forgalmi szolgálat versenyeit is, amivel egy sokkal teljesebb összefoglalást nyújt a vasúti versenymozgalmakról.

A rendszerváltást követően a Rákosi-korszak történeti feltárásának kezdetével újabb munkák születtek a sztahanovista mozgalmakról immár történelem- és társadalomtudományi szempontból vizsgálva azokat. Varga Éva *Munkaverseny, élmunkások, munkabrigádok* című írása a hazai munkaversenyek korszakolása, illetve az előzmények bemutatása miatt, míg Horváth Sándor – Majtényi György – Tóth Eszter Zsófia szerzők által írt cikk⁷ összefoglaló jellege miatt lehet fontos, ahogy Belényi Gyula *Az állam szorításában. Az ipari munkásság átalakulása Magyarországon 1945–1965* című kötetének a munkaversenyeket ismertető önálló fejezete is. Mindezen írások egy általános jellemzést adnak a magyarországi sztahanovista mozgalmakról az első munkaversenyek megindulásától a kiemelt sztahanovisták rövid bemutatásáig terjedően. A közlekedéstörténet felőli megközelítés vonatkozásában egyedül Frisnyák Zsuzsa szentelt egy alfejezetet a témának a *Közlekedés, politika 1945–2000.* című kötetében, amely önmagában is egy hiánypótló munka. Fris-

5 | FEKETE ANDRÁS 1950: *Közlekedésünk sztahanovista mozgalmának fejlődése*. In: Magyar Közlekedés Mély- és Vízépités, 2. évf. 9. sz. 11–22.

6 | CSANÁDI GYÖRGY 1954: *Vasúti üzem*. Tankönyvkiadó, Budapest.

7 | HORVÁTH SÁNDOR – MAJTÉNYI GYÖRGY – TÓTH ESZTER ZSÓFIA 1998: *Élmunkások és sztahanovisták*. In: História, 20. évf. 8. sz. 29–32.

VASUTAS DOLGOZÓK!



**TANULMÁNYOZZÁTOK ÉS MUNKÁTOKBAN ALKALMAZZÁTOK
A HŐS SZOVJET VASUTASOK TAPASZTALATAIT!**

Plakát a szovjet sztahanovista munkamódszereket népszerűsítő és ismertető propaganda-kiadványokról. A szocialista vasút megteremtésének alapja a szovjet modell meghonosítása volt. MMKM PLGY 39/2

nyák a munkaversenyeket mint a szovjet közlekedési modell egyik jellemzőjét mutatja be, kiemelve a 2000 tonnás és az 500 km-es vasúti sztahanovista mozgalmakat. Habár megemlíti a szovjetektől „mechanikusan átvett” mozgalmak hamis eredményeit és hibáit – nyilván a kötet részben eltérő céljából fakadóan – nem részletezi azokat, illetve sok megállapításra nem hoz példát vagy hivatkozást. Ezt valamennyire ellensúlyozza a kötet végén közölt, eredeti dokumentumok között található, az 500 km-es mozgalom beindítására hozott javaslat szövege. Szintén röviden tér ki arra, hogy „a verseny ellentétes a vasút lényegével”, azaz alkalmatlan annak sikeres működésének elősegítésére.

Tanulmányommal e témában megpróbálom a fentebb leírt esetleges hiányosságokat valamelyest pótolni, és egy bővebb kiegészítést adni, illetve alátámasztani az említett szerzők általános megállapításait. Mielőtt azonban rátérnék a mozgalom bemutatására érdemes röviden áttekinteni, hogy a magyar sztahanovista mozgalmak hogyan zajlottak és melyek voltak a főbb jellemzői, amelyek a vasúti munkaversenyeknél is visszaköszöttek.

A sztahanovista mozgalom Magyarországon

A munkaversenyek⁸ továbbfejlesztett változatai a sztahanovista mozgalmak voltak. Az elnevezés a Donyec-medencei szovjet vágár, Alekszej Sztahanov nevéből ered, aki 1935-ben egy alkalommal a napi norma közel 1500%-át teljesítette. A nyilvánvalóan hamis eredményt többen is meg akarták dönteni (főként az érte kapott jutalom miatt), ezzel kibontakozott az új mozgalom, amely gyorsan elterjedt a Szovjetunióban. A kommunista hatalomátvétellel hamarosan Magyarországon is megindultak a sztahanovista mozgalmak. Az első 1949. augusztus 15-én⁹ éppen a vasútnál vette kezdetét, majd ez év decemberében Sztálin 70. születésnapja alkalmából már országos kampány indult, amelyre nagy tömeget mozgósítottak.¹⁰ 1953-ig minden évben szerveztek egy vagy több hasonló országos

8 | A „munkaverseny, a többtermelést, ezen keresztül a dolgozók magasabb életszínvonalát szolgálja. [...] a szocializmusban a munkásság új munkaerőköltségének megnyilvánulása” – olvasható a Révai kétkötetes lexikonában JUHÁSZ 1948: 234.). Emellett a legtöbb korabeli szövegben úgy fogalmaztak, hogy az államosítások után a dolgozók munkához való viszonya megváltozott, mivel felismerték, hogy a termelés érdekei és az egyéni érdekek azonosak, ezzel magasabb teljesítményeket is vállalnak a jobb életszínvonal eléréséhez. A munkaversenyek célja valóban a termelés növelése volt, azonban a dolgozók bére nem emelkedett a teljesítményükkel arányosan. Kezdetben inkább egyéni munkaversenyek zajlottak, míg az 1956-os forradalmat követően már az úgynevezett szocialista brigádok, illetve a vállalatok között szerveztek versenyeket. A munkaversenyeket a szakszervezetek irányították, de mivel az 1940-es évek végére már a kommunista párt befolyása alá kerültek, lényegében az irányításuk formális volt. Az első országos munkaverseny 1948. március 15-én indult, és ekkor a jól teljesítő dolgozókat még élmunkásoknak hívták. Egy évvel később aztán a versenyek „legmagasabb formája” a sztahanovista mozgalom is megindult (VARGA 1994: 35–36.).

9 | A mozgalom indulását augusztus 15-től számítják, annak ellenére, hogy az első mozgalmi normát elérő szerelvény csak 23-án közlekedett először. Erről bővebben lásd *Az első magyar vasúti sztahanovista mozgalom* című bekezdést.

10 | BELÉNYI 2009: 200.

kampányt, amelyek a kommunista ünnepek mellett olyan eseményekhez is kapcsolódtak, mint az MDP II. pártkongresszusa, vagy a koreai háború.¹¹

A propaganda, illetve a pártvezetés folyton azt sulykolta, hogy ezek a mozgalmak alulról, a munkások saját kezdeményezésére indultak, miután megváltozott a munkához való viszonyuk. Ezzel szemben a valóságban minden esetben a párt indította el a versenyeket, előre megtervezett menetrend alapján, például már ki voltak jelölve a részt vevő dolgozók, előre meg volt írva a felhívásuk stb.

A sztahanovista mozgalmaknál elsősorban az egyéni versenyre helyezték a hangsúlyt. A mozgalmak egyik fő jellemzője a különösen kimagasló teljesítmény elérése volt, azaz a norma többszörös meghaladása. Persze nehezen elképzelhető, hogy egy dolgozó a rendes munkaidőn belül a teljesítményét akár megháromszorozza. Az ilyen, sokszor emberfeletti eredmények általában megrendezett körülmények között, a legtöbbször más dolgozók segítségével, aládolgozásával születhettek meg. A magas teljesítmény elérése mellett olykor a verseny célja anyag- és energiatakarékosság, hulladékgyűjtés is lehetett, ugyanis a munkások sokszor a terv túlteljesítését vagy a norma megtöbbszörözését csak igen nagy anyag- és energiafelhasználással érhették el és mindez a minőségre is rányomta a bélyegét.¹² Szintén fontos volt, hogy a dolgozók a munkateljesítmény növelését új munkamódszerrel, valamilyen technikai újítás alkalmazásával érik el. Mindemelllett kötelességük volt a sztahanovistáknak, hogy a munkamódszerüket más dolgozóknak is rendszeresen átadják.

A munkaversenyek követelményeit rendeletben határozták meg. A központi feltételeket a Szakszervezetek Országos Tanácsa (SZOT), illetve a Minisztertanács közös határozatokban fogalmazta meg, ezeket pedig az egyes szakminisztériumok és az iparági szakszervezetek a maguk területének megfelelően pontosították, majd részletesen az adott gyárban, üzemben stb. dolgozták ki.¹³ Az MDP 1950. január 22-i határozata alapján az a dolgozó számított sztahanovistának, „*aki a többi munkással azonos munkafeltételek mellett normáját, vagy egyéni tervét nem csupán egy-egy alkalommal, hanem rendszeresen egy meghatározott időn át legalább 200 százalékban teljesíti, vagy aki bizonyos szakmákban, szakmánként megállapítandó mértékben a normát rendszeresen túlteljesíti és aki a termelés és termelékenység*

11 | 1950. június 15-én kitört a koreai háború, amely rövid időn belül fontos tényezője lett a hazai kommunista propagandának, a párt ugyanis ezzel igazolhatta többek között az „imperialista fenyegetésen” alapuló politikáját. Azaz megindokolhatta az óriási fegyverkezést és hadiipar-fejlesztést, vagy a termelés fokozásának szükségét. Utóbbi a dolgozók munkateljesítményének növelésével kívánták elérni, ezért a koreai néppel történő szolidaritás jegyében munkaversenyeket szerveztek. Ezek a mozgalmak az egész háború alatt folytatódtak (FALUDI 1992: 125.).

12 | BELÉNYI 2009: 202.

13 | BELÉNYI 2009: 203.



Az 500-as mozgalom fejlesztése leginkább a különböző vasúti sztahanovista mozgalmakkal történő összekapcsolásban merült ki. MMKM PLGY 53/6

fokozására ésszerűsítést, újítást valósít meg, aki anyag-, szerszám- és energiafogyasztásnál jelentős megtakarítást ér el, aki a megengedettnél lényegesen kisebb selejttel, illetve selejtmentesen termel, aki kiváló minőségű munkát végez, aki magasabb termelékenységet biztosító munkamódszerét munkatársainak átadja.”¹⁴ A sztahanovista cím elnyeréséhez három hónapig kellett teljesíteni a megadott feltételeket a mennyiségi, minőségi és gazdaságossági szempontoknak is megfelelően.¹⁵ Ekkor oklevelet kaptak a dolgozók, újabb három hónap után pedig kiérdemelték a sztahanovista kitüntetést. 1954-től a sztahanovista jelvény kiosztása megszűnt, ellenben már egy hónapig tartó teljesítés során is sztahanovista lehetett valaki egy hónapnyi időtartamra.

Az oklevélnél, illetve a kitüntetésnél természetesen sokaknak többet jelentett a pénzjutalom, amely eleinte a jelvény mellé járt. Miután vállalati hatáskörbe került ezek kiosztása, a pénzjutalom fokozatosan elmaradt, mivel a sztahanovisták jutalmazására nem biztosítottak külön vállalati keretet.¹⁶ Szintén kudarcos volt az a terv, amiben minden sztahanovistának új lakást biztosítottak volna, ugyanis jóval csekélyebb számban álltak rendelkezésre lakások, mint amennyi kimagaslóan dolgozó egyén azt megigényelte. 1948-tól 1950-ig mindössze 351 lakást utaltak ki az él munkásoknak,¹⁷ amikor ugyanebben az időszakban 16 200 jelvényt adtak át a kiválóan dolgozóknak.¹⁸

14 | A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének, politikai Bizottságának és Szervező Bizottságának fontosabb határozatai. 1951: 91.

15 | Közlekedés, 1950. április 1.

16 | HORVÁTH-MAJTÉNYI-TÓTH 1997: 31–32.

17 | HORVÁTH 2007: 34.

18 | HORVÁTH-MAJTÉNYI-TÓTH 1997: 31.

Mindezek mellett azonban több kedvezmény és egyéb juttatás is megillette a sztahanovistákat, mint például az ingyenes színházjegy, külön páholy a labdarúgó-mérkőzéseken, vagy a vezető párttagok számára fenntartott speciális boltokban árkedvezményrel történő vásárlás. Ingyenesen vehettek részt belföldi vagy külföldi üdüléseken is.¹⁹

A kimagasló teljesítményeket elérő sztahanovisták közül többeket kiemelt a propaganda, hogy általuk népszerűsítsék a munkaverseny-mozgalmakat, és a „szocialista embertípus” példaként szolgáljanak. Eredményeikről, munkamódszereikről, nyilvános szerepléseikről, olykor magánéletükről szinte naponta lehetett olvasni a lapokban, sokat szerepeltek a rádióban és a filmhíradókban, sőt, egyesekről külön film is készült. Mindennek azonban ára volt, ugyanis a kiemelt sztahanovistáktól különösen elvárták a párt iránti hűséget, továbbá, hogy kiálljanak olyan népszerűtlen intézkedések mellett, mint a békekölcsönjegyzés vagy a normarendezés. Sokszor azonban csak a munkatársaik ellenszenvét sikerült kiváltaniuk e vállalásukkal, illetve elért teljesítményükkel, hiszen az utóbbi miatt például gyakran hivatkozási alapot adtak a vezetőség számára arra, hogy a normát megemeljék.²⁰

Az első magyar vasúti sztahanovista mozgalom

A vasútnál már 1945 óta szerveztek munkaversenyeket, ám ezek ekkor még lokális jellegűek voltak, és elsődleges céljuk az ország újjáépítése, illetve a vasúti közlekedés helyreállítása volt, amelyben többnyire valóban érdekelték voltak a vasutasok. A szocialista vasút megteremtésének, illetve működésének viszont kötelező, a dolgozók számára megkerülhetetlen elemei lettek a különböző sztahanovista mozgalmak. Másrésztől e mozgalmak által képviselt új munkamódszerektől, észszerűsítésektől várták a vasútra háruló teher csökkenését, illetve a korszerűsítés hiányának ellensúlyozását. Idézve Beberits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter szavait: *„Egy egészen új MÁV van teremtés alatt. Csomó új, eddig a MÁV-nál nem volt dolgok, amik azért válnak szükségessé, mert nagyobb lett a forgalom. Új dolgokat kell csinálni a MÁV-nál azért, mert a MÁV technikai nívója az összes, az országban lévő állami szervek között a legelmaradottabb.”*²¹ A munkaversenyekbe vetett bizalom emellett akkora volt, hogy a vasút fejlesztését egyesek nem is tartották

19 | HORVÁTH-MAJTÉNYI-TÓTH 1997: 35.

20 | BELÉNYI 2009: 204–205.

21 | MNL OL. M-KS 278-f 1. öe. Jegyzőkönyv a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1949. aug 24-i értekezletéről, 498.

szükségesnek.²² A propagandán keresztül természetesen mindent meg is tettek, hogy valóban fölöslegesnek tűnjön.

1949-ben indult meg a vasútnál – és egyben az országban is – az első sztahanovista mozgalom. Július 29-én Bebrits kezdeményezésére egy tervertekezetet hívtak össze a budapesti Északi Fűtőháznál a mozdonyvezetők részére, ahol az őszi csúcsgalomra való felkészülés keretén belül előirányozták az úgynevezett 2000 tonnás mozgalom elindítását. A szovjet vasutasoktól átültetett mozgalom lényege a mozdonyok jobb kihasználása túlsúlyos vonatok közlekedtetésével. Korábban a menetrendfüggelék alapján csak 20%-kal lehetett túllépni a mozdony alapterhelését, az új sztahanovista módszerrel azonban 50–60%-ban haladták ezt meg, azaz túllépték a 2000 tonna súlyú vontatható terhet. A fűtőházak üzemi háromszöge²³ (fűtőházfőnök, szakszervezeti vezető, párttitkár) két héten át gondosan válogatta a személyzetet a vonatokhoz, ugyanis csak a legkiválóbb mozdonyvezetők és fűtők vehettek részt a mozgalomban. Több kísérlet után, augusztus 23-án végül túllépték a 2000 tonnát, amikor Tóth III. János mozdonyvezető, Lokker Antal és Kertész András fűtők 160 tengelyen 2018 tonnát szállítottak Miskolctól Hatvanig.²⁴ Hatvanban ünnepélyes keretek között maga Bebrits várta a szerelvényt, amelynek beérkezése nagy sikernek számított. Persze tudni kell, hogy ehhez „zöld utat” biztosítottak a vonatnak, azaz mindenhol szabad jelzést kapva megállás nélkül haladhatott.²⁵ Ez azért volt fontos, mert a túlsúlyos vonat menetében a legkritikusabb pont az elindulás. Az út teljesítésével Tóth sztahanovista hős lett, a fűtők 500–500 forintot, míg ő 1000 forintot kapott jutalomként,²⁶ 1950-ben pedig Kossuth-díjjal tüntették ki.

22 | Radó Dezső a Közlekedéstudományi Szemlében egyenesen úgy fogalmazott, hogy „a vasút fejlesztésére fordított beruházások aránya nem lehetett olyan, mint az iparunkra és mezőgazdaságunkra fordított beruházásoké. Erre azonban nem is volt szükség, mert a vasút hatalmas belső tartalékainak feltárása [azaz a sztahanovista munkamódszerek alkalmazása] eredményezte a rendelkezésre álló gördülőanyag jobb kihasználását.” (RADÓ 1951: 385.)

23 | Az üzemi háromszög a gyárak vezetésének a Magyar Kommunista Párt és a Szociáldemokrata Párt egyesülése után (1948) létrejött formája volt. Tagjai az üzem vezetője, a helyi párttitkár és a szakszervezeti titkár voltak. A testület a termeléssel és az üzemi kollektívával kapcsolatos kérdésekben döntött. Teljes felelősséggel az üzem vezetője bírt, míg a másik két tag tanácskozási joggal rendelkezett. Az üzemi háromszögek, mint vezető testületek az 1950-es évek közepén szűntek meg (VASS 1972: 606.)

24 | MMKM TEMGY 2021.14.1. Tölgyes: „A 2000 tonnás mozgalom” 1949. szeptember 10.

25 | Tölgyes Lajos szakosztályvezető személyesen gondoskodott erről: „Én meg elindultam gépkocsival jó előre, – Bebrits elvtárs várta Hatvanban [a vonatot] – hogy Vámosgyörkön meg ne állítsák, mert ott van egy 5%-os emelkedő. Ha ott elakad, akkor megbukott az egész. Mikor szabadra állították a jelzőt Vámosgyörkön, a kijáratit jelzőt és az előjelzőt, akkor kibajtottam gépkocsival Hortra. Ott is szabadra állítottam a jelzőket, hogy véletlenül se állítsák meg a vonatot. Mert ha 5-6-os emelkedőn megállítják, nem tud elindulni, vagy elszakad, vagy meg kell tolni, s akkor már botrány van.” (MEZEI 2004: 100.)

26 | MMKM TEMGY 2021.14.1. „2.000 tonnás mozgalom”



Nemcsak a termelés növeléséért, hanem anyagmegtakarítás, hulladékgyűjtés vagy tisztaság elérése céljából is indítottak munkaversenyeket. Képen a MÁV 424-es sorozatú gőzmozdonya Dombóváron, amely az 1952. évi mozdonytisztasági verseny győztese volt. FORTEPAN/Erky-Nagy Tibor, 14015

Ettől kezdve egymás után érkeztek a jelentések az egyre nagyobb terheléssel közlekedő vonatokról. Augusztus 26-án Hatvanról már 4063 tonnával indult egy túlsúlyos vonat.²⁷ December 21-én, Sztálin 70. születésnapján pedig 88 többletterheléses vonat közlekedett a nap folyamán, amelyből több mint 20 db 2000 tonnánál nagyobb elegyet²⁸ szállított.²⁹ Mindezek ellenére a mozdalom közel fél év alatt sem tudott a Vasút Politikai Osztály elvárásainak megfelelően kibontakozni. A kezdeti fellángolás – amelyet leginkább a pénzjutalom ösztönzött³⁰ – az ősz folyamán lecsökkent, ezt jól mutatják a túlterheléses vonatokról készült kimutatások: míg a mozdalom kezdete és szeptember 15. között 780 ilyen vonat közlekedett, addig november 16–30-ig csak 294.³¹ A 2000 tonnás mozdalom

27 | MNL OL M-KS 278-f 4. óe. Jegyzőkönyv a KPM Vasúti Főosztály kultúrtermében 1949. augusztus 30-án lefolyt ülésről, 107.

28 | Vasúti szakkifejezés, amely a vonattal továbbítandó járművek gyűjtőelnevezését takarja (URBÁN 1984: 168.), leginkább az árut szállító teherkocsit jelenti.

29 | MMKM TEMGY 2021.14.1. A 2000 tonnás mozdalom télen.

30 | MMKM TEMGY 2021.14.1. „2.000 tonnás mozdalom”

31 | MMKM TEMGY 2021.14.1. „2.000 tonnás mozdalom”

csak a tehervonatokot érintette, ráadásul ezt sem lehetett megvalósítani minden vonalon, egyrészt a kedvezőtlen terhelési szakaszok miatt, másrészt az egyenlőtlen elegyhelyzet miatt több fűtőház nem tudott bekapcsolódni.³² Eközben a párt 1950. január 22-i határozatában az eddigi eredmények megszilárdítása mellett éppen a munkaverseny-mozgalom kiszélesítését szabta ki. Szükséges volt tehát egy olyan mozgalmat elindítani a MÁV-nál, amelybe az egész vasutasságot be lehetett vonni. Így kezdődött el a vasút legnagyobb sztahanovista mozgalma, az 500 km-es mozgalom.

Az „ötszázás” mozgalom kezdete

Az 500 km-es mozgalom, ahogy a 2000 tonnás mozgalom is, a mozdonyok jobb kihasználását célozta meg. Az új munkamódszer itt abban állt, hogy egy mozdony napi haszonkilométer-teljesítményét megnöveljék, azaz 24 óra alatt legalább 500 km-t tegyen meg. A gyakorlatban ez azt jelentette, hogy a mozdonyt két mosás vagy nagyobb karbantartás között szinte megállás nélkül folyamatosan, de gazdaságosan közlekedtették, amelynek eredményeként egyes fűtőházakban a mozdonyok egy részre fölösse válhatott. Ettől jelentős költségmegtakarítást vártak, mivel így kevesebb mozdonnyal, de ugyanakkora, vagy éppen nagyobb teljesítmény érhető el, kiküszöbölhető a növekvő forgalom ellenére újabb mozdonyok beszerzése, csökkenthető a szénfelhasználás. A mozgalom elsődleges mércéje a megtakarított, s így később letétbe helyezett mozdonyok száma volt.³³

Természetesen ez a mozgalom is a szovjet mintát követte, amely 1949 elején született meg Nikolaj Glubokov mozdonyvezető révén.³⁴ Bevezetésének előkészítését 1950 januárjában kezdték meg a MÁV-nál, bár 1949-ben is voltak próbálkozások a mozdonyok haszonkilométer-teljesítményének növelésére, a 2000 tonnás mozgalommal párhuzamosan ugyanis kidolgozták az úgynevezett nagytávolságú tehervonatok közlekedését. Olyan nagytávolságú tehervonati szakaszokat hoztak létre, mint például Pécs–Budapest, Miskolc–Budapest, Miskolc–Szolnok, Budapest–Debrecen vagy Szolnok–Salgótarján, ahol egy mozdony közlekedett a kiinduló állomástól egészen a célállomásig, holott azelőtt két-három mozdonyt kellett váltani ezeken a szakaszon. Két hónapon keresztül 387 nagytávolságú tehervonat közlekedett így.³⁵

A KPM Vasúti Főosztály Gépészeti szakosztályától és a Forgalmi szakosztályától két-két személy, illetve a szakszervezettől ötödikként Gál Lajos alkotta azt az instruktor

32 | MMKM TEMGY 2021.14.1. Tölgyes: „A 2000 tonnás mozgalom” 1949. szeptember 10.

33 | MMKM TEMGY 2021.14.1. Tölgyes: Az 500 km-es mozgalom. 1950. március 14.

34 | VOROBJOV 1952: 14.

35 | MMKM TEMGY 2021.14.1. „2.000 tonnás mozgalom”



Lengyel József sztahanovista mozdonyvezető, az 500 km-es mozgalom hazai elindítója kapaszkodik fel 500-as mozdonyára a ferencvárosi pályaudvaron (1950). MÁVKI X20230159

brigád, amely a beindítási javaslatot megtette a szombathelyi és a ferencvárosi fűtőházban gyűjtött tapasztalatai alapján. Az instruktor brigád január 17. és 21. között vitatta meg a mozgalom részleteit a két fűtőház mozdony személyzetével, illetve a forgalmi dolgozókkal az üzemi háromszög jelenlétében. Készült egy tervezet is, amelyben kidolgozták a szombathelyi fűtőháznál a 328 sorozatú mozdonyra, míg a ferencvárosinál egy 424 sorozatú mozdonyra alkalmazható mozdonyfordulót, amellyel közel megduplázták a gépek napi kilométer-teljesítményét. A javasolt fordulókhoz többek között megadták a kellő mozdonyok és a személyzet számát, kiszámolták az elérhető havi kilométer-teljesítményt, illetve hogy hány mozdony válna fölöslegessé a mozgalom révén. Az instruktor brigád jelentésében a személyvonat szempontjából Szombathelyen, a tehervonatok szempontjából Ferencvároson javasolta az 500 km-es mozgalom beindítását.³⁶

Közel egy hónappal később, február 15-én a Vasút Politikai Osztály Pártszervezeti alosztálya már egy sokkal bővebb, részletes beindítási ütemtervet is tartalmazó javaslatot³⁷ dolgozott ki az 500 km-es mozgalom megszervezésére. Ahogy fentebb már szó esett róla, a munkaversenyeket valamely nagy eseményhez kapcsolódva hirdették meg, így az új mozgalomnak is megvolt az elindító kampányeseménye. A javaslat bevezetőjében az ország felszabadításának 5 éves évfordulóját említik, míg az ütemtervben a február 25-én kezdődő Sztahanovisták Első Országos Tanácskozását.

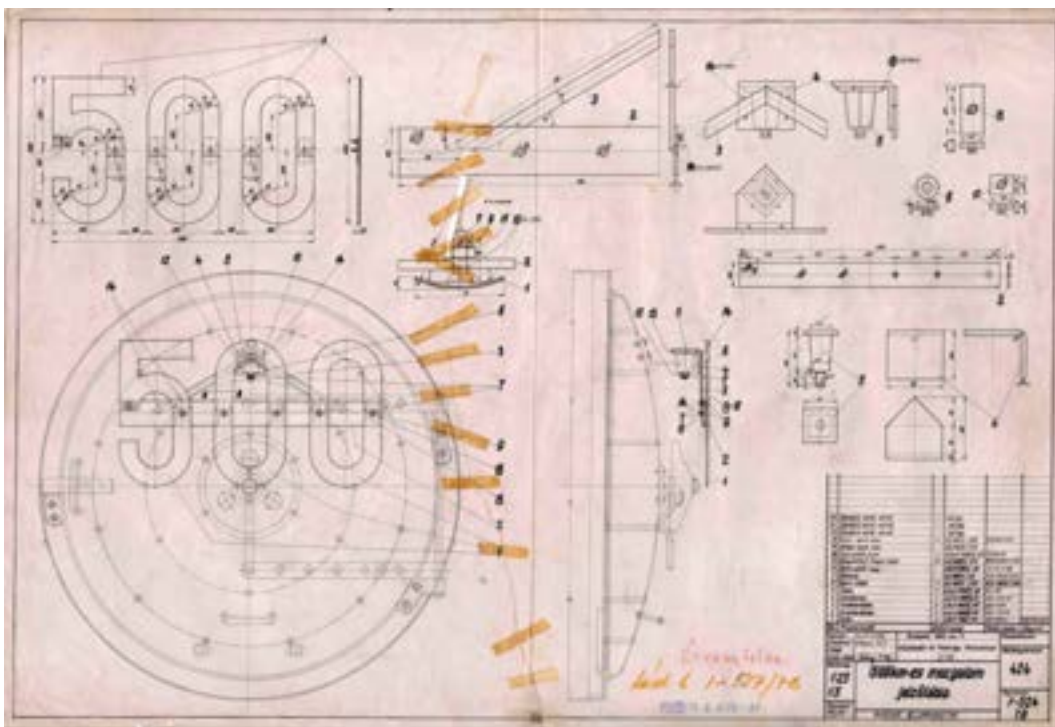
Az elegyáramlást szem előtt tartva az első 500-as vonat indulásához a ferencvárosi teherpályaudvart jelölték ki. A javaslat alapján február 24-én az 1752/Ü. számú tehervonat 10:21-kor indul Budapest Ferencvárosból és Szolnokra érkezik 13:44-kor, ahonnan 14:04-kor indul tovább Debrecenbe. Onnan 1776/A számmal 19:04-kor Nyíregyházára indul, ahol 22:11-es érkezés után a mozdony szerel és megfordul. Nyíregyházáról 1757 szám alatt ismét Debrecenbe érkezik, majd Szolnokon keresztül végül másnap reggel 9:27-re ér Ferencvárosba. A mozdony ezzel a fordulóval 540 km-t tesz meg 23:06 perc alatt, míg addig csak 116 km volt a napi teljesítmény. A személyzet így 1144 forintot takarít meg.³⁸

Az első 500-as vonat mellett még 7 vonat indult ugyanaznap a mozgalomhoz csatlakozva: Szombathelyről egy gyorsvonat, Üszögről egy tehervonat, Budapest Keleti pályaudvarról egy gyors- és egy személyvonat, Ferencvárosból egy másik tehervonat, Szegedről egy személyvonat, illetve szintén a Keleti pályaudvarról egy Békéscsabára tartó gyorsvonat. Mindegyik vonathoz két szakvonal felelős (egy a vontatás, egy a forgalom

36 | MNL.OL.M-KS.278-f.22. öe. Jelentés az instruktor brigád 1950. január hó 17-21-ig szombathelyi fth. és áll. valamint Bp. Ferencváros fth. és áll. az 500 km-es mozgalom tanulmányozásának tapasztalatairól és beindítási javaslatairól. 1950. január 23.

37 | MNL.OL.M-KS.278-f.22. öe. Javaslat az 500 km-es mozgalom megszervezésére és beindítására. 1950. február 15.

38 | MNL.OL.M-KS.278-f.22. öe. Javaslat az 500 km-es mozgalom megszervezésére és beindítására. 1950. február 15.



A mozgalomban való részvétel „kitüntetés a mozdony személyzet és a mozdony részére”, ezért a korábban nehezen tisztítható táblák helyett a mozdony elejére a füstszekrény ajtóra egy fehér lemezből készült „500”-as számot mutató táblát szereltek fel. MMKM VMRGY 73.606.21.

részéről) tartozott, akiknek arra kellett ügyelni, hogy a vonatok rendben teljesítsék a megtervezett útjukat. A tehervonatoknál ezenkívül fontos volt, hogy „az elegyet minden körülmények között biztosítani kell és a vonatokat úgy kell összeállítani, hogy azok indítása és menetrendszerű indulási időben feltétlen megtörténhessék”. A megrendezett körülményekhez hozzátartozott az is, hogy ha az első „500 km-es brigádvonathoz” nem jutna közvetlen rakott elegy, akkor „terhelésig, illetve tengelyszámig üres G kocikkal kell kiegészíteni.”³⁹ Az előre megtervezett esemény beindításához 15 pontos „forgatókönyv” készült, amelyben időrendi sorrendben határozták meg a feladatokat. Az alosztály politikai tisztjei részletesen leírták többek között, hogy kiknek kell kijelölni a mozdony személyzetet, melyik napon kell tenni a versenyfelhívást, mely fűtőházak és állomások fogadják el a felhívást, mely napilapok közölik a felhívást, miről agitáljanak a vasutas népnevelők, és hogy hol

39 | MNLOLXIX-H-1-aa-1. 554. doboz. 309185. ügyirat.

közölnék az első, természetesen „szervezett tapasztalatok alapján” kapott eredményeket.⁴⁰ Mindez pedig egyértelmű bizonyítékát mutatja annak, hogy a sztahanovista mozgalmakat felülről szervezték.

Az 500 km-es mozgalmat elindító ferencvárosi tehervonat mozdonyvezetőjének a Lengyel-brigádot jelölték ki, azaz Lengyel József mozdonyvezetőt, illetve Szegedi István és Bikás Károly fűtőket. Ahogy azt a Vasút Politikai Osztály fenti javaslatában is előírták, február 18-án a Lengyel-brigád megtette a felhívását,⁴¹ amit másnap közölt a Szabad Nép, a Népszava, a Friss Újság, majd a Közlekedés című lap is. Ugyanígy a korábban kijelölt fűtőházak hamarosan bejelentették a csatlakozásukat a mozgalomhoz.

Hogy a szovjet munkamódszer átvétele még látványosabb, még hangsúlyosabb legyen, az új magyar vasúti sztahanovista mozgalom beindítását összehangolták a szovjet sztahanovista mozdonyvezető, Ivan Fjodorovics Panyin magyarországi látogatásával. Panyint több szovjet sztahanovistával együtt a Magyar–Szovjet Barátság Hónapja ünnep keretén belül hívták meg, hogy személyesen is átadhassa munkamódszerét és elláthassa tanácsaival a magyar vasutasokat. Több fűtőháznál is vendégeskedett, február 23-án miskolci látogatására pedig ő maga vezetett el Ferencvárosból egy tehervonatot felemelt sebességgel, túlterheléssel, megosztva tapasztalatait Lócsei János, későbbi Kossuth-díjas sztahanovista mozdonyvezetővel.⁴²

Másnap, 1950. február 24-én a Lengyel-brigád elindult Ferencvárosból a 424.008 pályaszámú mozdonyvontatta tehervonattal Nyíregyházára, amivel kezdetét vette az 500 km-es mozgalom a magyar vasúton. A Lenin, Rákosi és Sztálin képével is feldíszített mozdony ünnepélyes indulásánál jelen volt Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter, Csanádi György, a MÁV vezérigazgatója, Rózsavölgyi József alosztályvezető a Vasút Politikai Osztályról és természetesen Ivan Panyin. A tehervonat az Internacionálé dallamára gördült ki a pályaudvarról, útja alatt minden állomáson, ahol megállt, ünnepséget rendeztek a fogadására.⁴³ A forduló sikeres teljesítésével Lengyel József egyenesen a Sztahanovisták Első Országos Tanácskozására ment, hogy beszámoljon a friss eredményről, így téve még teljesebbé a nagy esemény propagandáját.

Lengyel ezzel népszerű mozdonyvezető lett, később elnyerte a sztahanovista kitüntetést, majd 1951-ben a Munkaérdemérmét is megkapta, sőt, a Kossuth-díjra is jelölték.

40 | MNLOLM-KS 278-f 22. őe. Javaslat az 500 km-es mozgalom megszervezésére és beindítására. 1950. február 15.

41 | MNLOLM-KS 278-f 22. őe. A MÁV Ferencvárosi fűtőház Lengyel-brigádja az 500 km-es mozgalom meghonosítása céljából szocialista versenyre hívja ki az ország összes vasutas dolgozóit. 1950. február 18.

42 | Népszava, 1950. február 24.

43 | Szabad Nép, 1950. február 25.

Karrierje⁴⁴ azon sztahanovistákéval volt hasonló, akik a sztahanovista cím elnyerésével inkább pártvonalon léptek előre. A róla készült káderjellemzést⁴⁵ megnézve, valószínűbb, hogy a mozgalom beindítására is inkább a politikai megbízhatósága miatt esett rá a választás. Ezt támasztja alá Tölgyes Lengyelről írt jelentése is, amelyben nem támogatja a Kossuth-díj odaítélését számára, mivel „*több jobb sztahánovista mozdonyvezető van a vasút területén, akiknek magartatása erkölcsileg és szakmailag fölötte van Lengyelnek*”.⁴⁶

A mozgalom kifulladás

Az 500 km-es mozgalom megindulását követő hetekben sorra érkeztek a jelentések a Vasút Politikai Osztályra a mozgalomhoz csatlakozott fűtőházak számáról, a csökkenő költségekről és a megtakarított mozdonyokról. Természetesen a sajtó is folyamatosan beszámolt a sikerekről, a Szabad Nép március 28-án megjelent számában például már a háromezredik „500-as vonat” indulásáról adtak hírt.⁴⁷ Debrecenből március 18-án jelentették, hogy három nappal korábban Monori Sándor és Bukvai Lajos főmozdonyvezetők és Berecz Gábor, Antal János, Nagy Bálint és Vince József fűtők sikeresen kapcsolták össze a 2000 tonnás és az 500 km-es mozgalmat, miután 2300 tonnás vonatot vittek Záhonyból Budapestre 12 óra alatt, majd onnan visszafordulva szintén 12 óra alatt egy másik vonatot továbbítottak Záhonyba.⁴⁸ Az 1950. május 26-án tartott „500 km-es” termelési értekezlet határozatai alapján megfogalmazott MÁV-rendeletben már elvárásként

44 | Lengyel József 1919. március 17-én született Szolnokon. Édesapja mint fékező dolgozott a vasútnál. Iskolai tanulmányait Nagykátán végezte, majd Simon Sándor géplakatos mester mellett kezdett dolgozni tanoncként. 1936-ban ipari segédlevelet kapott, azonban ezzel nem tudott elhelyezkedni, sokáig napszámra kényszerült. 1939–1941-ig a Magyar Siemens–Schuckert Műveknél dolgozott lakatosként, majd a MÁV Ferencvárosi fűtőházához került szintén lakatosként. 1943-ban elvégezte a mozdonyvezetői tanfolyamot, 1944. január 1-jétől már mozdonyvezetőként dolgozott. A budapesti ostrom után, 1945-ben szinte azonnal jelentkezett a fűtőháznál és részt vett az újjáépítésben. Ekkor lett a kommunista párt, illetve a szakszervezet tagja is. A pártmunkája során komoly agitációs tevékenységet folytatott, később el is végzett egy agitációs iskolát. 1951. október 13-tól áthelyezték a Vasúti Főosztály Vasút Politikai Osztályához, ahol egy évvel később már felügyelőként, majd főfelügyelőként tevékenykedett. 1955-ben a Budapesti Igazgatóság politikai osztályára került. Az 1956-os forradalom után a politikai osztályok megszűntek, így a Vasúti Főosztály Pénzügyi szakosztályára, majd a Személyzeti szakosztályára helyezték, ahol a 2.B osztály vezetője lett. 1962-ben a Vasúti Főosztályról a Budapest Keleti fűtőházhoz került, ahol főfelügyelőként, illetve főnökhelyettesként dolgozott. 1970-ben a MÁV Anyagvizsgáló főnökségén fejezte be vasutas pályafutását, ekkor rokkantnyugdíjas lett (MÁVKI BS. 10634).

45 | MNL OL M-KS-276f 116/40. öe. Jelentés a MÁV sztahanov mozgalmat felülvizsgáló bizottság munkájáról. Felülvizsgálat területe: Pécsi fűtőház, Ferencvárosi fűtőház és forgalmi szolgálat. Káder jellemzés: Lengyel József. 1951. augusztus 15., 148.

46 | MMKM TEMGY 2021.14.1. Tölgyes Lajos: Jelentés Miniszter úrnak, Lengyel József sztahánovista mozdonyvezető nagybudapesti Pártértekezletén tett felszólalásával, valamint a Szabad Nép „Újítás titokban” című cikkével kapcsolatban.

47 | Szabad Nép, 1950. március 28.

48 | MNL OL M-KS 278-f 22. öe. Debreceni Igazgatóság politikai osztály jelentése a Vasúti Főoszt. pol oszt. szervezési alosztályának. 1950. március 18.



*Rákosi Mátyás fényképével dekorált 500-as tehervonat indul Kelenföldről (1950).
MÁVKI X20230230*

szerepelt a két legfontosabb vasúti sztahanovista mozgalom összekapcsolása, amelyet legkésőbb augusztus 1-jéig végre kellett hajtani.⁴⁹ Ezt is túllépve szintén cél lett az 500-as mozgalom továbbfejlesztésénél, hogy még két további mozgalommal is összekapcsolják, hiszen ettől a közelgő őszi csúcsgorgalom által megnövekedett szállítási igények sikerebb teljesítését várták. Augusztus 3-án el is indult Kádár János mozdonyvezetővel, Hüse Lajos és Újvári Ferenc fűtőkkel Debrecen állomásról az első 2000 tonnás, 500 km-es, felemelt sebességű irányvonat⁵⁰ a ferencvárosi pályaudvarra.⁵¹

Egy augusztus 3-i feljegyzés szerint akkor 1422 mozdony volt üzemben 110 db pedig letétben állt. Mindebből az „500-as” mozdony 526 volt, ami a teljes mozdonyállag (letéttel együtt) 32,5%-át tette ki. 1950 júniusában az összes mozdonykilométer teljesítmény 5 650 000 km volt. Ebből az 500 km-es mozgalomban részt vevő mozdonyokra 2 920 000 km teljesítmény jut, míg 1949-ben ugyanebben a hónapban az összes mozdonykilométer

49 | MÁVKI V05609892, AG. 12476. 1950. június 21.

50 | Az irányvonat olyan tehervonat, amelynél az elegy úgy lett összeállítva, hogy legalább egy rendező pályaudvaron rendezés nélkül haladhat át (RADÓ 1951: 386.).

51 | MNL OLM-KS 278-f 16. öe. KPM Vasúti Főosztályának. 1950. augusztus 3., 21.

teljesítmény 4 840 000 km volt. 1950-ben egy mozgalmi mozdony napi kilométer átlagteljesítménye 171 km, a többié napi 102 km volt. 1949 június hónapban ez a teljesítmény napi 120 km volt.⁵² Látható, hogy a mozdonyok a mozgalom elnevezésével szemben nem érték el a napi 500 km-t vagy akár a korábbi kilométer-teljesítmény kétszeresét, habár az előbbi Magyarországon nem is volt elsődleges cél. A teljesítményt viszont nem tudták olyan mértékben növelni, hogy az a fölössé vált mozdonyok számát gyarapította volna.

Amíg a propaganda tovább dicsőítette az eredményeket és a vasutas hősokeket, addig a háttérben már 1950 nyarán jelentkeztek a gondok, hiába igyekeztek a fent említett „továbbfejlesztésekkel” az ötszázasok mozgalmát felrázni. A februári kezdet csak kampányszerű megmozdulást hozott, később kezdte elveszíteni a súlyát a mozgalom, bár a májusi értekezlet után ismét sikerült kissé fellendíteni. Több probléma azonban állandósulni látszott, amelyekről az igazgatóságokról beérkező jelentések árulkodnak. Az egyik legáltalánosabb a „fűtőházi sovinizmusnak” hívott jelenség volt, amikor a fűtőház, vagy az igazgatóság csak a saját mozdonyparkja részére tartogatta a szállítandó elegyet és a másik fűtőházhoz tartozó mozdonyoknak nem adtak lehetőséget annak továbbítására, hiába haladt át, vagy állt meg az állomáson. Emiatt többször esett meg az, hogy a mozdonyok elegy szállítása nélkül, azaz gépmenetben tértek vissza a fordulóból, amit részben éppen e mozgalommal akartak megszüntetni. Gondot okozott az is, hogy a különböző szolgálati ágak között hiányzott az együttműködés, mert például a forgalmi szolgálat kizárólag a vontatás, azaz a mozdonyvezetők munkaversenyének tartotta az 500-as mozgalmat, így nem törekedtek annak segítésére. Komoly érdekellentét húzódott a vonaton utazó személyzet között is az eltérő bérezésük miatt. Amíg a mozdonysemmélyzet a megtett kilométer után kapta a munkadíjat, addig a vonatkísérők a vonaton eltöltött idő után. Tehát az egyiküknek az volt jó, ha a vonat gyorsan tett meg minél több kilométert, míg a másikuknak az, ha minél több ideig közlekedik, hogy minél több legyen a „*tengelyen eltöltött idő*”.⁵³ Ezt tekintve, talán nem meglepő, ha 1950 augusztusában a Szegedi Igazgatóság területén 39 vonatfékező mondott fel a kevés fizetésre hivatkozva.⁵⁴ Meglepő lehet viszont az, hogy egy alapvetően menetrend szerint működő vasúti közlekedésben éppen a menetrend merül fel akadályozó tényezőként. A Budapesti Igazgatóságnál a sztahanovista eredmények növelése annyira előtérbe került, hogy azt nehezményezték, hogy az új menetrend szerkesztésénél „*nem vették figyelembe a szocializmust építő új munkamódszerek, az 500 km-es mozgalom szempontjait és így a gépeknek a forduló*

52 | MNL OLM-KS 278-f 18. őe. Feljegyzés az 500 km-es és 2000 tonnás mozgalom eredményeiről és az irányvonalok forgalmáról. 1950. aug 3., 594.

53 | MNL OLM-KS 278-f 16. őe. Budapesti Igazgatóság Politikai Osztály Üzemi reszort. 1950. július 11., 113.

54 | MNL OLM-KS 278-f 16. őe. A szakszervezet VIII. hó 1-2-3-i jelentésének kiértékelése. 1950. augusztus 10.



Az 500 km-es mozgalmat népszerűsítő propaganda felvétel, valószínűleg a Vasutas nap alkalmára készült (1953). MÁVKI X20230789

*állomásokon 10–16 órást tartózkodása is van.*⁵⁵ Szintén problémás volt az elegytovábbítás is, mivel az 500-as mozdonyok, bár több kilométert tettek meg, sokszor kevesebb elegyet szállítottak, mint a mozgalmat megelőzően. Mindez negatívan befolyásolta a 2000 tonnás mozgalom és az 500 km-es mozgalom összekapcsolását is, ugyanis az állomások a kocsi- és mozdonyfordulók idejének lerövidítése miatt nem tudtak elegendő elegyet gyűjteni. Így fordulhatott elő, hogy júniusban például egy 424 sorozatú mozdony mindössze 28 tonnával indult Pusztaszabolcsra.⁵⁶ Mindezek mellett az 500 km-es mozgalom sikerességét az is megkérdőjelezte, hogy még a mozgalmat elindító Lengyel-brigád is szétesett a megfelelő mozdonyfordulók hiánya miatt.⁵⁷

Egy évvel az 500 km-es mozgalom elindulása után már egyértelmű volt, hogy a mozgalom fejlődése megállt. Ekkor a körfolyamatos fordulók bevezetésével próbálták újjáéleszteni,⁵⁸ amelynek lényege az volt, hogy a mozdonyok minél kevesebb időt töltsenek a honos, illetve a forduló fűtőházakban, ahol csak a személyzet cseréje történne meg. Ennek kidolgozása érdekében 1951. április 26-án értekezletet tartottak, ahol újra előkerültek a hibák és hiányosságok. Pánti Béla, a Vasút Politikai Osztály üzemi alosztályának vezetője, felszólalásában az eddigieknél élesebben bírálta a helyzetet. Szerinte a mozgalom „*formálissá vált*”, mivel a helytelenül megállapított és ennek következtében alacsony normateljesítmény miatt ugyan megnövekedett az „500-as” mozdonyok száma, de a megtakarított, letétbe helyezett gépeké alig emelkedett.⁵⁹ Pánti hiányolta a versenyszellemet is, amely az eredmények havonta történő utólagos megállapítása miatt veszett ki, senki nem akarta túlteljesíteni a másikat, mivel sokszor nem is tudtak egymás eredményeiről. Az eredményszámok pusztán statisztikai adatokká, az adminisztráció kötelező elemeivé váltak.⁶⁰ Azt azonban kevésbé vette figyelembe, hogy bár valóban lehetett előremozdító hatása, de éppen ez a versenyszellem okozta a „fűtőházi sovinizmust” is.

Később felállítottak egy brigádot a Vasút Politikai Osztály Üzemi Alosztály, a szakszervezet és a szakszolgálat egy-egy munkatársából, hogy tanulmányozzák az 500-as mozgalmat és javaslatot tegyenek annak továbbfejlesztésére. A brigád ugyancsak feltárt több problémát, nemcsak a szakvonal, hanem a politikai osztály, illetve a szakszervezet

55 | MNL OL M-KS 278-f 16. öe. Jelentés az 500 km-es mozgalom fejlődéséről. 1950. július 17., 116.

56 | MNL OL M-KS 278-f 16. öe. Üzemi reszort jelentése 1950 június hóról. 1950. június 29., 61.

57 | MNL OL M-KS-278-f 16. öe. Jelentés az 500 km-es mozgalom fejlődéséről. 1950. július 17., 117.

58 | MMKM TEMGY 97/971. A körfolyamatos fordulókkal fejleszteni az 500 km-es mozgalmat. 1951. február 23.

59 | Miután a norma megszabásához az összmozdony-teljesítmény átlagát, nem pedig kizárólag a mozgalomban részt vevő mozdonyok teljesítményét nézték, a norma alacsony maradt. Ezáltal sikerült felduzzasztani a „500-as” mozdonyparkot, valós eredményt és megtakarítást azonban ez nem jelentett. Nem nyújthattak akkora teljesítményt, hogy a fűtőház számára feleslegessé váljon egy másik mozdony üzemben tartása.

60 | MMKM TEMGY 97/971. Jegyzőkönyv a KPM Vasúti Főosztályán 1951. évi április hó 26-án megtartott 500 km-es és körfolyamatos fordulók tárgyában megtartott mozgalmi értekezletről.

részéről is.⁶¹ A hibák beismerése azonban már nem menthette meg a mozgalmat. A reménytelen helyzetet jól tükrözi az alábbi részlet a brigád jelentéséből: „*A versenyügyekkel foglalkozó dolgozók – kezdve a központiaktól az állomási versenyekig – nincsenek tisztában sem elvileg, sem gyakorlatilag a munkaverseny kérdéseivel. Így pl. a Budapesti Igazgatóság III. osztályának központi versenyesé beismerte, hogy egy-két hete tudja, Balassagyarmat versenyesé pedig egyáltalán nem tudta, hogy mi az 500 km-es mozgalom.* [amely ekkor már közel másfél éve folyt!] *A versenyügyekkel foglalkozó dolgozók a felettes szolgálati szervektől érdemleges ellenőrzést, és ezeken keresztül konkrét segítséget nem kapnak, mivel nincsenek tisztában a verseny kérdéseivel. Ez a magatartás a munkaverseny lebecsülését jelenti.*”⁶²

De nem csak az 500-as mozgalom, hanem egészében a vasúti munkaverseny-mozgalom is lesújtó állapotban volt. A vasutasság többségét jellemezte, hogy anyagilag nem voltak érdekeltek a munkaversenyben, miközben a sztahanovista mozgalom kiszélesítése helyett egy mesterséges felduzzasztási folyamat kezdődött el, amelynek eredményeként hatszorosára nőtt a sztahanovisták száma. Ezt elősegítette az is, hogy a sztahanovista szintek alacsonyok voltak, nem sokban tértek már el egy átlagos dolgozó normájától, mivel utóbbiak viszont emelkedtek. Ezek után maguk a sztahanovisták is közömbössé váltak, nem értékelték a kitüntetések sem, teljesítményük pedig folyamatosan csökkent. Utóbbira példa, hogy a 4688 vasutas sztahanovista közül mindössze 852 kapott jelvényt, azaz ennyi dolgozó tudta fél évig megőrizni a sztahanovista teljesítményét.⁶³

Látható, hogy általánosságban gond volt a munkaverseny-mozgalommal a vasúton. Hiába próbálkoztak a személyvonatok kivonásával,⁶⁴ vagy újabb norma megállapításával,⁶⁵ az 500 km-es mozgalom kifulladt és a helyzet a következő években sem változott. Minden évben megpróbálták feléleszteni, amelyhez számtalan vizsgálat és javaslat született, 1953-ban pedig egy oktatófilm is készült, ám az eredmények nem javultak. Sőt, egy 1952.

61 | MMKM TEMGY 97/971. Jelentés az 500 km-es mozgalom továbbfejlesztése érdekében kiküldött munkabizottság megállapításairól és tapasztalatairól. 1950. július 5.

62 | MNL OL M-KS-276f 116/41. öe. Jelentés a forgalmi szakszolgálat területén folyó munkaversenyt vizsgáló brigád tapasztalatairól. 1951. július 18., 164.

63 | MNL OL M-KS 278-f 67. öe. Jelentés a sztahanov-mozgalom vizsgálatáról. 1951. december 3.

64 | Figyelembe véve a mozdonyok teljesítményének növelhetőségét, az 500 km-es mozgalom keretén belül erre legalkalmasabbak a tehervonatokot továbbító mozdonyok voltak. Ezért egy 1951. december 20-i rendeletben megállapították, hogy a továbbiakban csak tehervonatokkal közlekedő mozdonyokat kapcsolják be az 500 km-es mozgalomba. Ezenkívül a „*mozdonysemélyzet minőségi munkájának megjavítása érdekében*” szigorították a részvétel feltételeit is. Sor került a mozdonyok külső jelölésének megváltoztatására is, mivel a mozgalomban való részvétel „*kitüntetés a mozdonysemélyzet és a mozdony részére*”, ezért a korábban nehezen tisztítható táblák helyett a mozdony elejére a füstszekrény ajtóra egy fehér lemezből készült „500”-as számot mutató táblát szereltek fel (MMKM TEMGY 97/971. Az 500 km-es mozgalom új alapokra helyezése. 1951. december 20.).

65 | A napi mozdonyteljesítmény átlagát országosan 155 km-re növelték. Az 500 km-es mozgalomban ezentúl azok a mozdonyok vehettek részt, amelyek havi kilométer-teljesítménye 10%-kal meghaladta ezt a számot. (MMKM TEMGY 97/971. Az 500 km-es mozgalom továbbfejlesztése. 1951. július 31.)

április 6-án kelt javaslat szerint a tehervonatok kilométer-teljesítménye még a háború előtti teljesítménynél is rosszabb volt: az 1951. évi napi kilométer-teljesítmény átlaga 95,3 km volt, míg 1952 februárjában ez 90,5 km-re csökkent.⁶⁶ Igaz, ennek ellentmond egy április végi jelentés, ahol az 1951. évi teljesítményt 197 km-ben állapították meg, ám ugyanebben a dokumentumban fogalmazták meg, hogy „a mozdonyok gazdaságos felhasználását a jelenlegi statisztika elködösíti. A tartalék és vonali gépek teljesítmény összevonása nem ad helyes képet a mozdonyok teljesítményéről. Az állomási tartalékok napi 140 km-es teljesítménye a vonali gépek teljesítményét növeli.”⁶⁷ Ha számoknak túlzottan tehát nem is lehetett hinni, az évente ismétlődő megoldatlan problémák és hibák, amelyek szinte minden 500 km-es mozgalommal kapcsolatos jelentésben változatlanul előjönnek, egyértelműen mutatják, hogy a mozgalom nem működött jól. Szép csendben eközben a propaganda szócsöveinek számító fontosabb napilapok hasábjairól is eltűntek az „500-asok” kiemelkedő teljesítményei. A mozgalmat ennek, illetve a Szovjetunió Kommunista Pártjának XX. kongresszusát követő változások⁶⁸ ellenére természetesen soha nem állították le, ahogy a többi sztahanovista mozgalmat, úgy ezt is az 1956-os forradalom sodorta el végül.

Összegzés

„Azt mondják sokan, hogy a vasút egy speciális üzem, amit meg lehet a WM gyárban⁶⁹ csinálni, nem lehet megcsinálni a vasútnál. [...] Nem tudjuk elképzelni, hogy egy pályaoőr, hogy tud munkaversenyben dolgozni, vagy egy vonatfékező. A Szovjetunióban ezek is munkaversenyben dolgoznak. Ez mutatja az új társadalom magasabbrendű munkamódszerét. Ez bizonyítja azt, hogy a vasútnál is be lehet vezetni ezeket a sztahanovista munkamódszereket és mi be is fogjuk vezetni.”⁷⁰ Horváth János, a Vasút Politikai Osztály vezetőjének egy 1949. december 9-i értekezetet jegyzőkönyvéből idézett szavai tükrözik talán a legjobban azt a hozzáállást, amely ekkor

66 | MMKM TEMGY 97/971. Javaslat az 500 km-es mozgalom fejlesztésére illetőleg a tehervonati mozdonyok teljesítményének fokozására. 1952. április 6.

67 | MMKM TEMGY 97/971. Jelentés az 500 km-es mozgalom továbbfejlesztése érdekében kiküldött munkabizottság megállapításáról és javaslatairól. 1952. április 30.

68 | A Szovjetunió Kommunista Pártjának 1956. február 14–25. között lezajlott XX. kongresszusa után, amely során élesen bírálták a sztálinizmust, a hazai munkaversenyekkel kapcsolatban is megkezdődtek a hibák feltárása a párt és szakszervezet részéről. Azonban ekkor – ahogy Fock Jenő, a SZOT titkára fogalmazott a szocialista munkaversenyről írt cikkében – „a hibák alapvető okait még nem tártuk fel, így határozott, konkrét formában azok kijavításához nem foghattunk hozzá.” A cikkben egyébként több hibát is megemlít, többek között a szovjet versenymozgalmak hazai körülményeket figyelmen kívül hagyó és átgondolatlan átvételét, ahol példaként hozza fel az 500 km-es mozgalmat, hiszen „az 500 km-es mozgalom – noha bizonyos eredményeket hozott – a mi viszonyaink mellett (500 km az ország egyik végétől a másikig) nem reális feladat.” (FOCK 1956: 7).

69 | A korábbi Weiss Manfréd gyár neve az államosítás után WM Acél- és Fémművek Nemzeti Vállalat lett.

70 | MMKM TEMGY 2021.14.1. Jegyzőkönyv. Készült 1949. december hó 9.-én, pénteken a Budapest-Északi fűtőház volt mozdonyvezető otthon helyiségében megtartott „2000 tonnás mozgalom” értekezetén.

a MÁV-nál, illetve az egész országban jellemző volt, mindazt, amit a szovjetizálás jelentett, avagy a vasút esetében egy a korábitól teljesen eltérő modell átgondolatlan, pusztán politikai célból történő alkalmazását. Ez a hozzáállás, azaz a szovjet munkamódszerek változtatás nélküli átvétele a szocialista vasút megteremtése érdekében, igen nagy gondot okozott a hazai vasúti közlekedésben, ahogy azt a fentiekben igyekeztem bemutatni. Ennek során bebizonyosodott, hogy a sztahanovista mozgalmak nem a dolgozók saját felismeréséből fakadóan jöttek létre, nem alulról szerveződtek, hanem azt a párt erőltette rájuk. Mindemellett a munkaversenyek és mozgalmak valójában gátolták, mint-hogy fejlesztették volna a vasúti közlekedést. A vasút ugyanis nem egymással versengő emberekre épül, hanem egy rendkívül összehangolt, éppen hogy egy egymással történő precíz együttműködésen alapuló rendszert alkot, amely rendszer szigorú szabályokkal és menetrenddel biztosítja a forgalmat. Mindezt a sztahanovista mozgalmak teljesen felrúgták, hiszen nem a mozgalmak segítették a forgalmat, hanem a forgalmat működtették úgy, hogy az elősegítse a sztahanovista mozgalmak sikerét. Ahhoz, hogy a „megrendezett körülményeket”, avagy a „zöld utat” biztosítsák, szinte minden esetben előnyben kellett részesíteni az 500-as vonatokat, ami olykor a korábbi szabályzatok megváltoztatásával is járt. Egy rendelet lehetőséget nyújtott a tehervonatok sebességének növelésére és az állomásokon való áthaladásukra,⁷¹ míg egy másik szerint mindenkor elsőbbséget kaptak az 500-as mozdonyok a vonatról a fűtőházba, illetve onnan a vonatra történő járatást illetően a többi hasonló mozgással szemben.⁷² A munkaverseny során azonban minden szakág, illetve dolgozó csak a saját normájának teljesítésére és növelésére koncentrált, nem volt érdekében a másikat figyelembe venni. Ezért hiába volt előírva, hogy mindenképpen legyen megfelelő elegy biztosítva az 500-as mozdonyok számára, ha a forgalmi szolgálat érdeke az volt, hogy leszorítsa a kocsiforduló idejét, nem gyűjtögette az elegyet a mozgalmi gépek számára. Az érdekellentét máshol is jelen volt: például a mozdonyvezetők arra törekedtek, hogy minél később küldjék javításra a mozdonyt, amíg a javítóműhelyek dolgozói felajánlották, hogy 5–15%-kal növelik a javítási teljesítményüket.⁷³ Mindezzel megbomlott a korábbi munkarend, ráadásul éppen akkor, amikor a megnövekedett ipari termelés miatt jelentősen megnőtt a szállítási igény, óriási terhet róva a vasútra. Az 500 km-es mozgalom elindításával azonban nem sikerült enyhíteni e terheken, sőt a mozgalom inkább csak további nehézségeket okozott a vasút működésében. Bár soha nem állították le, alkalmazásának kudarcát már 1952-ben is beismerték egy jelentésben:

71 | MÁVKI V05609892, AG. 12476. 13732/1950 ügyirat.

72 | MNL OL XIX-H-1-aa-1 569. doboz. 310459 iii.

73 | FRISNYÁK 2007: 48.

„Az 500-as mozgalom nem vált a versenymozgalom központjává, a mozgalomban versenyszerződést nem kötöttek. A laza normán kívül más feltétel szabva nem volt. Nem voltak kimondott 500-as versenyfeltételek, a km-teljesítményen kívül, ami csak 45 nap után került nyilvánosságra. Alapjában véve [sic!] 500-as versenymozgalom nem volt és ma sincs. Ma is a mosókönyv adatai alapján számítják ki a teljesítményeket. Az 500-as gépeket csak a táblákról ismerték és nem a teljesítményeikről.”⁷⁴

Tanulmányomban igyekeztem – a teljesség igénye nélkül – bemutatni egy sztahanovista mozgalmat, megvizsgálva, hogy a munkaversenyek alkalmazása mennyire kudarcos volt a vasútnál, egyben rámutatva a szovjet modell gondolkodás nélküli másolásának hibájára. További kutatás témáját képezheti a mozgalom, pontosabban annak fejlesztési törekvéseinek részletesebb bemutatása, ismertetve többek között az összekapcsolt mozgalmak eredményeit és hiányosságait, a menetsebesség növeléséről szóló vitát, vagy Lengyel József későbbi újításából fakadó nézeteltérést. További kérdés lehet, hogy mennyire vették igénybe a technikát e mozgalmak, és milyen egészségügyi hatásai voltak a versenyben részt vevő személyzetre. Ezek mellett a kutatás újabb irányait jelenté összehasonlítani a vasúti munkaversenyeket az üzemeknél folytatott versenyekkel, vagy a sztahanovista mozgalmakat az 1956 utáni szocialista versenyekkel.

74 | MMKM TEMGY 97/971. Jelentés az 500 km-es mozgalom továbbfejlesztése érdekében kiküldött munkabizottság megállapításáról és javaslatairól. 1952. április 30.

Felhasznált források és irodalom

Felhasznált források

- Magyar Államvasutak Központi Irattára (MÁVKI) MÁV Igazgatósága, Pécs
- Magyar Államvasutak Központi Irattára (MÁVKI) Személyzeti ügyek gyűjteményes iratai, Budapest
- Magyar Államvasutak Központi Irattára (MÁVKI) Képeslap és fotógyűjtemény
- Magyar Nemzeti Levéltár (MNL) Országos Levéltár (OL) M-KS-276f Államgazdasági Osztály iratai
- Magyar Nemzeti Levéltár (MNL) Országos Levéltár (OL) M-KS 278-f Magyar Államvasutak Politikai Osztálya
- Magyar Nemzeti Levéltár (MNL) Országos Levéltár (OL) XIX-H-1-aa-1 Vasúti Főosztály-MÁV Vezérigazgatóság iratai
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM) Témagyűjtemény (TEMGY) 97/971. 500 km-es mozgalom a MÁV-nál
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM) Témagyűjtemény (TEMGY) 2021.14.1. Gadancz Béla VATUKI alkalmazott gyűjtése munkásmozgalomban részt vevő közlekedési dolgozókról, hagyatékok, jegyzetek, fényképek, újságok, kéziratok
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM) Plakátgyűjtemény (PLGY)
- Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM) Vasúti Műszaki Rajzgyűjtemény (VMRGY)

Egyéb források

- A Magyar dolgozók pártja Központi Vezetőségének határozata a szocialista munkaverseny eredményeinek megszilárdításáról és továbbfejlesztéséről.* In: A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének, politikai Bizottságának és Szervező Bizottságának fontosabb határozatai. Szikra, Budapest, 1951.
- Közlekedés 1950. április 1.
- Népszava 1950. február 24.
- Szabad Nép 1950. február 25
- Szabad Nép 1950. február 28.
- Szabad Nép 1950. március 28.

Felhasznált irodalom

- BELÉNYI GYULA 2009: *Az állam szorításában. Az ipari munkásság átalakulása Magyarországon 1945–1965*. Belvedere, Szeged.
- FALUDI PÉTER 1992: *Magyarország és a koreai háború 1950–1953*. In: Hadtörténelmi közlemények, 105. évf. 3. sz. 120–131.
- FOCKJENŐ 1956: *Gondolatok a szocialista munkaversenyről*. In: Munka, 6. évf. 7. sz. 6–10.
- FRISNYÁK ZSUZSA 2007: *Közlekedés, politika 1945–2000*. MTA Történettudományi Intézet, Budapest.
- GADANECZ BÉLA – GADANECZ ÉVA 1997: *Adalékok a Vasút Politikai Osztály történetéhez*. I. rész. In: Mezei István (szerk.): *Vasúthistória Évkönyv 1997*. MÁV Rt. Vezérigazgatóság, Budapest.
- JUHÁSZ VILMOS (főszerk.) 1948: *Révai kétkötetes lexikona. Második kötet. K–ZS*. Révai Irodalmi Intézet, Budapest.
- HORVÁTH SÁNDOR 2007: *A lakás és a fürdő: a munkás- és szociálpolitika prototípusai az ötvenes években*. In: *Múltunk*, 52. évf. 2. sz. 31–50.
- HORVÁTH SÁNDOR – MAJTÉNYI GYÖRGY – TÓTH ESZTER ZSÓFIA 1997: *A magyarországi élmunkás- és sztabanovista kitüntetés*. In: *Turul*, 70. köt. 1–2. sz. 29–42.
- MEZEI ISTVÁN (szerk.) 2004: *A MÁV gépészeti szakszolgálatát vezették: Tölgyes Lajos és Varga Jenő*. MÁV Rt. Vezérigazgatósága, Budapest.
- RADÓ DEZSŐ 1951: *A Sztabanov-mozgalom fejlődése a vasút területén*. In: *Közlekedéstudományi Szemle*, 1. évf. 10. sz. 384–389.
- URBÁN LAJOS 1984: *Vasúti Lexikon*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.
- VARGA ÉVA 1994: *Munkaversenyek, élmunkások, munkabrigádok*. In: *Limes*, 7. évf. 18. sz. 35–53.
- VASS HENRIK (szerk. vez.) 1972: *Munkásmozgalomtörténeti lexikon*. Kossuth Kiadó, Budapest.
- VOROBYOV, I. E. 1952: *500-as mozdonyvezetők munkatapasztalatai*. Közlekedési Kiadó, Budapest.

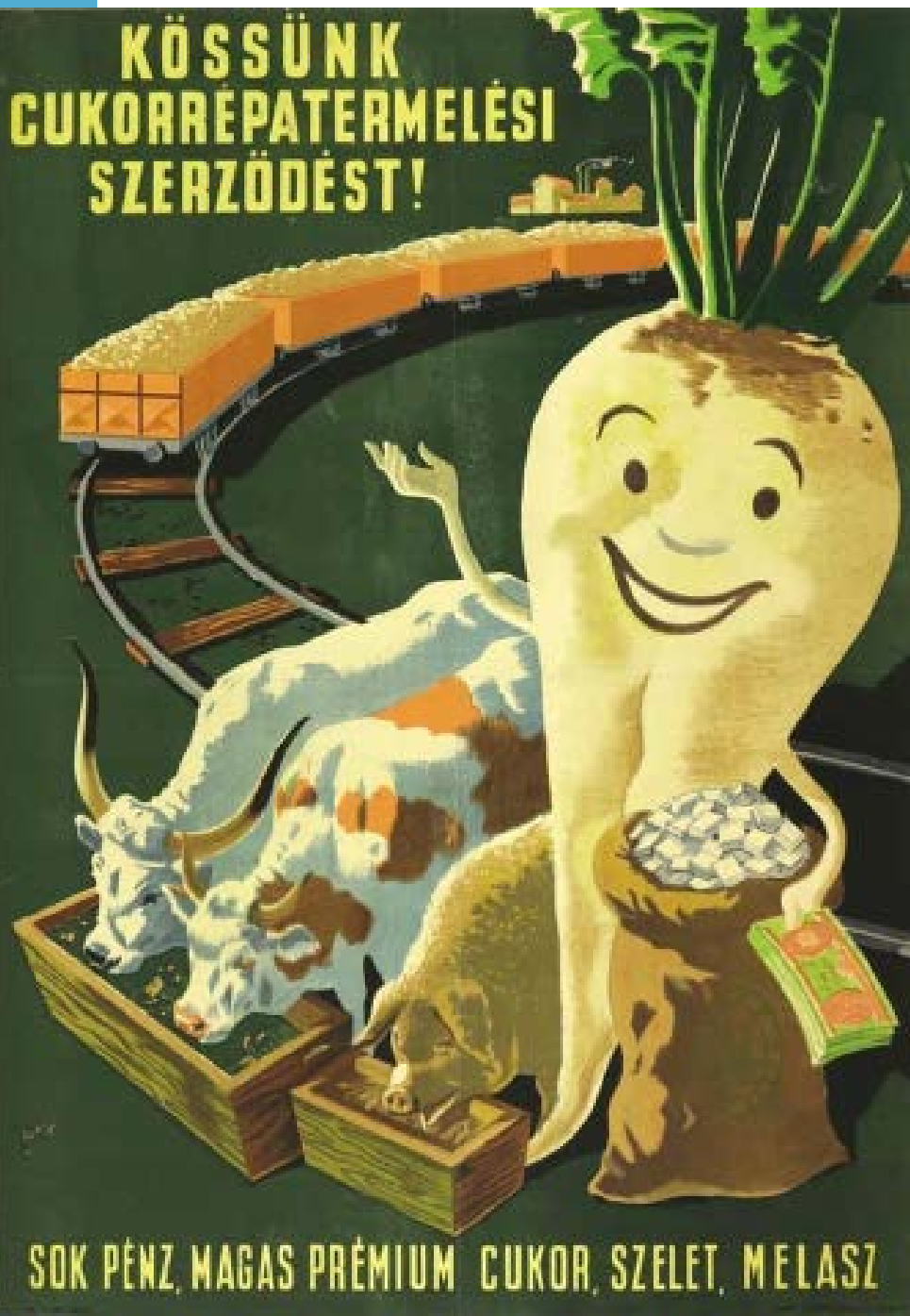
Pavletits Péter: A magyarországi keskeny nyomközű vasutak második világháború utáni aranykora az 1968-as közlekedéspolitikai koncepcióig a Szerencs-Prügy Gazdasági Vasút példáján keresztül

Tanulmányomban a magyarországi keskeny nyomközű gazdasági vasutak II. világháború utáni aranykorával és bukásával foglalkozom az 1968-as közlekedés politikai koncepcióval bezárólag. A bevezetőben ismertetem az 1945 utáni állapotokat, a tulajdonos váltás miatti átalakulást a termelészövetkezeti tulajdontól az államosításon át a MÁV korszakig, elemezve a folyamatot, ahogyan az uradalmi kisvasutakból a gazdasági vasutak létrejöttek. A magyarországi kisvasutak ekkor éltek a második virágkorukat. Kitérek a 3 éves terv, az első és a második 5 éves terv kisvasutakat érintő döntéseire, a szállítási válságra és a kisvasutak dízesítési programjára. Végül az 1968-as közlekedéspolitikai koncepciót és annak hatásait a Szerencs-Prügy Gazdasági Vasút példáján keresztül mutatom be.

Péter Pavletits: The golden age of narrow-gauge railways in Hungary after World War II until the Transport Policy Concept of 1968, through the example of the Szerencs-Prügy narrow-gauge railway

Our study deals with the golden age and fall of the narrow-gauge commercial railways following World War II, including the transport-policy plan of 1968. In the introduction, we present the situation after 1945, the transformation due to change of ownership, from the cooperative ownership and later the nationalisation to the Hungarian Railways era, analysing the process whereby the commercial railways were born out of the manorial narrow-gauge railways. The narrow-gauge railways were in their second prime at the time. We also touch upon the decisions of the 3-year plan and the first and second 5-year plans affecting the narrow-gauge railways and the transport crisis and the dieselising programs of the narrow-gauge railways. Finally, we present the 1968 transport-policy conception and its impacts through the example of the Szerencs-Prügy Commercial Railways.

**KÖSSÜNK
CUKORRÉPATERMELESI
SZERZŐDÉST!**



Propaganda plakát a szerző gyűjteményéből, az 1950-es évek hangulatában. Ki tudna ellenállni ezeknek a hívó szavaknak? Persze, a valóság nem mindig ilyen csodás: Rajháti Imre, a Balatonfenyvesi Állami Gazdaság főagronómusa, aki melleleg Rákosi egyik kegyeltje, pont a cukorrépa-termelésben érdekelt gazdáknak járó prémiumot sikkasztotta el anno. Lebukása után meg sem állt Dél-Amerikáig. Gönczy Tibor, a szerző magángyűjteménye

Pavletits Péter

A magyarországi keskeny nyomközű vasutak második világháború utáni aranykora az 1968-as közlekedéspolitikai koncepcióig a Szerencs-Prügy Gazdasági Vasút példáján keresztül

Keskenynyomtávú vasutak a második világháború után (1945–1960)

A második világháború a magyarországi keskeny nyomközű vasúti hálózatban már sokkal komolyabb károkat okozott, mint az első világhégés. A pályák jelentős hosszban megsemmisültek, a járművek java részét külföldre hurcolták, a nagyobb műtárgyakat felrobbantották.¹ A frontvonalak elsöpörték a feudalizmus utolsó maradványát is, az arisztokrácia elmenekült, a hatalmas grófi uradalmak, hitbizományok tulajdonosaik nélkül maradtak. Ez a birtokokat kiszolgáló kisvasutakra is hatással bírt, forgalmat alig lebonyolítva, az egykori cselédség, környékbeli lakosság által bele-bele lopva, begazosodva

1 | FODOR 2003: 12.

indultak pusztulásnak. A lakosság nem kötődött a kisvasúthoz, hiszen az korábban sem szolgálta, nem szolgálhatta az érdekeit.²

A háború utolsó hónapjaiban megalakult Ideiglenes Kormány 1945. március 17-én hirdette meg földreformprogramját. A reform során a nagybirtokokhoz tartozó gazdasági vasutak is kikerültek a régi tulajdonosok birtokából, a szovjet gyakorlat szerint egyszerűen elvették a tulajdonosoktól megváltás, kártérítés vagy ellenszolgáltatás nélkül.

A kormányzat akkori elgondolása szerint a gazdasági vasutakat a földműves szövetkezetek tulajdonába adva fognak üzemben tartásukról gondoskodni. A vasutak nagy része azonban a háborús események következtében oly mértékben megrongálódott, hogy a szövetkezetek a kallódó anyagok felkutatása után is csak korlátozva voltak képesek azokat üzembe helyezni, így ez a megoldás közgazdasági szempontból nem látszott megfelelőnek. A földreform és a kezdeti szövetkezeti élet néhány vasútvonalat ugyan életben tartott, de csak helyi teherforgalomra futotta az új tulajdonosok erejéből. Alapvetően azért épültek ezek a kisvasutak, hogy a nagybirtok termőföldjeiről a csatlakozó MÁV-állomásra és az állattartás gócpontjaiba, a majorokba szállítsák a terményt. Sok esetben még települést sem érintettek, ezek a vonalak szűntek meg a leghamarabb.³ Ennek ellenére a megmaradt kisvasutak jelentősége gazdasági és politikai okokból felértékelődött, történtük az ország újjáépítéséhez kapcsolódva második aranykorát elhozva. Ahol épült keskenynyomtávú vasút, ott a megnövekedett állami megrendelések teljesítésére, ahol nem működött, ott az elvárt – relatív – gyors fuvarozás miatt került előtérbe e viszonylag olcsó szállítási eszköz működtetése.⁴ Azt, hogy a kisvasutak a második világháború után újabb virágkorukat élhették, olcsó építési és fenntartási költségeiknek köszönhetőek.⁵

1946/1947-ben a Földművelésügyi Minisztérium (FM) és a Közlekedési Minisztérium (KM) között vita alakult ki a mezőgazdasági vasutak hovatartozása ügyében. Az eldöntő 930/1947. Korm. számú rendelet a vasútüzemi felügyelettel a KM I. Vasúti Főosztályát bízta meg, míg tulajdonosa a Földbirtokkezelő Alap maradt.

Az 1947. augusztus 1-jén meghirdetett 3 éves terv részeként a Közlekedési Minisztérium (KM) a 32.359/947. I/2. számú Országos Gazdasági Vasúti Újjáépítési Tervben intézkedett a gazdasági vasutakra vonatkozólag.⁶ Az Országos Tervhivatal a kisvasutak újjáépítésére 54 M Ft-ot irányzott elő, melyből 2700 km vágányfelújítást, a gördülőállomány pótlását

2 | NAGY 2019: 15.

3 | FELEK 2017: 1.

4 | MAJDÁN 2014: 161.

5 | FODOR 2003: 12.

6 | SZIKSZAI 2017: 190.

és 255 km vágány építését irányozta elő.⁷ A miniszteri felhívásban a tárca a MÁV osztálymérnökségeket arra utasította, hogy területükön szervezzenek ideiglenes közlekedési tanácsokat. Ezek az ideiglenes közlekedési tanácsok kapták feladatul az újjáépítési terv összeállítását. A Bizottság tagjai az Államépítészeti Hivatal, a törvényhatóság székhelyén lévő MÁV osztálymérnökség, a vármegyei földhivatal, a földműves szövetkezetek és az Újbirtokosok és Földhözjuttatottak Országos Szövetsége (UFOSZ) vármegyei központjának vezetői közül kerültek ki. Az újjáépítési terv egyik fő része egy tervvázlat, mely tartalmazta a meglévő szilárd burkolatú út- és a közforgalmú vasúti hálózatot, a 3 éves terv keretébe beillesztett új szilárd burkolatú utakat, és az 1944. január 1-jén meglévő mezőgazdasági kisvasúti hálózatot. Másik fő része egy kérdőív, mely az osztálymérnökségek hatáskörébe tartozó vasutak felmérését kérte.

Ekkor a gazdasági vasutak a mezőgazdasági termelésben elfoglalt helyzete szerint négy jellegzetes típusa alakult ki. A nagyvasúti vonalak pótlására a korlátolt közforgalmú gazdasági vasút, nagyobb gazdasági és termelési egység szállításainak lebonyolítására a magánjellegű üzemi vasút, nagyobb gazdaság, termelési terület egységei közötti szállításokra a telepi vasút és nagy volumenű, időben koncentrált szállítás lebonyolítására a hordozható gazdasági vasút.⁸

Ezzel párhuzamban a KM 1947. július 23-án a 9030/1947. számú Miniszterelnöki rendelettel létrehozta a Gazdasági Vasutak Igazgatóságát (GVI). Az igazgatóság kettős feladatkörrel rendelkezett: egyrészt, hogy megmentse a pusztulástól és összegyűjtse a régi nagybirtoki tulajdonú kisvasúti anyagot, másrészt pedig irányítsa a megmaradt keskeny nyomtávú vasutak háború utáni helyreállítását és az újabb mezőgazdasági követelményeknek megfelelő új vonalak létesítését. Az Igazgatóság vezetésével Lőrinczy Mihály műszaki főtanácsost bízták meg. Az újonnan alakult Igazgatóság összesen 5425 km keskeny nyomközű vasút felett diszponált az alábbi elosztásban: 2000 km bányavasút, 150 km iparvasút, 700 km erdei vasút, 105 km honvédkincstári tulajdonú képező vasút, továbbá 2470,6 km mezőgazdasági szolgálatban álló kisvasút. 1947 novemberében a gördülőanyagpark 64 mozdonyból, 32 motorkocsiból, 4 sínautóból, 28 személykocsiból és 8774 teherkocsiból állt.

A GVI igazgatás bő egy évig működött, 1948 októberében Gerő Ernő közlekedési miniszter elrendelte, hogy a gazdasági vasutak a Közlekedési Minisztérium Gazdasági Vasúti Főosztálya kezelésébe kerüljenek, ezzel azokat egyben államosította is. Ezután a gazdasági vasutakat négy üzemkezelő vállalat (Győr, Kaposvár, Szolnok, Békéscsaba)

7 | NAGY 2019: 15.

8 | CSANÁDI 1954: 66.

igazgatta. Az egykori uradalmi nagybirtokokon létesült 2470 km-es vonalhálózatból újjáépült 1150 km, amely szervezett hálózatfejlesztéssel 1720 km-re növekedett. Ebből mintegy 1100 km vasútnak korlátolt közforgalmú jellege volt.⁹ Csak a közforgalmú kisvasutak rendezkedtek be személyforgalomra, és mivel a személyszállítást a gazdasági vasutakon csak járulékos feladatnak tekintették, a személyszállításra korszerű szállítóeszközök sokáig nem épültek.

A gazdasági vasutak közlekedési feladata két irányban került meghatározásra: elsősorban a mezőgazdasági terményeket fuvarozta fel a nagyvasúti átrakókra, illetve a feldolgozó üzemekbe, de egyre több szerepet kaptak a nagyobb építkezési helyek kiszolgálására is.¹⁰

1949. január 14-én a Közlekedési Minisztérium nagybirtokok tartozékát képező gazdasági vasutak újjáépítésére és üzemkezelésére gazdasági vasúti nemzeti vállalatok alapítását kérte a minisztertanácstól. Az előterjesztést a kormány 1949. január 21-én hozott 9/1949. MT. sz. határozatával elfogadta, melyben hét nemzeti vállalatot alakított.¹¹ A nemzeti vállalatok (GVNV) kezelésébe került összesen 34 már helyreállított vonal (557,2 km hosszúságban); 371,1 km a jövőben helyreállítandó vonal, hitelfedezettel; 408,5 km helyreállítandó, de hitelfedezettel nem rendelkező; 403,4 km hosszú elbontásra ítélt; valamint 561,8 km cukorgyári és egyéb vonal. A vonalhosszúságuk 2302,0 km-t tett ki.

A vállalatok megalakulásakor Bebrits Lajos közlekedési miniszter több kisvasútnál szemlét tartott, melyben többek közt megállapította, hogy a fuvardíjak – különösen az építési anyagoknál – túlárzottak, a menetrendek pontatlanok, a gőzmozdonyok piszkosak, gondozatlanok, az üzemi területek szemetesek. Továbbá, a keskeny nyomközű vasutak átrakói túl messze vannak a nagyvasútiaktól, így az átrakás jelentős többletmunkával jár, a megállókat semmi sem jelzi, rossz az általános munkafegyelem, és a kisvasutak között hiányzik a koordináció.¹²

Az egyes nemzeti vállalatok a következőképp kerültek kialakításra:

- Győri Gazdasági Vasút Nemzeti Vállalat, élén Horváth Gyulával,
- Kaposvári Gazdasági Vasút Nemzeti Vállalat, élén Mandl Istvánval,
- Székesfehérvári Gazdasági Vasút Nemzeti Vállalat, élén Károlyi Sándorral,
- Szolnoki Gazdasági Vasút Nemzeti Vállalat, élén Jónás Jánossal,
- Mezőhegyesi Gazdasági Vasút Nemzeti Vállalat, élén Kristóf Andrással,
- Gyulai Gazdasági Vasút Nemzeti Vállalat, élén Ballagó Jánossal,
- Szerencsi Gazdasági Vasút Nemzeti Vállalat, élén Tóth Istvánval.

9 | CSANÁDI 1954: 67.

10 | CSANÁDI 1954: 67.

11 | MÁV Archívum 42903/1949.

12 | PÁLMÁNY 1981: 350.

Az erdei vasutak a Magyar Állami Erdőgazdálkodási Üzemek (Mállerd), a gyárakat, üzemeket kiszolgáló iparvasutak és bányavasutak az Ipari Minisztérium felügyelete alá kerültek.¹³

1949-ben a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége kimondta, hogy a 3 éves terv az újjáépítésnek, a háborús károk és pusztítások sújtotta magyar gazdaság talpra állításának terve.¹⁴ Az újjáépítés fő prioritása az ipar erőteljes fejlesztése lett, de emellett a mezőgazdaság megerősítése sem maradhatott ki a célok közül. Mivel akkoriban a közút és a vasút „csatájából” ekkor még a kötöttpályás közlekedés került ki győztesen, így a rossz minőségű földutak fejlesztése helyett a keskeny nyomközű vasútvonalak kaptak nagyobb központi támogatást. Ez magával hozta a már meglévő közlekedési hálózatok felújítását, illetve új vonalak építését, mellyel párhuzamosan a megnövekedett forgalmi igények kielégítésére napirendre került a keskeny nyomtávolságú dízelmozdonyok gyártása vagy beszerzése iránti igény is. A 3 éves terv a 68 megnyitandó vonalra 136 vontatójárművet, főként nyersolajjal működő motorost kívánt építeni. Kétszáznegyven kilométeres távon új gazdasági vasútvonal létesült, kilencszáztizenöt kilométeren pedig helyreállították a vágányokat. Az első tervében a Tápiószentmárton - Sövegpuszta (7,6 km), Pusztaföldvár (5,6 km), Szeghalom–Töviskés (12 km), Gyopáros–Rákóczi telep (3 km), Inám–Somogyuszil (6 km), Harangod–Megyasszó (11 km), Kisújszállás–Csorba (12 km), Nyírlugas–Nyírbéltek (9,5 km) és a Szentes-vidéki új vonalak építését irányozták elő. A második világháború után az országban elsőként, a Viharsarokban, Tótkomlós és Békéssámszon között épült meg egy 12 kilométer hosszú vasútvonal, melyet maga Gerő Ernő avatott fel. A jeles eseményről a Mafirt Krónika 107. száma 1948 februárjában tudósított.

A tervezők képzeletében egy, az országot behálózó csatornahálózat is vizionálódott, amely azon kívül, hogy vízi úton enyhített volna a szállítási gondokon, még az öntözés feladatát is megoldotta volna.¹⁵

1949. január 15-én a kormány 450/1949. számú rendeletével a gazdasági vasutakat az Államkincstár tulajdonába vette. Az ez évben hatalomra kerülő kommunista vezetés minden 10 főnél több embert foglalkoztató üzemet államosított. Ebbe a hazai cukorgyárak is belefoglaltattak, melyek gyárkapun kívüli kisvasúti hálózatát a járműpark majd egészével a hét GNVV részére átadták. Ekkor indult meg az igazi munka: kisvasúti vonalak épültek át és hosszabbodtak meg új településeket bekötve az ország vérkeringésébe. Néhány

13 | MALATINSZKY 2009: 90.

14 | BALOGH–IZSÁK–MÉSZÁROS 1976: 203.

15 | SZIKSZAI 2017: 190.

példa: 600 mm-ről 760 mm-re átépült a Tarnaszentmiklós–Hatrongyos-pusztai vonal és meghosszabbították Pélyig, vagy a cukorgyárak sorából 700 mm nyomtávolságával kilógó Szerencsi GV-t is átszegelték a szabvány 760 mm-re. A már meglévő vonalak toldozgatása-bővítése mellett jelentős számú vonal viszont vagy állapota, vagy várható forgalma miatt felújítás helyett a felbontást kapta osztályrészül.¹⁶

1950. január 2-től indult az első öt éves terv, melynek egyik fontos célkitűzése a mezőgazdaság gépesítése lett. A gépesítés megnövelte a mezőgazdasági nagyüzem belső szállításának pontos, ütemezett lebonyolítását, termelékenyebbé tették a mezőgazdaságot, csökkentették a nehéz testi munka arányát, egyúttal a falu és a város közti különbséget is.¹⁷

Az ehhez kapcsolódó Kohó- és Gépipari Minisztérium dízelesítési programja már kimondottan a vonalak korszerű járműparkkal való ellátását határozta meg. A fő cél a vasútüzemi energiafelhasználás optimalizálása lett, hiszen a gőzmozdonyok helyett üzembe állított dízel-vontatójárművek a vontatási feladatok végrehajtásához hozzávetőlegesen ötödannyi energiát használtak fel, mint a gőzmozdonyok.¹⁸ A mezőgazdaságon kívül a bányáknak, ipari üzemeknek és az építő vállalatoknak is egyre több motoros járműre lett szüksége.

1949. december 31-én a hét GVNV-t átszervezték, számuk ötre csökkent, Szerencset Szolnokhoz, Székesfehérvárt Győrhez csatolták, Mezőhegyest és Gyulát pedig Békéscsaba GVNV néven összevonták. Emellett másnaptól megszervezésre került egy országos szintű javító részleg Gazdasági Vasutak Javítóműhely Nemzeti Vállalat néven, melynek feladata a gazdasági vasúti nemzeti vállalatok gördülőanyag-javítási és -újjépítési munkáinak elvégzése lett.¹⁹ A kisvasúti járműveket addig a MÁV javította irreálisan magas áron úgy, hogy a javításokat magánfelek gyakran harmad-, negyedáron végezték el.

Az évtized eleje újabb vonalhosszabbításokat, illetve új vonalak építését hozta. Beindult a propaganda gépezet, a szalagokat nem egyszer maga Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter vágta át. A korszakra jellemző optimista hangulatot a népnyelv is megörökítette, így lett például Mezőhegyesen „Bebrits rakodó csonka” és „Kadocsa kitérő”. 1952-ben kezdődött a kisvasutak három ikonikus járművéből kettőnek, a MÁV Északi Járműjavító által gyártott C50 típusú motormozdonynak és a MÁV Debreceni Járműjavító által gyártott GV Bak személykocsinak a gyártása. A harmadik ikon az R lóré, mely a hazai közforgalmú kisvasutak legnagyobb darabszámú járműve lett, melynek eredete még a Monarchiába nyúlik vissza. Ózdon és Diósgyőrben újra lehetett a kisvasutak számára

16 | FELEK 2017: 2.

17 | CSANÁDI 1954: 67.

18 | CZÉRE 1962: 4.

19 | PÁLMÁNY 1981: 354.

síneket hengerelni, az 1951-től épült pályákba már ezek a folyóméterenként 12 és 14 kilogrammos acélsínek kerültek beépítésre.²⁰

Az optimizmus nem tartott sokáig, az erőltetett növekedés az 1952-es év második felére Magyarországot minden idők legnagyobb szállítási válságába sodorta, melyet a szénhiány tovább mélyített. Ilyen előzményekkel indult meg a közel 2500 km hosszúságúra becsült gazdasági vasúthálózat dízelesítése.²¹

Az első ötéves terv fő prioritása a gazdaságos üzemvitel kialakítása mellett a személyforgalom fejlesztése lett. A korábbi időszakokban az uradalmi gazdasági vasutak kifejezetten a nagybirtokokat szolgálták ki, ezért nem, vagy csak alig végeztek személyszállítást. Létüket azonban éppen annak köszönhették, hogy a terület, amire vezettek, nem volt megfelelő közlekedési eszközzel ellátva. Adta magát a lehetőség, hogy ahol erre igény tartanak, induljon el a rendszeres, menetrend szerinti személyszállítás. Ilyen szükséglet a nagyvasút, a közigazgatási központ elérése, iskolába vagy munkába járás, piacozás, kórház, orvos vagy templom felkeresése.²² Ezzel is javítani kívánták az amúgy elhanyagolt és alacsony kapacitású közlekedési rendszert, és ezzel összefüggésben, tehermentesíteni a közúti és nagyvasúti közlekedést. Az 1954. május 1-jétől érvényes GV Forgalmi és Jelési Utasítás alapján már 27 kisvasút 43 vonalán vettek fel menetrendszerű forgalmat.

A második világháború utáni átszervezés, az államosítás és az újjáépítés utáni első komolyabb tényfeltáró vizsgálat 1955 januárjában készült a gazdasági vasutakról. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM) I. Vasúti Főosztálya revíziós vizsgálatot rendelt el a Gazdasági Vasutaknál.²³ A vizsgálat súlyos számviteli hiányosságokat és szervezetlenségeket tárt fel, melyeket részben a gyakori személyzetcsere, részben pedig a vasúti szakképzettség hiányának tudtak be. A vizsgálat eredményeképpen programba vették a nem megfelelő, vagy szakképzettséggel nem rendelkező káderek számviteli képzettséggel rendelkező dolgozókkal való lecserélését. Azokat, akiknél a számviteli képzettséggel rendelkeztek, de a vasúti képzettség hiányzott, szakmai oktatásra kötelezték.

1951-ben alapították az első, vasúttal foglalkozó tudományos intézményt, a Vasúti Tudományos Kutató Intézetet, mely többek között a gazdasági vasutak műszaki és gazdasági kérdéseivel is foglalkozott.²⁴ A közlekedéstudományt továbbfejlesztve kidolgozta a szocialista vasút kialakításának és műszaki fejlesztésének irányelvét. A sors fintora, hogy a fejlesztésre alakult intézet tíz évvel későbbi vasúti fuvarozási gazdaságossági

20 | FELEK 2017: 2.

21 | PAVLETITS 2014: 57.

22 | PAVLETITS 2017: 50.

23 | MÁV Archívum 99/1955.

24 | CZÉRE 1962: 3.

vizsgálatai verték be az első szöveget a gazdasági vasutak koporsójába. Az akkori vizsgálatok még a közlekedési ágazatok közötti szállítási feladatok optimális megosztásáról és a gazdasági vasutak üzemi és gazdasági kérdéseiről értekeztek. Az intézet egyébként a vasúttól eltávolított osztályidegen elemek utolsó menedékhelyeként működött.

Hamarosan jött az újabb átszervezés: Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter 107.264/1960. (I. 3.) számú rendelete 1960. március 31-i dátummal a Magyar Államvasutak szervezetébe olvasztásával megszüntette a Gazdasági Vasutak Igazgatóságát (GVI). Másnap, 1960. április 1-jén az akkor 1223 km vonalhosszal rendelkező 44 üzemfőnökséget a MÁV hat vasút-igazgatósága alá rendelték, megnevezésük MÁV Gazdasági Vasutakra (MÁV GV) változott.²⁵ Előző évben a gazdasági vasutak 50,2 millió utaskilométer személforgalmat, továbbá 25,4 millió árutonna-kilométer forgalmat produkáltak.

A kisvasutak kiosztása a területileg illetékes MÁV vasúti igazgatóságok között

Igazgatóság	Üzemfőnökség	Vonalhossz km
Budapest	13	235
Miskolc	3	54
Debrecen	5	109
Szeged	7	344
Pécs	11	382
Szombathely	5	99
Összesen	44	1223

Az átadással a fejlesztések kora lezárult, megkezdődött megszüntetések időszaka.²⁶ A beadvány a gazdasági vasutak napi munkájában nem hozott komolyabb változást, a MÁV csak az ellenőrzési és a főbb irányítási jogot gyakorolta. A gazdasági vasúti üzemfőnökségek forgalmi és kereskedelmi munkájának ellenőrzését és irányítását az igazgatóság III. osztálya végezte. Az ellenőrzéshez ütemterv készült, melyben a háromhavonkénti ellenőrzést kellett biztosítani. Ekkor került a gazdasági vasutak menetrendszerkesztése is a MÁV hatáskörébe.

A kisvasutak jelentőségvesztése már ekkor is látszott, a tervezési és elszámolási kérdésekben az Anyagellátási Igazgatóság és Főkönyvelőség által kezelt GV önköltségi terv a kertészeti önköltségi terv után következett.

²⁵ | MÁV Archívum 5415/1960.

²⁶ | FELEK 2013: 3.

Az 1960-as években megváltozott Magyarország közlekedéspolitikája, a vasút és közút egyidejű kiépítésére és fejlesztésére nem állt rendelkezésre elegendő forrás, ezért választási helyzet alakult ki.²⁷ A közút a vasúti fuvarozással szemben egyre inkább előtérbe került, a kisvasutak fejlesztésére és karbantartására kevesebb figyelem került. Míg a korszak elején a mozaikszerű hálózat egységbe hozására törekedtek, addig 1956 után gyors ütemben megindult a pályák felszedése, és a forgalom közútra terelése.²⁸ Jól mutatja, hogy a háborút követő helyreállítások során nem alapos újjáépítés, hanem sok esetben – csakúgy, mint a nagyvasútnál – toldozgatás-foltozgatás történt pénz és anyag hiányában, karbantartás szintén. Főleg a drága és lassú alépítményi munkák maradtak el, amik előbb-utóbb megpecsételték a felépítmény sorsát. Ekkor a hálózat kétharmada elavult, rossz állapotú, mely jelentősen csökkentette a pályasebességet, ami a vasúti fuvarozás drágulását okozta. A pályák sínjeinek, váltóinak cseréje néhány éven belül gyakorlatilag megszűnt, a pályafenntartás szórvány aljcsereére, a már forgalomveszélyes pályahibák kijavítására, bozótirtásra és hólapátolásra szorítkozott.

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet, az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet és az Útügyi Tudományos Kutató Intézet munkatársai 1962-ben – az 1961. évi adatok felhasználása alapján – „A MÁV üzemelésében lévő korlátolt keskeny nyomtávolságú vasútvonalak részletes feltárása a forgalomra, a vonal műszaki állapotára és a közúti szállítás lehetőségeire tekintettel” címen tanulmányt készített.²⁹ A tanulmány a MÁV gazdasági vasutak harminc üzemfőnökségén az üzemek forgalmának közútra terelési lehetőségéről s az üzemek megszüntetéséről értekezett.

A kisvasúti hálózat összhossza az 1960-as évek közepén elérte a 4000 km-t, ami nagyjából fele volt a normál nyomtávolságú hálózat hosszának, viszont áruforgalmuk aránytalanul kisebb, az összes árumennyiség alig 3%-át továbbították. Ez már eleve arra utalt, hogy a kisvasutak többségének üzeme nem lehet gazdaságos.³⁰ A másik fő probléma az idényjelleg miatt alakult ki, az év háromnegyedében mérsékelt áru- és utasforgalom jellemezte a hálózatot, az őszi hónapokban viszont a kisvasutak teljesítőképességük határán, az évi teljes forgalom 75%-át teljesítették.

A vizsgálati anyagból az is kiderült, hogy az elkövetkező tíz évben a MÁV-nak harminc GV vonalon összesen 318 millió forintot kellene pályafelújításra költenie.³¹ A vasútvonalak részbeni elbontása ekkor már folyt, a vasút igazgatóságok sorra bontották vissza a területükön lévő használaton kívüli vágányszakaszokat.

27 | TÓBIÁS 1996:14.

28 | MAJDÁN 2014: 161.

29 | BALOGH 2010: 21.

30 | CZÉRE 1994: 39.

31 | FELEK 2017: 9.

1968. január 1-jén lépett életbe az új gazdasági vasúti díjszabás, melynek következtében a vonalakra megállapított magasabb díjtételek miatt a gazdasági vasutak áruszállítás utáni bevétele szinte teljes egészében elmaradt.

A KPM I. Vasúti Főosztály II. Kereskedelmi Szakosztálya 1968 májusában felmérésben kategorizálta a gazdasági vasutakat. Ebben négy különböző kategóriát állapított meg,³² miszerint:

I. csoport: Veszteséggel működő vonalak, forgalmuk közútra terelendő

1967			
I. csoport			
GV üzemfőnökség	Fegyvernek	Jánkmajtis	Taktaharkány
GV hálózat hossza (km)	19	22	14
Forgalama (utasfő)	323,698	98,382	103,286
Forgalma (árutonna)	17,223	16,024	7,175
Teljesítménye (utaskm)	3,242,725	1,028,052	810,905
Teljesítménye (árutonna km)	165,963	264,814	63,118
Teljesítménye (személy elegytonna km)	2,064,602	863,235	490,120
Teljesítménye (teher elegytonnakm)	375,005	637,993	313,211
Bevétele (személyfuvarozás Ft)	374,686	193,742	96,255
Árkiegészítés	2,251,843	1,164,389	578,492
Összes	2,626,529	1,358,131	674,747
Bevétele (áru fuvarozás Ft)	388,498	390,447	170,614
Árkiegészítés	261,938	251,002	116,702
Összes	650,436	641,449	287,316
Teljes bevétele	3,276,965	1,999,580	962,063
Ráfordítás	3,903,848	2,098,317	1,064,190
Eredmény	3,140,664	1,514,128	797,321
Veszteség az árkiegészítéssel csökkentve	626,883	98,737	102,127
A vonal felszámolásának tervezett éve	1970	1971	1969

32 | MÁV Archívum VG.10049/1970.

II. csoport: Veszteséggel működő vonalak, forgalmuk nem terelhető közútra

1967

II. csoport

GV üzemi főnökség	Mezőhegyes	Szeghalom	Lepsény	Kapuvár	Balatonfennyes	Kisújszállás	Szerencs	Sarkad	Villány	Iregszemcse	Ujszentmargita
GV hálózat hossza (km)	172	33	36	68	51	44	25	42	14	17	14
Forgaloma (utasfő)	507,413	657,553	324,857	252,461	282,197	233,067	165,900		65,863	59,577	
Forgalma (árutonna)	527,000	26,150	75,913	83,095	7,089	30,622	22,764	49,221	292	1,707	17,851
Teljesítménye (utaskm)	5,275,055	5,381,640	1,975,919	2,419,856	3,193,033	2,733,088	2,364,223		644,042	581,496	
Teljesítménye (árutonna km)	3,768,627	300,380	1,150,900	947,156	478,498	436,845	251,178	656,639	3,121	24,417	194,678
Teljesítménye (személy egytonna km)	4,808,335	3,694,992	843,981	1,722,208	2,055,660	1,993,877	1,495,053		347,985	303,240	
Teljesítménye (teher egytonnankm)	9,379,154	1,141,772	2,237,582	n/a	979,789	626,874	456,688	1,225,781	5,861	105,981	323,510
Bevétele (személyfuvarozás Ft)	638,426	579,966	177,500	286,557	269,151	290,552	264,106		54,400	70,576	
Árkiegészítés	3,891,940	3,485,595	1,066,775	172,208	1,697,657	1,746,217	1,527,177		326,944	424,162	
Összes	4,530,366	4,065,561	1,244,275	2,008,765	1,966,618	2,036,769	1,781,283		381,344	494,738	
Bevétele (áru fuvarozás Ft)	6,521,232	764,359	2,291,634	2,129,097	1,262,120	956,755	532,509	1,054,028	10,080	50,708	400,823
Árkiegészítés	4,221,472	519,053	1,523,419	1,482,550	858,200	641,410	356,403	685,204	7,324	36,844	267,260
Összes	10,742,704	1,283,412	3,815,053	3,611,647	2,120,320	1,598,165	888,912	1,739,232	17,404	87,552	668,083
Teljes bevétele	14,273,070	5,348,973	5,059,328	5,620,412	4,087,138	3,634,934	2,670,195	1,739,232	398,748	582,290	668,083
Ráfordítás	20,555,403	6,571,275	6,635,344	6,246,000	5,122,645	4,495,433	3,374,932	2,662,014	654,633	678,621	789,224
Eredmény	13,395,745	5,226,950	4,166,210	3,830,346	3,591,364	3,248,126	2,588,317	1,607,986	590,153	557,337	388,401
Veszteség az árkiegészítéssel csökkentve	5,282,333	1,222,302	1,576,016	625,588	1,315,997	860,499	704,737	922,782	255,856	96,331	121,141
A vonal felszámolásának tervezett éve	1975	1973	1979	1980	1977	1971	1972	1970	1969	1968	1970

III. csoport: Nyereséggel működő vonalak, forgalmuk közútra terelhető

1967					
III. csoport					
GV üzemfőnökség	Urkut	Szob	Öttevény	Pély	Selyp
GV hálózat hossza (km)	4	13	8	13	23
Forgalama (utafő)				103,438	140,560
Forgalma (áru-tonna)	185,482	591,333	51,900	1,764	5,395
Teljesítménye (utaskm)				837,880	977,050
Teljesítménye (áru-tonna km)		2,366,288	278,650	15,874	28,062
Teljesítménye (személy elegytonna km)				529,103	726,378
Teljesítménye (teher elegy-tonnakm)	1,242,902	5,194,764	616,564	25,103	52,673
Bevétele (személyfuvarozás Ft)				132,784	140,337
Árkiegészítés				798,050	843,425
Összes				930,837	983,762
Bevétele (áru-fuvarozás Ft)	2,680,496	9,337,855	870,024	49,496	98,231
Árkiegészítés	1,879,347	6,486,979	698,010	34,510	71,374
Összes	4,559,843	15,824,834	1,468,034	84,006	169,605
Teljes bevétele	4,559,843	15,824,834	1,468,034	1,014,843	1,153,367
Ráfordítás	2,255,978	9,591,011	1,129,647	899,553	1,087,686
Eredmény	424,518	253,156	259,623	717,270	833,586
Nyereség az árkiegészítéssel növelve	2,303,865	6,233,823	338,387	115,290	65,681
A vonal felszámolásának tervezett éve	1971	1976	1969	1969	1970

IV. csoport: Nyereséggel működő vonalak, forgalmuk nem terelhető közútra

1967			
VI. csoport			
GV üzemfőnökség	Várpalota	Szegvár	Dombóvár
GV hálózat hossza (km)	6	38	43
Forgalama (utasfő)	633,922	71,767	214,439
Forgalma (árutonna)	175,472	76,241	73,737
Teljesítménye (utas-km)	3,170,526	612,125	3,143,793
Teljesítménye (árutonna km)	635,720	166,201	389,734
Teljesítménye (személy elegytonna km)	1,051,727	452,879	1,829,426
Teljesítménye (teher elegytonnakm)	1,344,385	285,561	840,833
Bevétele (személyfuvarozás Ft)	169,734	76,271	426,562
Árkiegészítés	1,020,100	458,389	2,563,637
Összes	1,189,834	534,660	2,990,199
Bevétele (árufuvarozás Ft)	3,248,471	483,898	1,173,733
Árkiegészítés	2,281,866	331,255	804,878
Összes	5,530,337	815,153	1,978,611
Teljes bevétel	6,720,171	1,349,813	4,968,810
Ráfordítás	5,737,588	1,283,944	4,713,714
Eredmény	2,319,383	723,775	3,113,419
Ngyereség az árkiegészítéssel növelve	982,583	65,869	255,096
A vonal felszámolásának tervezett éve	1972	1973	1977

A felmérés függetlenül attól, hogy az egyes gazdasági vasutak nyereséggel – megjegyzendő, hogy a nyereséget minden egységben jelentős árkiegészítéssel érték el –, vagy veszteséggel üzemeltek, mindenhol a vasút bezárását javasolja. A gazdasági számításokba gyakran valótlán költségeket is felszámítottak, így igazolva annak gazdaságtalanságát. Indoklásoként a vagy már meglévő, párhuzamosan futó, vagy a tervezés alatt lévő közutat hozza



Hamisítatlan gazdasági vasúti hangulat Pély főutcáján a hatvanas évek elején. Brády Béla 1959-es felvételén a kor jellegzetes gazdasági vasúti járművei, a GV 3773 pályaszámú C50-típusú mozdony két Bak kocsiival. A személyzet akkoriban is szívesen pózolt az imádott masinákkal. Ez a gép csak rövid ideig dolgozott Tarnaszentmiklóson, az Aszódi GV-ről érkezett 1959 májusában, majd néhány hónap múlva már a Selypi GV állományában találjuk, innen került 1970. november 12-én Tiszakécskére, ahol a frissen felújított, úttörővasúti örökségű Tisza-parti kisvasút kedvence lett

fel, az közút megléte, vagy a tervezett megépülés szerint alakítva a vonal felszámolásának tervezett időpontját. Érdekesség, hogy a legnagyobb veszteséggel a Mezőhegyesi Gazdasági Vasutak operáltak. A kisvasút 172 kilométer hosszban a Mezőhegyes környéki településeket (Árpádhalom, Végegyháza, Mezőkovácsháza, Kunágota, Kevermes, Lőkősháza, Dombiratos, Dombegyháza, Battonya) és a Mezőhegyesi Állami Gazdaság hatvanöt majorját kötötte össze. A közutak hiánya és korszerűtlensége miatt itt a leg-problematikusabb a közútra való terelés.

1968. szeptember 5-én a kormány megtárgyalta, majd dr. Csanádi György közlekedés-és postaügyi miniszter 1968 októberében az Országgyűlés elé terjesztette az új közlekedés-politikai koncepciót – 1024/1968. (X. 31.) –, melyet az Országgyűlés el is fogadott, mely törvényerejűre tette a kisvasutak és a normál nyomtávolságú mellékvonalak megszünte-

tését, mely akkor már közel egy évtizede folyt.³³ Elkezdődött a veszteséges és kisforgalmú vasútvonalak áru- és utasforgalmának közútra terelése.³⁴

Az alapkoncepció szerint a népgazdaság nem a konkrét ágazatoktól, hanem közlekedés egészétől igényelte a szállítási feladatok teljesítését. Ennek érdekében liberalizálták a közúti áruszállítást, megszüntették a szállítási körzeteket. A cél a közúti közlekedés részarányának növelése, mely érdekében a kapcsolódó kormányhatározat elrendelte a gazdasági vasutak felszámolását. A koncepció kidolgozását végül az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése motiválta a legjobban. Az ún. új gazdasági mechanizmus követelményeket támasztott a közlekedés fejlesztésével, irányításával szemben is.³⁵

Néhányvonal életben tartására történtek próbálkozások, megszervezték azok a MÁV-tól más szerveknek való átadását. Így került többek között a megszűnő Kaposvári GV a Somogyjádi Alkotmány Mezőgazdasági Termelő Szövetkezet használatába,³⁶ a Balatonfenyves–Táska, illetőleg Balatonfenyves–Somogyszentpál közötti vasútvonal a Balaton-nagyberek-i Állami Gazdaság kezelésébe, de a Bácsalmási és a Csorvási GV üzemét is a helyi termelőszövetkezet vezette tovább. A Tarnaszentmiklósi GV Hatrongyos-pusztá-Pély szárnyvonalát a Kiskörei Állami Gazdaságnak kívánták átadni, hogy azzal oldja meg a tanyasi kisiskolások iskolába szállítását.³⁷ Sárszentmihályon pedig a mésziszapbányának hála, a GV egészen 1992-ig üzemelt.

1969. január 14-én kiadják a gazdasági vasutak felszámolási ütemtervét, melyben a teljes hálózat felszámolásának végdátumaként 1980. december 31. szerepelt. Néhány hét múlva, 1969. február 4-én a fenti céldátumot 1975 év végére módosítják. Ennek következtében a még üzemelő kisvasutak teljesítménye tovább csökkent. A GV vonalak számának csökkenésével párhuzamosan csökkentették a járművek számát is, és ezen belül a C50-típusú mozdonyok selejtezését, eladását vagy könyvjóváírással történő átadását az erdei és az iparvasutak számára.³⁸ Sokatmondó tény, hogy 1971-ben leállt a hazai kisvasúti betonalj gyártása is.

A határozat nem foglalkozott az olajárral, megalkotása idején – az 1960-as évek közepén – sem a nyugati, sem pedig a keleti tömbben ez még egyáltalán nem számított. A vonalbezárások előtti gazdasági felmérések statisztikáit sokszor alakították úgy, hogy a közútnak kedvezzen.

33 | FELEK 2013: 4.

34 | BALOGH 2010: 27.

35 | CZÉRE 1994: 43.

36 | MÁV Archívum 13908/1977.

37 | PAVLETITS 2021: 51.

38 | BALOGH 2010: 28.

A vasutasoknak a munkalehetőség kérdése mellett az is gondot okozott, hogy eddig ingyen, vagy igen kedvező áron utazhattak, ezért a KPM Vasúti Vezérgazgatósága elrendelte, hogy a diákoknak és vasutasoknak három évig megtérítik az autóbusz- és a vasúti közlekedés közötti árkülönbséget.³⁹

A mellékvonalak bezárása és átadása nem járt érdemi megtakarítással, a MÁV anyagi helyzete tovább romlott. A koncepció egyik ki nem mondott célja az egyre problematikusabb vasutasmunkaerő-helyzet megoldása lett. Az 1970-es évektől komoly gondot jelentett a munkaerőhiány – nem hiába indultak be nagy erővel a biztosítóberendezési fejlesztések és a pályafenntartási munkák nagygépesítése. Pályafenntartásnál is súlyos munkaerőhiányt tapasztaltak, emiatt is igyekeztek az amúgy is alacsony forgalmú vasútvonalak személyzetét átvinni a fontosabb, forgalmasabb szolgálati helyekre. A kisforgalmú vasútvonalak bezárása ugyanakkor nem magyar specialitás, ez a folyamat nyugat-európai országokban már korábban lezajlott. (Nagy-Britanniában leálltak vele, mert kiderült, hogy a koncepció hibás. Itt Beeching Axe néven híresült el a vonalbezárási törvény.) A példát a többi szocialista ország viszont nem követte. A kisvasutak teherszállítási funkcióit egyre inkább kezdte felváltani a turisztikai funkció.⁴⁰

A közlekedéspolitikai koncepció hatása a gazdasági vasutakra

A magyar kormány a közlekedéspolitikai koncepcióval nemcsak a gazdasági vasutak, hanem az egész ország mellékvonali hálózatának sorsát is megpecsételte. A fenti táblázatainkból látszik, hogy a kormányzat bő tíz évet adott arra, hogy 1200 kilométernyi keskenynyomtávú gazdasági vasúti vonalon a forgalmat megszüntessék és teljes egészében közútra tereljék. Ugyanaz játszódik le, mint az 1900-as évek elején, amikor a kedvezőtlen, rossz közlekedési viszonyok között a szekerek és lovas kocsik nehezen vagy egyáltalán nem tudták kielégíteni az igényeket, csak fordítva, most nem a vasút fejlesztéséről döntöttek, hanem az elsorvasztásáról. A motorizáció fejlődésével és a keskenynyomtávú gazdasági vasutak helyenként rossz állapota miatt⁴¹ nem mindenhol újították fel a pályát, így a közúti járművek már jobban ki tudták elégíteni az igényeket.

A közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásával a hazai kisforgalmú vonalak és állomások 30%-át számolták fel, forgalmukat kisebb részben a rakodás – árufeladás

39 | Tolnai Megyei Népujság 1973.

40 | CSAPÓ–HUSZTI 2011: 3.

41 | CSÁKI 1965.

és -leadás – körzetesítésével, nagyobb részben forgalmuk közútra terelésével váltották ki. Kisforgalmú vasútvonalnak tekintették a normál nyomtávolságú vonalak közül a 400 árutonna-km/km/nap, a keskeny nyomtávú vonalak közül pedig a 200 árutonna-km/km/nap értéket meg nem haladó forgalomsűrűséggel rendelkezőket.⁴²

Ezek az intézkedések sokat ártottak a hazai közlekedésnek. A mellékvonalak felszámolásának aránya jóval meghaladta az európai vasutak hasonló intézkedéseinek mértékét, ugyanakkor a közutak fejlesztése nem történt meg a tervezett mértékben és jórészt elmaradtak a koncepció sikeres végrehajtásához szükséges rakodásgépesítési és egyéb fejlesztési intézkedések is. A közlekedéspolitika megvalósításának gazdasági alapját a közlekedési kormányzat az átterelésből származó megtakarítás eredményéből kívánta fedezni, ami azonban nem jött létre. A ráhordó mellékvonalaitól megfosztott vasúthálózat nem válhatott a közlekedés fejlődésének motorjává, teljesítményei csökkentek és a közúti szállítás vette át a vasút feladatait olyan területeken is, ahol a vasút bizonyult gazdaságtalanabbnak.⁴³

Természetesen továbbra is maradtak jól működő vonalak a gazdasági vasúti közlekedésben, de a rendszerváltásig következő három évtizedet a koncepció határozta meg. Attól függetlenül, hogy fő célként a vasútvonalak felszámolást tekintették, történtek fejlesztések is. A Nyírvidéki kisvasúton 1969-ben új szakaszt adtak át, az addig Nyíregyháza belterületén futó vasúti vonalat áthelyezték a városon kívülre.⁴⁴

A Szerencs-Prügy Gazdasági Vasút vázlatos története

Szerencs városa Borsod-Abaúj-Zemplén megye egyik járásközpontja a Zempléni-hegység déli lábánál, a 37-es főút és a Hatvan–Miskolc–Szerencs–Sátoraljaújhely vasútvonal ölelésében fekszik. A település az őskor óta lakott, Anonymus krónikája szerint Árpád fejedelem vezérével Hung várából jövet a Takta-patak mellett a Szerencse-hegyig elterülő mezőn táborozott le. A 15. századtól Rákóczi-, majd Andrássy-birtok. 1874-től Andrássy-hitbizomány, a Szerencs környéki birtok Parnó központtal (ma Szlovákia) gr. Andrássy Manó hitbizományosé lett.

Már 1848-ban a hat országos fővonal egyikeként jelölték meg a Pest–Miskolc–Kassa–Galícia irányt, ám a szabadságharc éveiben ennek kiépítésére nem került sor. Az első

42 | FRISNYÁK 2012: 102.

43 | DR. HORVÁTH 1996: 60.

44 | VILLÁNYI 1990: 371.

mozdony 1859 tavaszán futott be a miskolci állomásra. Ám egy jelentősen módosított útvonalon, Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza kerülővel érte el a vasút Miskolcot. Ezzel Miskolc, s általa az egész északkeleti térség hátrányba került, hisz a távolság Pesttel így nem lerövidült, hanem megduplázódott. Ennek a vargabetűnek a nyomán egy ideig a zempléni Szerencs és Tokaj került kedvező helyzetbe, amelyek komoly átmenő forgalmat bonyolíthattak. Szerencs ekkor vált igazán prosperáló településsé.⁴⁵

1888-ban Zemplén vármegye vezetése a szőlőfiloxéra-vész és a környék elmaradott ipara miatt kérte a kormányzatot: támogassa egy cukorgyár alapítását. 1889-ben Szerencsen épült fel az akkori Európa legnagyobb cukorgyára és finomítója.

Két évtized múlva Szerencsen is felismerték, hogy a termény gyárhoz közelítése leghatékonyabban vasúton, leggazdaságosabban kisvasúton történik. A Magyar Cukoripari Rt. kérelmére a kereskedelemügyi miniszter 1911. február 4-re rendelte el a Szerencsről induló Taktaszada község határában fekvő Balhástanyáig vezető keskenyvágányú gőzüzemű gazdasági vasút közgazgatási bejárását.⁴⁶ Ezzel megkezdődött a későbbi 85 kilométer hosszú Szerencs környéki gazdasági vasúti hálózat kiépítése.

A vasútépítés legnagyobb kihívását a Miskolc–Szerencs nagyvasúti vonal pályaszintbeli keresztezése jelentette, melynek engedélyezése hosszú évekre elhúzta az építkezés megkezdését. A szintkeresztezést és az azzal összefüggő létesítményeket a cukorgyár költségére a királyi államvasutak építette ki. A szintkereszt használatára végül a gyár a Magyar Királyi Államvasutak Igazgatóság 1917. augusztus 9-én kelt 266744/1917 sz. rendelete alapján csak a folyó gazdasági évre kapott engedélyt úgy, hogy a keresztezést, a sorompókat és a biztosítóberendezéseket 1918. április 30. után a vasút a gyár terhére elbontja. A cukorgyár természetesen a szintbeli kereszt állandósítását kérte, ekkor még eredménytelenül.

Az első világháborút lezáró békeszerződés után csökkent az ország cukorszükséglete. A cukor drágasága miatt az alacsony fogyasztás következtében kapacitáskihasználanság lépett fel, a gyár termelése a korábbinak harmadára esett vissza. Ezt nagyarányú fejlesztésekkel próbálták ellensúlyozni.⁴⁷ Ennek része, több intézkedés mellett – 1923-ban a cukorgyár kakaó- és csokoládégyárral egészült ki – a kisvasúti fejlesztés is. A Magyar Cukoripari Rt. Szerencsi Gyár Üzletvezetősege és a Zempléni Mezőgazdasági Részvénytársaság a gyártelep udvaráról a cukorgyári gőzmalomig tervezett 700 milliméter nyomközű, ló üzemű gazdasági vasút építését 1920. október 10-én kérelmezte, melyet

45 | DIENES 2013: 116.

46 | Vasúti és Közlekedési Közlöny 1911.

47 | Figyelő 1986.

Zemplén vármegye közigazgatási bizottsága 335/1921 számú, „Csonka Magyarország nem ország, Egész Magyarország Mennyország” fejléccel 1921. március 8-án engedélyezett. A vonal műtanrendőri bejárására folyó év július 13-án került sor.

A vonalat 1926-ban bővítették a gróf Szirmay Sándor-féle bér gazdaság felé. A műtanrendőri bejárást a Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség 1926. szeptember 7-én tartotta, majd a ló üzemről 1928. június 23-án a Főfelügyelőség rendelete alapján motorüzeműre alakították át.

A harmincas években Szerencs ipara és mezőgazdasága töretlenül fejlődött. Vasúttörténeti érdekesség, hogy a keskeny nyomközű vasutak létjogosultságának egyik fő pártolója, Sármezey Endre, nyugalmazott ACsEV vasútigazgató, több szakkötet szerzője, a Magyarország országos napilap 1930. november 15-én megjelent számában „Hozzászólás a gazdasági kisvasutak építésének kérdéséhez” című esszéjében pont a szerencsi gazdasági vasút pozitív példájával érvel elvének helyessége mellett.

A fejlődést a második világháború törte meg. 1944-ben nagyobb háborús károk érték Szerencs környékét is, az átvonuló katonai egységek kirabolták a magtárakat, elhurcolták a készleteket, állatállományt. 1945 elején, a front elvonulása után a cukorgyár újraindításához összegyűjtötték a még kint lévő cukorrépatermést, a cselédek ingyen közmunkára fogták. Az uradalom tulajdonosai, de a gazdatisztek is elmenekültek, csak alacsonyabb vezetőik maradtak a helyükön. A cselédek lakhatóvá tették lakásaikat, birtokba vették a földeket, majd a földosztás során a földigénylő és -kiosztó bizottságok segítségével a tanyák körül földterületeket igényeltek. A földbirtokreformot a 600/945. sz. kormányrendelet, a vasutak tulajdonjogi kérdését a 450/949. sz. kormányrendelet döntötte el. Először állami gazdaságok alakultak a tanyaközpontokban, pl. a Harangodi, Szerencsi, Taktaközi Állami Gazdaság. Az egyes gazdasági egységeket továbbra is a gazdasági vasút kötötte össze.⁴⁸ A Magyar Dolgozók Pártja 1948. június 12-én tartott országos kongresszusán a szerencsi delegáció javasolta a személy- és teherforgalom megindítását,⁴⁹ majd Prügy község kérelmére 1948 szeptemberében korlátolt közforgalmat engedélyezett Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter. 1949-ben a kisvasutat leválasztották a gyárról és államosították, amivel a hálózat hossza 44 kilométerre zsugorodott, ugyanis a nagyvasúti vonaltól északra fekvő vonalakat bezárták, a délre esők vonalvezetését pedig részben módosították.

1949-ben a Szerencsi Gazdasági Vasutak Nemzeti Vállalat igazgatójává Tóth Istvánt nevezték ki. Ekkor Szerencshez huszonnyolc kisvasúti vonal tartozott. Egy évvel később

48 | HÖGYE 2001: 562.

49 | Zempléni Népújság 1948.

a hét nemzeti vállalatból összevonásokkal négyet csináltak, Szerencs szolnoki irányítás alá került.

Az első ötéves népgazdasági terv utasításaként az üzemben maradt déli hálózat Szerencs–Prügy fővonalát és a dohányosi szárnyvonalat 1952. első félévben 700 milliméterről átszegelték 760 milliméteresre. Az átszegeléshez a Tiszamenti Vízműépítő Vállalat ajánlott segítséget. Hasonló átszegelő korrekciót kért még 1949 augusztusában a 38-as számú Tiszalúci Mezőgazdasági Szeszfőzde Nemzeti Vállalat is a Tiszalúc–Gabriella-tanya közötti 3 kilométeres szakaszon, de ez akkor forráshiányra hivatkozva nem valósult meg. Pedig a szeszgyár ígérete szerint komoly forgalmat generált volna.⁵⁰

A szocialista munkaverseny Szerencset sem kerülte el, az 1952-es sztahanovista rakodómunkás kategória első helyezettje Éliás Béla szerencsi reparakodó munkás lett, akinek hat hónapi átlagteljesítménye 164,2%. A harmadik helyezett szintén szerencsi, Bártfai Albert átlagteljesítménye 163,3%. A cukorgyárak termeltetési dolgozói közül Dóri József szerencsi répatermeltetési felügyelő lett a legjobb.⁵¹ A kisvasút két személykocsiját is rekord gyorsasággal újította fel 1954-ben a szolnoki műhely.⁵²

A vasút üzemeltetését a KPM Gazdasági Vasutak Igazgatósága 1955. január 1-jén vette át. Az UVATERV a KPM I. Vasúti Főosztály Gazdasági Vasutak Igazgatósága 1956. évi felújítási program részeként 1955. november 30-án 7159/1/U-6 számon Szerencs környéki kisvasúti felújítások tanulmánya címmel készült a hálózat korszerűsítésére. Az átvétel után a vonal felújítása, 14 kg/vfm súlyú sínekkel történt korszerűsítése következett, korábban ugyanis a teljes vonal 7 kg/vfm súlyú sínekkel épült meg. A 7 kg/vfm sínek kizárólag a Cseger-delta–Dohányos-tanya szárnyvonalon maradtak meg. Szerencs–Prügy között mind a személy-, mind az áru fuvarozás teljes egészében a gazdasági vasúton történt, mivel a két helységet és a közöttük fekvő tanyákat között nem kötötte össze. Emellett a hálózaton a Szerencsi Cukorgyár repafuvarozásait – mintegy 1500 vagon cukorrépa, 1000 vagon répaszét –, a cukorgyár célgazdaságának külső és belső szállításai egy részét is a kisvasút bonyolította.

Az ötéves GVI korszakot 1960. április 1-jétől MÁV irányítás követte. A következő év november 22-én a MÁV Miskolci Igazgatóság átfogó vizsgálatot tartott. A vizsgálat többek között megállapította, hogy a személyforgalomra rendszeresített három kocsiból egy favázis személykocsi balesetveszélyes, személyszállításra nem alkalmas, illetve, a maradék két kocsi kapacitása nem elégséges a fokozott – a gyakran száz fő feletti – forgalom

50 | MÁV Archívum 38748/1949.

51 | Cukoripar 1952.

52 | Észak-Magyarország 1954.



Tipikus gv hangulat Szerencsen. A vegyesvonatba sorolt GV Bak 54158-as a békéscsabai gv mőhelyt dicséri. A különböző alvázakra épült kilenc kocsi egyik testvére Nagybörzsönyben várja a feltámadást. Mohay László, a kor jeles vasúti dokumentaristája 1973. november 2-án járt Szerencsen. A szerző magángyűjteménye

lebonyolítására. További hiányosság, hogy sem Szerencsen, sem Prügy végállomáson nincs váróhelyiség, valamint Szerencsen csak a nagyállomáson található ivóvíz, továbbá a napi utolsó Prügyre érkező vonat személyzete hálóhely (laktanya) hiányában a személykocsiban aludt. Ekkor a vasút ígéretet kapott, hogy az 1962. januárban megszűnő gyulai kisvasútról két darab négytengelyes kocsit kap. A hiányzó váróról Prügy Községi Tanács Végrehajtó Bizottsága gondoskodott még a tél beállta előtt.⁵³ Hamarosan a teher- és a személyszállító kocsipark is korszerűbb lett. A korábban használt 2,5 tonnás lórékat a MÁV

⁵³ | MÁV Archívum 17179/1961.



A szerencsi cukorgyár területén megmaradt vágányok, háttérben a bezárt gyár kéménytorzóival. A szerző felvétele 2021. július 27-én készült

vezetett. A végkitérő előtt a törzsvonalból mintegy 600 méter hosszú vágány közelítette meg Szerencs MÁV-állomás raktáépületét, melyhez két helyen is csatlakozott. A törzsvonal az állomást elhagyva a Miskolc–Sátoraljaújhely MÁV-vonallal haladt párhuzamosan 800 métert, majd felfutó-sínes vágánymegszakítás nélküli keresztezéssel szelte át az akkor még kétvágányos MÁV-vonalat. A kisvasúti szerelvények itt gyakran órákat vártak a normál nyomtávú vasút áthaladási engedélyére, emiatt a menetrendi közlekedés teljesen ellehetetlenült. Érdekesség, hogy az UVATERV 1956 szeptemberében ennek kiváltására felüljárót tervezett, mely sajnos nem valósult meg, mivel az mind üzemi, mind beruházási szempontból gazdaságtalannak ígérkezett. A vágányátszelés után ágazott el a Malom-tanya mohosi cukorgyári célgazdasági vonal (8,1 km). Ezután a törzsvonal Kocsontahátnál elfordult, majd a prügnyi dűlőút mentén déli irányban haladt. A 41-es szelvénynél leágazás épült a Rossz-malomhoz (400 m), majd a 28-as szelvénynél elérte a Takta-csatorna vízfolyását, melyet nagyobb híddal keresztezett. A híd lejárója után

5 tonnás teherkocsikra cserélte. Ekkor a forgalom lebonyolítására 4 darab Mk29-es sorozatú dízelmozdony – az 1957. augusztus 1-jén módosított pályaszámrendszer alapján motoros (M) keskeny nyomközű (k) jelzést kaptak a C50-típusú mozdonyok –, 5 darab Bak személykocsi, valamint 10 darab G., 50 darab I. és Ia. sorozatú 5-5 tonnás teherkocsi állt a vasút rendelkezésére. Éves személyforgalma 156 764 fő, áruforgalma 61 408 tonna.

A törzsvonal Szerencsen a cukorgyár területének délnyugati részén épült üzemi állomáson kezdődött. A végállomás kétállásos kitérőből állt, melyből csonka vágány vezetett a motorszínbe. A kitérő meghosszabbításában lévő mintegy 500 méter hosszú vágány a cukorgyári mérlegelő vágányra és innen csúcsfordítóval a belső rakodóvágányhoz

ágazott ki a mohos-pusztai összekötő vágány. A 74-ik szelvényben újabb leágazás épült a Miklós-tanyához (1,4 km), majd a 81-es szelvénynél Nagycseger-pusztá-Szabóhomok felé (7,2 km). Ez a leágazás szolgálta ki anno a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Állatforgalmi Vállalat marhahizláló telepét. További egy-egy kiágazás épült Urrét-major (90-es szelvény, 1,7 km hosszban), majd a 103-as szelvényben a prügys alsórakodóhoz. A fővonal kétvágányos végkiterő Prügys községben a Taktaharkány–Tokaj műút mellett fejeződött be. A vágányhálózat teljes hossza 32,1 kilométer. A vonalvezetés teljesen alkalmazkodott a mezőgazdasági táblásításhoz, ezért az irányviszonyok nagyon kedvezőtlenek.

A fent említett tervezet a fővonal korszerűsítését javasolta. Ekkor merült fel a fővonal meghosszabbítása is Prügys–Hodostanya–Báj–Csobaj–Tiszatardos–Tiszaladány–Tokaj felé 25 kilométer, Prügys–Taktakenéz–Tiszadada rév 8 kilométer és a Szerencsi Kőbánya Vállalat termelőhelyéhez mintegy 2,5 kilométer hosszban.

1960 jeles év a kisvasút életében: Szegedi Tibor üzemfőnök vezetésével a 381 ezer tonna szállítási tervet 130%-ra, 419 ezer tonnára teljesítve megnyerték a gazdasági vasutak évi kongresszusi versenyét.⁵⁴ Az 1960-as években a mozdony- és kocsijavító műhelyben huszonöt, pályafenntartó (PFT) beosztásban tizenöt fő, a forgalmi részlegen egy vezető és négy forgalomirányító, tizenhat mozdonyvezető, valamint huszonkét jegykiadó és vonatkísérő dolgozott. Naponta öt pár személyvonat közlekedett, a teherforgalom nagyobb részét a cukorrépa-szállítás mellett répaszelet, gabona, burgonya és kukorica tette ki.

A közlekedéspolitikai koncepció hatása a Szerencs–Prügys Gazdasági Vasútra

A KPM Vasúti Főosztály II. Kereskedelmi Szakosztálya 1968 májusában történt felmérés után Szerencset a veszteséggel üzemelő, de közútra nem terelhető kategóriába sorolta. A KPM 1968. június 18-án 1972. december 31. hatállyal a koncepció kisforgalmú vasútvonalakra vonatkozó programja szerint rendelte el a kisvasút megszüntetését. A Forgalmomszervező Bizottság a szükséges területi vizsgálatot elkészítette, de annak ellenére, hogy a megszüntetéssel egyetértett, a tervezett bezárás céldátumát 1975 utánra javasolta. A javaslat szerint a megszüntetéssel kapcsolatos útépitési beruházás megtérülése több mint 10 év, ami kedvezőtlennek mondható. Ez esetben a mintegy 35 millió forint beruházási összeget fontosabb útépitési munkákra lehetne fordítani. A pálya állapota ekkor még kielégítette a fennálló igényeket.⁵⁵ Az áttereléssel a Volán Autóközlekedési Tröszt is

54 | Észak-Magyarország 1960.

55 | MÁV Archívum 11195/1971.

egyértett, de a teherszállítási feladatok átvállalását az érintett terület rendkívül rossz útviszonyai, mocsaras, mély talaja miatt az útépitési feladatok maradéktalan befejezéséhez kötötte.⁵⁶

*Az átterelendő forgalom és a Volán Trösztre eső tervezett forgalom összehasonlítása*⁵⁷

Átterelendő forgalom 1971-ben	
utas fő/év	158,500
munkás fő/év	57,900
tanuló fő/év	18,000
áru-tonna/év	17,200
utaskilométer/év	2,350,000
munkásút km/év	853,000
tanulóút km/év	284,000
áru-tonna-kilométer/év	177,300
Volán Trösztre eső tervezett forgalom	
utas fő/év	182,100
munkás fő/év	54,100
tanuló fő/év	6,600
áru-tonna/év	4,800
utaskilométer/év	1,510,300
munkásút km/év	372,000
tanulóút km/év	31,000
áru-tonna-kilométer/év	29,400

1972. november 30-án Kiss Dezső, a KPM miniszterhelyettese Miskolcon tárgyalta a megyét érintő három kisvasúti vonalbezárással kapcsolatban (ti. Perces, Szerencs, Bodroghöz), ekkor a szerencsi bezárás céldátumot 1974 decemberére tették.⁵⁸ A vasút végül később, 1975. november 7-én szűnt meg, három év alatt további 1,5 millió forint népgazdasági veszteséget termelve, miközben az útépitési költségek három év alatt a duplájára emelkedtek. A vasúti pálya bontása a KPM Vasúti Főosztály 103397/1976.6.A. számú bontási engedélykijelölés alapján történt meg. A mozdonyokat december 10-én selejtezték. Prüg-

56 | MÁV Archívum 111108/1973.

57 | MÁV Archívum 111095/1971.

58 | Észak-Magyarország 1972.

re ötvenmillió forintért a meglévő földút nyomvonalán új út épült. Az autóközlekedési beruházási szükséglet 1 darab autóbusz (525 000 Ft), egy darab teherkocsi (135 000 Ft). A vasút az utolsó üzemi évben 158 ezer utast és 17 ezer tonna árut szállított, főleg diákok és a munkába járók vették igénybe. A vasút persze zötyögött, rázkódott, himbálózott a kis kocsik, kapaszkodni kellett, mintha teveháton ült volna az ember. A Volán más lesz, télen, vagy a nagy esőben elakad, az iskolások lemaradnak, és nélküük kezdődik a számtanóra. Így siratta akkoriban a helyi sajtó kisvasutat.

Ugyan a Szerencs–Prügy MÁV GV üzemfőnökségének önállóságát már 1972. szeptember 1-jén megszüntették – ekkor került 5 fő forgalmi szabályzó és 4 fő vonatkísérő Szerencs állomás állományaiba –, a megszűnéskor felszabaduló munkaerő 1 fő forgalmi szabályzó és 4 fő vonatkísérő munkaerő kevesebb fejtörést okozott a MÁV-nak, mint a hasonló cipőben járó Nyírbodrogi kisvasút 208 fős személyzete.⁵⁹

A Miskolci Közút Építő Vállalat 1975. szeptember 15-én átadta a 12 kilométer hosszú, 6 méter széles közutat Szerencs és Prügy között.⁶⁰

A Szerencsi Cukorgyár 1977. április 26-án részleges iparvágánybontási kérelemmel is fordult a Magyar Államvasutakhoz. A cukorgyár – már kisvasút nélkül – még harminc évig dacolt a „legújabb gazdasági mechanizmussal”, majd 2008. március 10-én bezárt. A csokoládégyár 1991-ben került külföldi tulajdonba. Így múlt el Szerencsen az édes világ dicsősége.⁶¹

59 | MÁV Archívum 4053/1973.

60 | Észak-Magyarország 1975.

61 | PAVLETITS 2020: 56.

Felhasznált források és irodalom

Felhasznált források

- MÁV Archívum, 42903/1949 sz. ügyirat: A gazdasági vasutak üzemkezelésére alakított N. V. megnevezése (1949/21.)
- MÁV Archívum, 38748/1949 sz. ügyirat: Tiszalúc–Gabriella-tanya közötti g.v. vonal helyreállítása
- MÁV Archívum, 99/1955 sz. ügyirat: Revíziós vizsgálat a Gazdasági Vasutaknál
- MÁV Archívum, 5415/1960 sz. ügyirat: Végrehajtási utasítása Gazdasági Vasutaknak az Államvasutak szervezetébe való beolvasztására
- MÁV Archívum, 17179/1961 sz. ügyirat: A Szerencs–Prügy gazdasági vasút várója Prügyön
- MÁV Archívum, VG.10049/1970 sz. Gyűjteményes irat: Gazdasági vasutak négy kategóriába sorolása
- MÁV Archívum, 111095/1971 sz. ügyirat: Szerencs–Prügy közötti gazdasági vasút megszüntetése
- MÁV Archívum, 111108/1973 sz. ügyirat: Szerencs–Prügy-i GV forgalomátterelésének problémái
- MÁV Archívum, 4053/1973 sz. ügyirat: Szerencs–Prügy MÁV GV és a Nyírbodrogi Kisvasút megszüntetése miatt felszabaduló munkaerő elhelyezése
- MÁV Archívum, 13908/1977 sz. ügyirat: Gazdasági vasutak kezelői jog átadás Somogyjád Alk. MGTSZ

Sajtóforrások

- Vasúti közlemények, belföld. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 10. szám. 1911. 01. 22.
- Zemplén falvai, tanyái javaslatokkal készülnek a Magyar Dolgozók Pártjának országos kongresszusára. Zempléni Népújság, IV. évfolyam, 23. szám, 1948. május 30.
- Cukorgyárak versenymozgalma. Cukoripar, V. évfolyam, 6. szám, 1952. június 1.
- Kijavították a személykocsit. Észak-Magyarország, X. évfolyam, 264. szám, 1954. november 7.
- Kisvasút, – de sokat ér. Észak-Magyarország, 84. szám, 1960. április 9.
- Napirenden a közlekedés, Kiss Dezső miniszterhelyettes Miskolcon. Észak-Magyarország, 283. szám, 1972. december 1.

Megszűnik-e a Dombóvár-lepsényi vasútvonal? Tolna-megyei Népújság, XXIII. évfolyam, 21. szám, 1973.

Útfelújítás, korszerűsítés Borsodban. Észak-Magyarország, XXXI. évfolyam, 199. szám, 1975. augusztus 26.

Félezer tonna cukor naponta. Figyelő, 33. szám, 1986. 08. 14.

Felhasznált irodalom

BALOGH IMRE 2010: *Emlékkönyv. 60 éves a balatonfenyvesi gazdasági vasút*. Balaton–Boronka Kisvasút Nonprofit Közhasznú Kft., Balatonfenyves.

BALOGH SÁNDOR – IZSÁK LAJOS – MÉSZÁROS KÁROLY 1976: *Magyar történeti szöveggyűjtemény I. 1944–1953*. Tankönyvkiadó, Budapest.

DIENES DÉNES 2013: *A Sárospataki Református Kollégium története*. Hernád, Tiszánin-neni Református Kiadó, Sárospatak.

CZÉRE BÉLA 1962: *Az 1961. október 23–26. közt a MÁV Vezérigazgatóság kultúrtermében megtartott első tudományos ülészak anyaga*. Vasúti Tudományos Kutató Intézet, Budapest.

CZÉRE BÉLA 1994: *Közlekedéspolitikai koncepció, 1968*. In: Villányi (szerk.): *Vasúthistória* évkönyv. Budapest.

CSANÁDI GYÖRGY 1954: *Vasúti üzem*. Tankönyvkiadó, Budapest.

CSAPÓ JÁNOS – HUSZTI ZSOLT 2011: *Vasúti közlekedés*. In: Veres (szerk.): *Turizmus és közlekedés*. PTE, Pécs.

CSÁKI JÁNOS 1965: *Keskeny nyomtávolságú vasútvonalak állapota, Magyar Államvasutak*. Kézirat. Budapest.

FELEK FERENC 2013: *A Sarkadi GV története*. Kézirat.

FELEK FERENC 2017: *Gazdasági vasutak – Születéstől a MÁV-ig*. Kézirat.

FODOR ILLÉS 2003: *A keskeny nyomközű vasutak közlekedés földrajzi jelentősége Magyarországon*. ELTE TTK, Budapest.

FRISNYÁK ZSUZSA 2012: *A kislevegalmú vasútvonalak bezárása a Kádár-korszakban*. In: *A Közlekedési Múzeum évkönyve*. MMKM, Budapest.

DR. HORVÁTH FERENC 1996: *A helyi érdekű vasutak építése és üzeme Magyarországon*. Vasúthistória Évkönyv, Közdok Kft., Budapest.

HÖGYE ISTVÁN 2001: *Az Andrássy család hitbizományi birtokai és gazdálkodása 1867, 1874–1944*. Agrártörténeti Szemle 43. évf.

MAJDÁN JÁNOS 2014: *A közlekedés története Magyarországon (1700–2000)*. Pécsi Tudománytár, Pécs.

- MALATINSZKY SÁNDOR 2009: *Magyarország Gőzmozdonyai. A 490-es sorozat*. Magyar Államvasutak Zrt., Budapest.
- NAGY JÓZSEF 1994: *MÁV Rt. Kecskeméti Kisvasút*. Kecskemét.
- NAGY TIBOR 2019: *Az adácsi lóüzemű gazdasági vasút története*. Sínek világa, Budapest.
- PAVLETITS PÉTER 2014: *Kisszeriás történet. Magyar szolgálatban a keletnémetek ígás Lowa*. Indóház vasúti magazin, 10. évf. 6. szám. Budapest.
- PAVLETITS PÉTER 2017: *Keskeny nyomtávon a Mezőföldön. Fejezetek a lepsényi gazdasági vasút történetéből*. Indóház vasúti magazin, 13. évf. 3. szám. Budapest.
- PAVLETITS PÉTER 2020: *Kötőtpályán Kocsontabátra és a Roszmalom-tanyához, fejezetek a Szerencs környéki gazdasági vasutak történetéből*. Indóház vasúti magazin, 16. évf. 5. szám. Budapest.
- PAVLETITS PÉTER 2021: *Kötőtpályán a Tisza mentén, homokországban, Fejezetek a Tarnaszentmiklós – Hatrongyos pusztá – Pély gazdasági vasút történetéből*. Indóház vasúti magazin, 17. évf. 1. szám. Budapest.
- PÁLMÁNY BÉLA 1981: *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből. Források a magyar népi demokrácia történetéhez*. Új Magyar Központi Levéltár, Budapest.
- SZEPESI LÁSZLÓ 1973: *Megszűnik-e a dombóvár–lepsényi vasútvonal?* Tolna megyei Népúj-ság, XXIII. évf. 21. szám.
- SZIKSZAI MIHÁLY 2017: *Adatok Jász-Nagykun-Szolnok megye kisvasútjainak történetéhez 1945 után*. Zounuk, Magyar Nemzeti Levéltár, Jász-Nagykun-Szolnok megyei levéltára évkönyve, Szolnok.
- TÓBIÁS LÁSZLÓ 1996: *A magyarországi kisvasutak idegenforgalmi földrajzi adottságai*. Budapest.
- VILLÁNYI GYÖRGY 1990: *A Nyíregyháza Vidéki Kisvasút*. Vasúthistória évkönyv, KÖZDOK, Budapest.

Fazakas László: „Ily intézmények nélkül rendezett, haladásra jogosult város el nem képzelhető.” A városi csatornahálózatok és vízvezetékek létesítése Erdélyben a 19. században

A 19. század során létesített korszerű vízvezetékek és csatornahálózatok fontos szerepet töltek be a modern városi életvitel kialakulásában, a higiénia és közegészségügy fejlődésében, de a gazdasági élet hatékonyabb és biztonságosabb működését is nagyban segítették. Emellett erős kulturális vonatkozással bírtak, hiszen a korabeli elit felfogásában a két közműhálózat a társadalom műveltségi szintjét jelképezte. Jelen tanulmány a magyarországi, azon belül pedig az erdélyi városok vízellátó és szennyvízelvezető rendszereinek lényegesebb infrastruktúra- és technikatörténeti sajátosságait, valamint a kiépítésüket befolyásoló nagyobb társadalmi és gazdasági folyamatokat mutatja be. A tanulmány első felében a csatornahálózatok iránti igények okait ismerteti, emellett kitér az ez ügyben folytatott tájékoztató és felvilágosító akciók fontosságára, majd egy rövid magyarországi kitekintés után az erdélyi városok szennyvízelvezető hálózatainak általánosabb jellemzőit vizsgálja. A második részben a vízvezetékek építésének háttérében húzódo kiváltókról lesz szó, ezt követően a magyarországi és az erdélyi települések vízellátó rendszereinek jelentősebb stációit tömören részletezem.

László Fazakas: „Without such institutions, an orderly city entitled to develop is not imaginable.” The creation of urban drainage systems and water pipes in Transylvania in the 19th century

The up-to-date water pipes and drainage networks created in the 19th century played an essential role in developing modern urban lifestyle, hygiene, and public health and enhanced the economy's more effective and secure operation. Besides, they had a powerful cultural aspect, as the two public networks symbolised the cultural level of the society in the opinion of the contemporary elite. The present study figures the essential infrastructural and technology-historical characteristics of the Hungarian and within that the Transylvanian cities' water supply and drainage systems, and the major social and economic processes that impacted their construction. The first part of the study outlines the reasons for the demand for the drainage networks and, besides, touches upon the significance of the information campaigns performed for the cause. Then, following a short outlook to Hungary, it outlines the general characteristics of the drainage networks in Transylvanian cities. The second part addresses the cues lying in the background of water pipes construction; it concisely details the main stages of the water supply systems in Hungarian and Transylvanian settlements.



Brassóban az 1890-es években építették ki a vízvezetékét, ám a csatornahálózatra még várni kellett. Fortepan / Erky-Nagy Tibor

Fazakas László

„Ily intézmények nélkül rendezett, haladásra jogosult város el nem képzelhető”

A városi csatornahálózatok és vízvezetékek létesítése Erdélyben a 19. században

Jelen tanulmányban az erdélyi városok vízellátó és szennyvízelvezető rendszereinek lényegesebb infrastruktúratörténeti sajátosságait, valamint a kiépítésüket befolyásoló nagyobb társadalmi és gazdasági folyamatokat mutatom be.¹ A tanulmány két részből áll: az elsőben a csatornák iránti igényeket és a települések szennyvízelvezető hálózatainak általánosabb jellemzőit vázolom. A második részben a vízvezeték háttérben húzódó követelményeket és az erdélyi városok vízellátó rendszereit ismertetem.

1 | A szűkös időkeret és a terjedelmi korlátok miatt csak a csatornahálózat és a vízvezeték általánosabb vázolására volt lehetőségem. A járványokat, főképp a kolerát, mely a víz- és csatornahálózat egyik legfontosabb katalizátora volt, szintén csak érintőlegesen tárgyalom. A két közműhálózat társadalmi és gazdasági hatásai sem kerültek részletezésre.

A városi csatornahálózatok létesítése – okok és igények

Úgy Magyarországon, mint Erdélyben csupán a 19. század utolsó éveiben vált általánosan köztudottá, hogy egy város közegészségi és köztisztasági problémáira² – a vízvezeték mellett – a csatornahálózat a válasz.³ A nagyobb fokú urbanizációs és migrációs hatásoknak kitett városok talajvizeti, közkútjai ekkorra azonban már rég szennyezettek voltak. Ennek elsődleges oka, hogy a lakosságnövekedés következtében gyorsabb ütemben keletkező ürülék, hulladék, valamint a rossz helyen és nem megfelelően épített pöcegödrök, árnyékszékek, régi csatornák káros anyagai átszivárogtak a közkutakba.⁴ Fodor József⁵ orvos – „közegészségünk első apostola” – már 1869-ben figyelmeztetett, hogy a rosszul kialakított csatornák, árnyékszékek nagymértékű szennyeződéshez vezetnek, ami kihatással van a közegészségügyre.⁶ „A csatornák építésénél alig van figyelem fordítva arra, hogy ne kutak közelében helyeztessenek el, miért is gyakran láthatjuk a kutak s az árnyékszékeket az udvar egy-ugyanazon kis szögletében egymás mellett.”⁷ A Fodor által leírt probléma ország-szerte tapasztalható volt. Kolozsváron Fabinyi Rudolf⁸ vegyész-mérnök megállapította, hogy egyes „kutak csaknem kivétel nélkül szemétdombok és ürszékek közvetlen szomszédságában vannak s vizük sárgás színű és undort gerjesztő a szagú[k].”⁹ Marosvásárhelyen a szennyvizet burkolatlan nyelögödrökbe eresztették vagy egyenesen az utcára öntötték,¹⁰ ami jelentősen veszélyeztette a talajvizek minőségét.

2 | Európában a csatornaépítkezések élén Párizs és London járt. Párizsban III. Napóleon uralkodásának idején kezdődtek meg a csatornamunkálatok. Londonban a Great Stink-et követően, Joseph William Bazalgette-t bízták meg a korszerű csatornarendszer kiépítésével. A szennyvízelvezető rendszerek megvalósítása – a vízvezetékkel ellentétben – nem ütközött a korszakra jellemző liberális gazdaságpolitikai irányzattal, ezért ennek kiépítését szinte mindenhol önkormányzati költségvetésből finanszírozták. Létesítésüket azonban nagy társadalmi elutasítás övezte. Főképp – az angliai és franciaországi – városi középosztály körében volt tiltakozás. A korabeliek felfogásában ugyanis a felszín alatt húzódó, nyirkos, sötét csatornahálózat egy igencsak baljóslatú közegként jelent meg, ami a bűnözést és a betegséget szimbolizálta. Ugyanakkor ez a közvélekedés leginkább a 19. század első felében volt elterjedt, a későbbi évtizedekben a csatornahálózat már a civilizáció, a modernitást és a haladást jelképezte. Lásd: ABELLAN 2017: 7–8.; COOK 2001: 802–803.; DENNIS 2008: 326.; DE FEO 2014: 3960.

3 | SCHUSTLER I. 1897: 17.

4 | SCHUSTLER I. 1897: 17.

5 | Fodor József (1843–1901) orvos, higiénikus, egyetemi tanár. Az árnyékszékekről (1869) szóló könyve megjelenésekor már jelentős tapasztalattal és szaktudással rendelkezett. Többek között értekezett Max Pettenkoferrel, a német közegészségtan atyjával, valamint felkereste azokat a nagy nyugat-európai iparvárosokat, ahol a köztisztasági problémák igencsak sok bonyodalmat okoztak.

6 | FODOR 1869.

7 | Idézi FÓNAGY 2016.

8 | Fabinyi Rudolf (1849–1920) vegyész, egyetemi tanár, a Vegetani Lapok alapítója.

9 | FABINYI 1882: 41.

10 | PÁL-ANTAL 2018: 192.



Rendezetlen köztisztasági viszonyok Marosvásárhelyen. A vízvezetékét és a csatornahálózatot csak az 1910-es években, Bernády György polgármester mandátuma alatt kezdték el kiépíteni. Fortepan / Magyar Földrajzi Múzeum / Erdélyi Mór cége.

Az ürülék és hulladék elszállításának¹¹ rendszertelen mivolta szintén nagyban hozzájárult a talaj fertőzöttségéhez. Szombathelyen például az ürülék elszállítása rendszeresen elmaradt, a vízhatlan pöcegödrök tartalma a talajba került, ezáltal megrontva a közutak vizét.¹² Brassóban a 19. század elején maguk a városlakók hordták ki az ürüléket, amit aztán az Ördög hídjánál ürítettek ki.¹³ Ám ez egyszerre volt fáradságos és időigényes, ami valószínűleg befolyásolta a módszer hatékonyságát. Kolozsváron, aki a Szamos és a Malomárok közelében lakott könnyen megoldotta az ürülék eltávolítását, aki meg nem, az már nehezebb helyzetben találta magát. Ennélfogva nem csoda, hogy Kolozsváron az ürülék mintegy háromnegyede maradt vissza.¹⁴ Ez jókora veszélyeket hordozott magában,

11 | A szemet, hulladék kihordásával szintén gondok adódtak: „A szemet nagyobb tömegben van meg utcáinkban a föld felett, mint a föld alatt. Nem annyira alulról mérgeztetik meg a talaj, mint inkább felülről” – közölte a Magyar Polgár az 1885. 7. 7-ei számában.

12 | MELEGA 2012: 260.

13 | DEÁKY 2009: 77.

14 | FABINYI 1882: 47.

ugyanis ekkortájt már eléggé köztudott volt, hogy „*az emberi ürülék azon anyagok közé tartozik, melyek a lehető leggyorsabb kémiai átalakulásnak vetnek alá, továbbá ki lett mutatva az, hogy ezen kémiai felbomlás következtében keletkező új termékek, az emberi szervezetre felelté káros, sőt mérgező hatással vannak. Bebizonyított továbbá az, hogy a kolera és a mindinkább terjedő hasi hagymázban szenvedő betegeknel a bélsárban van a mérgező vírus*”¹⁵ – hívta fel a figyelmet a mérnöki végzettséggel rendelkező, de országgyűlési képviselőként tevékenykedő Miklós Ödön. Ebből fakadóan, a köztisztasági helyzetet közlő Kőváry László¹⁶ a következő kérdést tette fel: „*Vajon ha gödreink cementiroztatását keresztül vittük volna, a kiürítettésre gondunk lett volna, meg volna-e talajunk mai fertőzöttsége?*”¹⁷ Valószínűleg nem, vagy legalábbis nem olyan mértékben, hiszen az 1876-ban született egészségügyi törvény¹⁸ – mely a korábbi kolerajárványok alatt szerzett tapasztalatokból is merítkezett – nagy hangsúlyt fektetett a talaj kiszáritására, a posványok lecsapolására és a korszerű szenny-csatornák kiépítésére.¹⁹ Mindazonáltal a 159. paragrafus²⁰ a közegészségügyi szabályok foganatosítását, és annak betartatását, igazgatását a városi hatóságokra bízta, ez viszont számtalan mulasztásra adott lehetőséget. Ennélfogva Szombathelyen is leginkább csak papíron működtek a dolgok. Marosvásárhelyen, szintén az ellenőrzések hiánya miatt, számos köztisztasági problémával kellett szembenéznem. Kolozsváron pedig ott is halmokban állt a szemét, ahol az „E hely bepiszkolása tilos” hatósági felirat figyelmeztette a lakosokat.²¹ S. Pataky Leó, a város egyik nagyra becsült orvosa, a következőket írta az 1876-ban életbe léptetett közegészségügyi törvény kolozsvári alkalmazásáról: „*[...] dacára annak, hogy az említett [közegészségügyi] törvény akkor már hat év óta állott érvényben, nem volt annak egyetlen egy szakasza sem, melynek végrehajtását a városi hatóság ama hat éven át csak meg is kísérelte volna.*”²² A helyzet az 1890-es évekre sem változott sokat. Chyzer Kornél²³ mindezt meglehetősen csalódottan vette tudomásul és nem sok jót remélt a jövőt illetően sem: „*...a mi közegészségi törvényünk, melynek német és francia nyelvre való fordításával port szeretünk hinteni a művelt nyugat szemébe, csak írott malaszt, melyet még dédunokáink is, bármennyire fejlődjenek szellemileg és anyagilag, nem lesznek képesek foganatosítani.*”²⁴ Bár a köz-

15 | MIKLÓS 1882: 204.

16 | Kőváry László (1819–1907) kolozsvári történész, statisztikus, újságíró.

17 | KŐVÁRY 1892: 38.

18 | Ezt megelőzően már 1868-ban létrejött egy Országos Közegészségi Tanács, ami többek között a kedvezőtlen köztisztasági viszonyok javítását tűzte ki célul.

19 | 1876. évi XIV. törvénycikk, 10. paragrafus.

20 | 1876. évi XIV. törvénycikk, 159. paragrafus.

21 | Fazakas et al. 2021: 249–250.; MELEGA 2012: 260.; Ellenzék, 1882. június 10.

22 | S. PATAKY 1893: 2.

23 | Chyzer Kornél (1836–1909), orvos, higiénikus, a magyarországi közegészségügy egyik szervezője.

24 | Idézi: DEÁKY 2009: 84.

egészségügyi törvény általános alkalmazása többnyire kudarcot vallott, a városok idővel maguk is belátták, hogy lépéseket kell tenni a köztisztaság fenntartása érdekében. Természetesen az elhatározástól a kivitelezésig sok akadályt kellett elhárítani, így csak azok a városok tudtak korszerű csatornahálózatot építeni, ahol a társadalmi-kulturális igényeken túl, a pénzügyi feltételek is adottak voltak.

A csatornahálózat kiépítésének szorgalmazásában, a tudományos felfedezések mellett,²⁵ igencsak nagy szerepet kaptak a figyelemfelkeltő írások, akciók. A higiéniai ismeretterjesztés egyik legkorábbi képviselője Fodor József, a *Közegészségügy Angolországban*²⁶ című munkája által próbálta minél szemléletesebben bemutatni az angliai utazásai során szerzett tapasztalatait és megfigyeléseit. „*Európa művelt államaiban mindenütt visszhangzik a kívánság, egészségügyi reformok életbeléptetése után.*”²⁷ – kezdte bevezetőjét Fodor József. A leírt mondatból a „művelt” szóhasználatot érdemes kiemelni, ugyanis a következőkben, a köztisztaságot egyre többen kezdték el rendszeresen összekötni a kulturáltsággal, a civilizációs haladással és a modernizációval: „*Városaink vezetőségein és művelt polgárságán múlik, hogy e fejlődés el ne maradjon*”²⁸ – foglalta össze Pazar István mérnök, hogy szerinte kik kellene kezdeményezzék a köztisztasági infrastruktúra kiépítését. Mindezzel arra próbáltak utalni, hogy a tisztaság és rendezettség utáni igény szoros összefüggésben áll az adott település kulturális színvonalával. Az üzenet egyszerű: ahol nincs igény köztisztaságra, ott a műveltségi szint alacsony.

Az 1880-as években az közegészségügyi tájékoztatás fokozódott, aminek következtében számos, a csatornázást rendkívül pozitívan²⁹ bemutató szakdolgozat látott napvilágot.³⁰ Schaffer Antal³¹ például az alábbiakat vetette papírra 1885-ben: „*Alig van neme az emberi tevékenységnek, mely a városok fejlődésére hatalmasabb és irányadóbb befolyást gyakorolhatna, mint a műszaki munkálatoknak egyik legfontosabb része: a csatornázás, mert a kulturális, közegészségi, tisztasági és közgazdasági követelményeknek megfelelő csatornarendszer létesítése által, a városok fokozatos felvirágzását a leghatásosabban lehet előmozdítani.*”³² Kolozsváron ugyancsak

25 | Max Pettenkofer, a modern higiénia atya által hangoztatott köztisztasági intézkedések (a talaj kiszárítása, a hulladék elszállítása és az állandó tiszta víz biztosítása), valamint a Robert Koch 1884-ben tett felfedezése, mely során azonosította a kolerát okozó bacilust – ami végképp egyértelművé tette, hogy a fertőzött ivóvíz és az ürülék a járvány elsődleges terjesztői – új megvilágításba helyezték a szennyvízelvezető rendszerek jelentőségét.

26 | FODOR 1873.

27 | FODOR 1873: VII.

28 | PAZAR 1903: 557.

29 | Miklós Ödön például, az 1882-ben publikált tanulmányában a szennyvízelvezető rendszer roppant fontosságát próbálta kihangsúlyozni: „A tárgy [csatorna] oly széles alapokon, oly annyira közérdekű, [...] hogy ez kötelességszerűen gondozást igényel...” MIKLÓS 1882: 222.

30 | DEÁKY 2009: 74.; 2012: 260.

31 | Schaffer Antal, királyi főmérnök, műszaki tanácsos.

32 | SCHAFFER 1885: 255.



Erdélyben a rendezett tanácsú városok körében volt nagy a lemaradás. Segesváron még 1914-ben is egy az utca közepén haladó kezdetleges sánc biztosította a szennyvízelvezetést. Fortepan / Magyar Földrajzi Múzeum / Erdélyi Mór cége.

ezekben az években Gamauf Vilmos mezőgazdasági tanár, Kugler Mihály főmérnök, S. Pataky Leó, Salamon József, Genersich Antal, Szombathelyi Gusztáv, Mihály László, Weress Lajos, Bartha János városi orvosok is tollat ragadtak és hosszabb cikkekben, dolgozatokban és jelentésekben vázolták fel, hogy milyen köztisztasági gondok vannak a városban, és hogy miért volna indokolt mihamarabb kiépíteni a csatornavezetékét.³³ A cikkek javarészt szakmai szempontok mentén készültek, viszont egyes szerzők, a hatás fokozása érdekében előszeretettel állították szembe Kolozsvár előkelőségét, nagyságát, kulturális színvonalát a város rendezetlenségével és köztisztasági gondjaival: „*Kolozsvár közönségének túlnyomó része intelligens, előkelő; egy országrész arisztokráciájának gyűlpontja, ez arisztokráciához hozzá növekedett középosztállyal. Úri élet, úri szokások. A ki pedig úr, az szeret fényesen mulatni. Fényes multságaink egyetlen helye az 'ügynevezett' városi vigadó. Ez ott dőlningezik a monostor utcában; egy ganéjos kapualja alól szűk alacsony falépcsőn fel két sötét*

33 | Magyar Polgár, 1881. 3. 18-20-23. 25-27-30. április 1; Ellenzék, 1882. 6. 10-12-13-14-15-16-17. 19-20-21-22-23-26-27; Magyar Polgár 1883. 8. 10-11-12; Magyar Polgár, 1879. 5. 22.

lyukba s ezekből egy tudó színre festett csűrbe jut laktopános úr és selyemszályos kisasszony.”³⁴ De ha kellett, akkor a korábban említett műveltségre történő utalásokat sem voltak restek használni.³⁵ Ezzel elsősorban a kolozsvári elit gyengepontját, azaz a kulturális felsőbbrendűségbe vetett hitüket kívánták célba venni. Törekvésük nem volt alaptalan, hiszen Kolozsváron az adófizetők 85%-át az értelmiségiek adták,³⁶ emellett a városi képviselőtestületben is föltöbb nagy arányban voltak jelen.³⁷ Ennélfogva jogosan gondolhatták azt, hogy az *intelligencia fellegvárának* becézett város elitjét az ilyesfajta hangvételű írásokkal cselekvésre készíthetik.

A figyelemfelhívó akciók nem maradtak hatás nélkül és idővel a közgondolkodás átalakulásához vezettek, melynek eredményeképp a század végére a köztisztasági infrastruktúra létesítését sokan presztízs kérdésnek, az urbanizáció fontos fokmérőjének tekintették.³⁸ „Egy város civilizációjának színvonala a köztisztaság iránti érzék fejlesztésében jut kifejezésre” – állapította meg Kőváry László.³⁹ Az is sokatmondó, hogy az 1893-as kiadású *Pallas Nagy Lexikona* a következőképpen határozta meg a csatornahálózat fontosságát: „A városok tisztasági és egészségi állapotának rendezésénél a csatornázásnak igen fontos, elsőrendű szerepe van.”⁴⁰ Ezeket a gondolatokat a korabeli sajtó is átvette, ami miatt nagyobb nyomás helyeződött a városvezetőkre. A helyi napilapok ugyanis rendszeresen követték a városukban, illetve az országban zajló infrastrukturális beruházásokat, és folyamatosan számonkérték a városvezetőket a fejlesztések elmaradása vagy a kivitelezések lassúsága miatt – bizonyos esetekben ott is csatornát követelve, ahol ez egyelőre nem feltétlenül volt indokolt.

A csatornaépítkezések szinte kivétel nélkül követő jellegűek voltak. Vagyis a szennyvízelvezető rendszereket csakis az igények és követelmények kialakulása után létesítették. A városok többsége a központi területek csatornázására koncentrált, a külvárosi részek egyelőre háttérbe szorultak. Emögött főként pénzügyi és gyakorlati okok húzódtak, hiszen a gyéren lakott peremterületeken nem volt akkora szükség a korszerű csatornarendszerre, mint a nagyobb lakossággal és népsűrűséggel rendelkező központi városrészben. Ennél-

34 | Magyar Polgár, 1880. 4. 3.

35 | „A civilizált országok bármely szamba vehető városa alig van ma már híján a szerves élet ezen első és legnélkülözhetetlenebb kellékeinek [vízvezeték, csatornahálózat]. Bár rámondhatnék, hogy ezen városok között Kolozsvár is feltalálható. Hiszen Kolozsvár ma már nemcsak történelmi tradíciók városa, a bástyafalak ledöntésével megnyíltak falai a kultúrának, Kolozsvár ma már az egész hazáé, a világé.” Magyar Polgár, 1881. 3. 18.

36 | BELUSZKY 1990: 25.

37 | FERENCZI 2018: 254.

38 | Párizsban például a fővárosi elit a csatornák folyamatosan emelkedő bűzös szennyvizét a városi társadalom degenerálódásának fokmérőjeként határozta meg. Tehát minél magasabb szinten állt a szennyvíz, annál züllöttebb, feslettebb volt a társadalom. CORBIN 1986.

39 | KŐVÁRY 1892: 12.

40 | Pallas 1893: 635.



A Nagypiac, a későbbi Főtér északi sora, középen az 1883-ban lebontott Lábasház. Távolabb a Belmonostor utca. Kolozsvár, Veress Ferenc fényképe, 1869. FSZEK, Budapest gyűjtemény, 082031

fogva a vízvezetékkel rendelkező magasabb népsűrűségű és fejlettebb városrészekre érte meg csatornarendszert építtetni.⁴¹ „[...] helyesen működő csatornarendszer egységes vízvezeték nélkül nem képzelhető, s mindaddig, míg valamely város vízvezetékkel nem rendelkezik, modern értelemben vett fejlődésre nem számíthat” – összegezte Pazar István a két közműhálózat lényegét.⁴² Ahhoz ugyanis, hogy a csatorna megfelelően kitisztuljon, állandó öblítést igényelt, amit csakis a vízvezeték tudott biztosítani. Ellenkező esetben az ürülék visszamaradt, megposhadt, és erős bűzt árasztott.⁴³ A probléma viszontagságait Kolozsvár lakosai is megtapasztalhatták: „*kényes lett a helyzet a miatt, hogy csatorna-hálózatunkat úgy építettük*

41 | BARCZA 1892: 162.

42 | PAZAR 1903: 557.

43 | A probléma elhárítása érdekében 1898-ban Budapesten kezdeményezték a csatornák bűzelzárával történő felszerelését. UMBRAI 2014: 36.

*ki, hogy a város összes szennyét, excrementumait az fogadja be. A szenny bele is kerül a csatornába, de nincs, a mi kimossa, s az ott büzködik, ott termeli a fertőző járványok csiráinak milliárdjait.*⁴⁴

Éhen Gyula, Szombathely polgármestere nem véletlenül írta a következőket: „Csatornázás és vízvezeték olyan, mint a siámi ikrek. Nem lehet őket szétválasztani. Vagy ha szétválasztjuk, különválásukban elsatnyul mind a kettő, egyik fél sem felel meg teljesen céljának.”⁴⁵

Magyarországon az első betonból és téglából készült csatornát, az iparosodás káros környezeti hatásainak leginkább kitett Pesten és Budán létesítették 1870-ben. Egy 1876-s kimutatás szerint azonban a tégl- és betoncsatorna a főváros 82,5 km hosszú szennyvízvezető rendszerének csak az egyharmadát tette ki. A többi „csatornának nevezett földalatti alagút a csatorna névre igényt alig tarthatott...”⁴⁶ A korszerűbb, úsztató⁴⁷ típusú csatornarendszer csak az 1890-es években létesült. Ugyancsak ekkortájt kapott korszerű csatornát Arad, Besztercebánya, Fiume, Szeged és Szombathely.⁴⁸ 1910-re a rendezett tanácsú városok háromnegyede (83) és szinte az összes törvényhatósági város rendelkezett valamilyen típusú csatornarendszerrel.⁴⁹ Mindazonáltal a város nagy részét behálózó, modern vezetéke csupán a települések 13%-ának volt.⁵⁰

Erdélyben az 1910-es évekig mindössze két városnak – Kolozsvár és Marosvásárhely – lett korszerű csatornarendszere. A kolozsvári csatorna egy tervszerűen kialakított, ún. általános, úsztató típusú, míg a marosvásárhelyi általános, egységesített rendszerű volt. Ugyanakkor egyik város csatornahálózata sem terjedt ki az egész településre. Vagyis ez azt jelentette, hogy az ürülék kézi kihordása, elszállítása továbbra is fennállt. De ez többnyire a város peremterületeit érintette. Brassóban és Nagyszébenben ekkor még nem létezett korszerű szennyvízvezető rendszer, ám mindkét városban már megkezdték az építkezési munkálatokat. Szintén építés alatt állt a dévai, csíkszeredai és székelykeresztúri csatorna.⁵¹

44 | Magyar Polgár, 1898. 4. 26. A probléma nem sokáig állt fenn, ugyanis már ebben az évben átadták az új szász-fenesi vízművet.

45 | ÉHEN 1897: 77.

46 | ÖHLER 1897: 33.

47 | „Az úsztató rendszer alapelve az, hogy úgy az emberi és állati szilárd és folyékony ürülék, valamint az elhasznált háztartási szenny víz, a gyárak vizei, továbbá az esőzések csapadéka egy közös csatornába felfogva vezetettek el és pedig úgy, hogy a megfelelő bőségű nyílással bíró csatornának oly esés adatik, amely mellett a csatornafolyadék a szilárd anyagok közül a lebegőket úsztatva, a súlyosabbakat pedig forgatva és görgetve, akadály nélkül tovább szállítsa” – Pallas 1893: 635.

48 | MELEGA 2012: 24.

49 | Magyarország városainak háztartása 1916: 34–35.

50 | MELEGA 2012: 24.

51 | PÁL 2003: 441.; THIRRING 1912: 429–430.

A városi vízellátó rendszerek kiépítése – okok és igények

Erdélyben, akárcsak Magyarország többi részén a vízvezeték-építkezések első hulláma a 19. század utolsó évtizedére tehető. A közműhálózat létesítését elsősorban a köztisztasági és közegészségügyi⁵² követelmények határozták meg, melyekhez kényelmi és esztétikai szempontok kapcsolódtak. Némely városoknál azonban a modernizációs kényszer, a haladás utáni vágy,⁵³ míg máshol a vagyonbiztonság és tűzvédelmi prioritások álltak a kiépítés háttérében. Az ipar vízigénye csak kivételes esetekben volt a vízvezeték létesítésének katalizátora. Igaz, a gyárpar – a budapesti és a fiumei üzemeket leszámítva –, kevésbé követelte a vezetékes vizet.⁵⁴ Ez részben a hazai ipari termelés kezdetlegességéből, részben pedig abból fakadt, hogy a gyárak természetes úton, a folyami hálózatról fedezték vízszükségletüket.⁵⁵ Kolozsváron és Marosvásárhelyen a gyárak szinte kivétel nélkül a folyó és a malomárok mellé települtek, vagy saját házi vízvezetékét építették amelyeket ugyancsak természetes vízfolyamok tápláltak.⁵⁶ Akadtak viszont olyan szakemberek, akik teljesen más szempontból nézték a vízvezeték gazdasági jelentőségét. Például Salamon József kolozsvári orvos, az 1880-ban megjelentett munkájában arról elmélkedik, hogy a köztisztasági infrastruktúra létesítése következtében évi kétszáz embert, vagyis ahogy ő fogalmaz: évi „200 felnőtt munkás egyént menthetnének meg”. Azt is kiszámolta, hogy mindezzel „kétszázezer forinttal gazdagítanánk városunkat”.⁵⁷ Tehát Salamon úgy vélte, hogy a gyárak által alkalmazott munkások jó egészségi állapotának megőrzése végső

52 | Schustler József, 1897-ben publikált tanulmánya egyértelműen kimutatta, hogy a század közepén számos magyarországi város talajvíze kifogástalan volt. Ugyanakkor ezek a városok nem gondoskodtak időben a pöcegödrök felszámolásáról, a talaj kiszáritásáról, emiatt az oda bekerült ürülék a talajban szétszivárgott, megfertőzve a közutak vizét. Schustler szerint, ha a városok csatornarendszereket építettek volna, akkor a fertőzés elkerülhető lett volna. Így azonban a városok vízvezetékek létesítésére kényszerültek. Pedig a meglévő közutak még hosszú ideig képesek lettek volna ellátni a települések lakosait. SCHUSTLER I. 1897: 17.

53 | Ha a város rendelkezett vízvezetékkel, akkor ez általában elismerést hozott: „Elsőrendű világítás. Csatorna. Vízvezeték” – írták Marosvásárhelyről. Ha pedig nem, akkor lesújtó véleménnyel voltak róla: „A meglehető középkeresetű utcákban a város nem gondoskodott a kanalizációról, mert vízvezeték még nincs a városban, s így az utcákon mindenféle szag, csak jó szag nem terjed, a minek eltűrésére valóban erős ideggel kell hogy rendelkezzen a járó-kelő” – jellemezte Kolozsvárt a Siebenbürgen. Eine Darstellung des Landes und der Leute című útikönyv. Budapesti Hírlap, 1913. 1. 15.; Magyar Polgár, 1885. 12. 25.

54 | Például az egyik legiparosodottabb városban, a magyar Manchesternek becézett Temesváron, hosszú ideig a közutak és a természetes folyamok biztosították a termeléshez szükséges vízmennyiséget.

55 | Az iparosodás kezdeti időszakában a fejlett nyugat-európai, pontosabban párizsi üzemek is vízvezeték helyett, inkább kutakat ástak, vagy valamilyen természetes vízfolyás mellé települtek (természetesen idővel, az ipari növekedés folytán, ez nem volt sokáig fenntartható). Angliában viszont a gyárak a kezdetektől fogva kifejezetten követelték a vezetékes vízellátást. GUILLERME 1988: 109.

56 | FAZAKAS et al 2021: 216., 245.

57 | SALAMON 1880: 35.



Gyergyószentmiklóson nemhogy vízvezeték, de még közkutak sem voltak. A lakosság patakokból és forrásokból szerezte be a szükséges vízmennyiséget. Fortepan / Asztalos András.

soron az üzemi termelés zavartalan folyását segíti. Kugler Mihály kolozsvári főmérnök a vízvezetékot szintén a gazdasági fejlődés egyik hajtómotorjaként írta le.⁵⁸

Magyarországon az egyik legrégebbi vízvezeték – mely a hegyi forrásokat összegyűjtve szállított vizet a település közkútjába – Bártfán készült. Késmárkon (1860), Szegeden (1863) szintén az országosnál valamivel korábban épültek vízvezetékek, ám ezek mindegyike nagyon kezdetleges rendszernek számított.⁵⁹ Az első korszerűbbnek nevezhető vízművet 1869-ben helyezték üzembe Pesten, ám a (kolera miatt) sebtében felállított berendezést ideiglenesnek szánták. Csupán évtizedek múltán, 1893-ban készült el az egész várost

58 | FAZAKAS 2021: 123.

59 | REIZNER 1899: 215.; Magyarország városainak háztartása 1916: 127.



Erdélyben a rendezett tanácsú városok körében volt nagy a lemaradás. A korszerű csatornahálózat és vízvezeték hiánya a közlekedést és a szállítást is jelentős mértékben nehezítette. Fortepan / Magyar Földrajzi Múzeum / Erdélyi Mór cége.

behálózó vízvezeték, mely elsődlegesen a közegészségügy és a higiéniai állapotok javítása szempontjából volt fontos.⁶⁰ Az ország más településein szintén az 1890-es évektől kezdődtek el a vízvezeték-építkezések. A munkálatokat eleinte többnyire angol, később pedig német mérnökök, szakemberek irányították. Az újonnan létrehozott hálózatok szinte kivétel nélkül – az aradi és sepsiszentgyörgyi vízmű magánkézben volt – városi tulajdonban voltak. Ez főképp a század utolsó harmadát meghatározó községesítési várospolitikai következménye.⁶¹

A Belügyi és Földművelésügyi Minisztérium szerint 1895-ben 232 vízvezeték volt üzemben, 7 építés alatt és 24 tervezésben, továbbá 1031 fúrt és 664 artézi⁶² kútát használták.⁶³ Ez utóbbi vízszerszési technológia főleg az Alföldön elhelyezkedő települések körében volt

60 | Noha a káposztásmegyeri komplexum tervei már jóval korábban elkészültek, a végső löketet az 1892-es kolerajárvány adta meg. SIPOS 1996: 208.

61 | Magyarország városainak háztartása 1916: 127.; MELEGA 2012: 23.; SIPOS 1996: 5–6.; THIRRING 1912: 432.

62 | Mélyre fúrt kút, ahonnan a víz magától tör fel.

63 | SCHUSTLER 1897: 16–17.

elterjedt, ugyanis földrajzi elhelyezkedésükből adódóan nem tudtak hegyi forrásokból, vagy víztárolókból táplált vízvezetékrendszert kiépíteni. Az artézi kutat használó városok vízellátása így is kielégítő volt, ugyanakkor egyes helyeken – pl. Békéscsaba – a felszínre törő vizet hűteni kellett, ahhoz, hogy az ivásra is használható legyen. A térségben a törvényhatósági városok körében csak Szegednek, a rendezett tanácsú városok közül Szolnoknak volt modern vízvezetéke.⁶⁴

1910-re a törvényhatósági városok valamivel több mint fele (14) megoldotta a vízvezetékek kérdését, viszont ez kizárólag Fiume városában képezte a kizárólagos vízellátási módot. A többi városban a hagyományos vízellátó metódusok még hosszú ideig használatban maradtak. A rendezett tanácsú városok mindössze negyedrészenek volt korszerű, vízművel ellátott vízvezetéke, a maradék továbbra is a közkutak által biztosította a napi vízszükségletek fedezését.⁶⁵ A korszak végére a városok 31%-ának sikerült modern vízművet és vízvezetéket építtetni.⁶⁶

Az erdélyi és partiumi városok közül a legelső vízművet Kolozsváron helyezték üzembe 1887-ben, de ez egyelőre csak a város egy kis részét látta el vízzel. A nagyobb kapacitású vízüzem 1898-ban indult be. Brassó és Nagyszében városának vízműve 1894-ben készült el, a nagyváradi 1895-ben, a sepsiszentgyörgyit 1899-ben avatták fel. A marosvásárhelyit viszont csak 1908 végén adták át. A vízművek egytől egyig az önkormányzatok tulajdonát képezték.⁶⁷ A legnagyobb vízszállító kapacitása az 1898-ban kiépített kolozsvári vízműnek volt: évente 3 187 429 köbméter vizet tudott szolgáltatni. Ezt csak a budapesti vízmű szárnyalta túl. A kolozsvári után a nagyváradi (2 300 000 köbméter) és a nagyszebeni (950 000 köbméter) következett, a legkisebb kapacitással a marosvásárhelyi vízmű rendelkezett (évente 500 000 köbméter).⁶⁸

A felsorolt erdélyi városok szinte mindegyike más-más vízszerezési módszert alkalmazott – nyilván ebben meghatározó szerepet játszott a települések földrajzi elhelyezkedése. A kolozsvári és nagyszebeni vízmű elsősorban talajvizekből gyűjtötte vizét. Az előbbi talajvízzel táplált kutakból, az utóbbi pedig völgyi talajvizekből. Nagyváradon a vizet vízgyűjtőkből szivattyúzták fel a város víztározóiba, majd onnan a háztartásokba. Brassóban is hasonló technikával biztosították a város vízellátását. Marosvásárhely viszont külső telepi kutakból szerezte be a szükséges vízmennyiséget. A leghosszabb fővezeteki vízcsőhálózata Nagyváradnak volt (90 km), a legrövidebb Marosvásárhelynek (8,2 km).

64 | Magyarország városainak háztartása 1916: 34–35.; SCHUSTLER 1897: 16–17.

65 | Magyarország városainak háztartása 1916: 34–35.

66 | MELEGA 2012: 23.

67 | PÁL 2003: 440.; FLEISZ 1999: 122.; THIRRING 1912: 431–433.; SCHUSTLER II. 1897: 86.

68 | THIRRING 1912: 431–433.

A fővezetékekből kiágazó vízelosztó csövek vonatkozásában Kolozsvár rendelkezett a legkiterjedtebb hálózattal (65 km). Ami a vízvezetékhez hozzákapcsolt házak számát illeti, Kolozsvár a maga 2300 háztartásával csak a második, az első helyen Nagyvárad állt, ahol csaknem 3550 háztartás használt vezetékes vizet. Ugyanakkor az eladott vízből Kolozsvárnak 10 000 koronával nagyobb bevétele származott (186 000 korona), mint Nagyváradnak (175 025 korona). A többi erdélyi városról a következő adatok vannak: Brassóban 1740, Nagyszebenben 1450, míg Marosvásárhelyen 900 házhoz volt beszerelve a vízvezeték. Ennek magyarázata, hogy a marosvásárhelyi vízmű készült el a legkésőbb (1908), és ebből kifolyólag a vízvezeték beszerelése is csak ezután kezdődhetett el. A marosmenti város eddig folyamatosan az összehasonlítások végére került, azonban a vízárakat illetően, rögtön az első helyre tornázta fel magát, ugyanis a városban rendkívül sokba, 36 fillérbe került a víz köbmétere, ami majdnem annyi bevételt generált (160 000 korona), mint Nagyvárad háromszor annyi vízvezetékkel rendelkező háztartása.⁶⁹ Szintén érdekes Brassó esete, ahol a szabályrendelet értelmében mindazon háztartások, telkek, amelyek előtt elhaladt a vízvezeték – függetlenül attól, hogy a víz be volt vezetve vagy sem – kötelező vízdíjat kellett fizessenek.⁷⁰ Annyi különbséggel ugyan, hogy a vízbevezetést mellőző háztartások valamivel kevesebb díjat fizettek. Ez egyébként Kolozsvár esetében is így volt.⁷¹

Erdélyben, akárcsak az ország többi részén a rendezett tanácsú városok körében volt nagy a lemaradás. Ezen városok vízellátásukat ekkortájt nagyrészt közutakból biztosították.⁷² Vízmű egyedül Kézdivásárhelyen volt tervbe véve.⁷³ 1908-ban a következő erdélyi településeken nem üzemelt vízmű: Beszterce, Csíkszereda, Dés, Gyulafehérvár, Kézdivásárhely, Medgyes, Nagyenyed, Szamosújvár, Székelyudvarhely, Vajdahunyad, Zilah. A rendezett tanácsú városok közül a legrosszabb helyzetben Gyergyószentmiklóst találjuk, ahol egyetlen közkút sem működött, a vizet a Békény-patakból szereztek be.⁷⁴ Tehát az

69 | THIRRING 1912: 431–433.; SCHUSTLER II 1897: 78–86.; FAZAKAS 2020: 108–113.; PÁL-ANTAL 2013: 79.; SCHUSTLER I. 1897: 17–18.; FLEISZ 1999: 122.

70 | Pazar István 1903-ban azt feltételezte, hogy a magyar társadalom immáron elég érett ahhoz, hogy belássa, a pótdadók kivetése nem jelentheti a vízvezeték kiépítésének akadályát. Szerinte bármelyik vidéki város művelt [mint láthatjuk itt sem maradt el a „művelt” szóhasználat] polgára hajlandó lenne plusz anyagi terhet vállalni azért, hogy a konyhájában csapból folyjon a víz, vagy legyen fürdőszobája. A sepsiszentgyörgyi polgárok valószínűleg ezt másképp látták. A vízvezetékre kiszabott 7%-os pótdadó ugyanis nagy elégedetlenségekhez vezetett. Igaz, a helyiek már az építkezési munkálatokat is meglehetősen rossz szemmel nézték: „A vezeték csöveinek úgy a szántóföldeken, mint a város utcáin és terein való lerakása alkalmával az újítást gyanús szemmel néző közönség folytonos panaszokkal és akadályozó kifogásokkal élt.” Idézi: PÁL 2003: 440.; PAZAR 1903: 542.

71 | SCHUSTLER II 1897: 86.

72 | Magyarország városainak háztartása 1916: 34–35.

73 | PÁL 2003: 441.

74 | THIRRING 1912: 431.

erdélyi városok vízellátásában a közkútaknak továbbra is meghatározó szerepük volt. Itt érdemes kiemelni, hogy a közkútak nemcsak az ivóvíz biztosítása és kisebb köztisztasági teendők elvégzése szempontjából voltak fontosak, hanem központi jelentőségük volt a közösség – elsősorban a társadalom alsóbb rétegeinek – szociális életében. A városban dolgozó cselédek, inasok, napszámosok reggelente és este itt gyűltek össze, információt cseréltek, pletykáltak, párkapcsolatot létesítettek, vagy épp vitás ügyeiket rendezték.⁷⁵ Sok erdélyi kisvárosban a szokás csupán a 20. század második felében, mikor a közkútak helyét fokozatosan átvette a házivízvezeték, maradt abba.

Összegzés

Erdélyben mind a vízvezeték, mind pedig a csatornahálózat kiépítése a 19. század utolsó évtizedében vette kezdetét. Általában véve a vízvezetékek létesítése kapott nagyobb hangsúlyt, a szennyvízelvezető rendszerek csak ezután kerültek a figyelem középpontjába. Mindkét rendszer esetében a városok folyamatosan romló köztisztasági állapota képezte a kiépítés legfőbb indokát. Itt nagyrészt a talajvizek szennyeződése – mely, mint láthattuk a csatorna hiányából fakadt – okozta az elsődleges problémát, ami a vízvezeték létesítéséhez vezetett. A köztisztasági helyzet azonban ezzel nem oldódott meg. A gyorsan fejlődő, nagyobb népességnövekedést produkáló városokban az ürülék és a szennyvizek elvezetése továbbra is állandó gondok forrását alkotta, így rövidesen a csatornahálózat kiépítése elkerülhetetlenné vált. Más városokban viszont a fürdőszobák és öblítéssel toalettek terjedése kényszerítette ki a szennyvízelvezető rendszerek létesítését, mivel a fokozott vízhasználat következtében a régi, kezdetleges csatornák már képtelenek voltak rendeltetésüknek megfelelni.

A köztisztasági infrastruktúra kivitelezésében igencsak fontos szerepe volt a szakemberek által folytatott tájékoztató akcióknak, valamint a sajtó e téren kifejtett követelőző hangnemének. Azon túlmenően, hogy felhívták a közműhálózatok közegészségügyre gyakorolt jótékony hatását, ezeket a társadalom kulturáltságával is összekötötték. Ez utóbbi – valószínűleg szándékosan sulykolt – kommunikációs stratégia nem maradt eredménytelen, és hosszú távon sikeresen befolyásolta a közvélemény gondolkodását.

A korszak végére a törvényhatósági joggal rendelkező városok jelentős részének sikerült modern vízvezeték és csatornarendszert létesíteni, de a hálózatok csak nagyon kevés esetben terjedtek ki az egész településre. Néhány várost leszámítva, a vízellátó és szennyvízelvezető rendszerek mellett, a közkutak és az emésztőgödörök továbbra is

75 | FAZAKAS et al. 2021: 241.

a hétköznapi szerves részét alkották. Ugyanakkor a csatorna- és vízvezeték-beruházások és -fejlesztések egy olyan modernizációs folyamatot indítottak el, mely fokozatosan a település behálózását eredményezte, ez pedig mind a társadalom, mind a gazdaság javát szolgálta.

A rendezett tanácsú városok, vagy az ennél jelentéktelenebb települések vízellátása és csatornázása még nagyon sokáig nem rendeződött, bár azt hozzá kell tenni, hogy sok helyen nem is volt ezekre szükség. Az alacsony számú lakosság, a nagyobb fokú urbanizáció elmaradása azt jelentette, hogy a hagyományos módszerek és technikák még hosszú ideig képesek voltak eredeti rendeltetésüknek megfelelni.

Felhasznált források és irodalom

Felhasznált források

1876. évi XIV. törvénycikk a közegészségügy rendezéséről (<https://bit.ly/3dt8Um2>, letöltés 2020. jún. 30.)

Magyarország városainak háztartása az 1910. évben. (Magyar statisztikai közlemények. Új sorozat, 58. kötet) Kiadja a Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal. Budapest, 1916.

THIRRING GUSZTÁV: *A magyar városok statisztikai évkönyve.* Budapest, 1912.

Budapesti Hírlap, 1913. január 15.

Budapesti Napló, 1899. december 31.

Ellenzék, 1882. június 10. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 19. 20. 21. 22. 23. 26. 27.

Magyar Polgár, 1879. május 22; 1881. március 18. 20. 23. 25. 27. 30. április 1; 1883. augusztus 10. 11. 12; 1885. július 7; december 25; 1898. április 26; 1903. február 13; 1903. december 17.

Pallas Nagy Lexikona. 4. kötet. Budapest, 1893.

Felhasznált irodalom

ABELLAN, JAVIER 2017: *Water supply and sanitation services in modern Europe: developments in 19th-20th centuries.* University of Salamanca.

BARCZA KÁROLY 1892: *Barcza Károly tb. kulturfőmérnök részletes jelentése az 1891-dik évi működéséről.* Vízügyi Közlemények, 5. sz.

BARCZA KÁROLY 1893: *A Schone féle városi csatornázórendszer.* Magyar Mérnök és Építész Egylet, 10. sz.

- BELUSZKY PÁL 1990: A polgárosodás törekény váza – Városhálózatunk a századfordulón. *Tér és Társadalom* 3–4. sz.
- BOGDÁNYFY ÖDÖN 1894: *Nagyvárosok csatornázása*. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője, 1–40. sz.
- COOK, G. C. 2001: *Construction of London's Victorian sewers: the vital role of Joseph Bazalgette*. *Postgraduate Medical Journal*, 914. sz.
- DE FEO, GIOVANNI et al. 2014: *The Historical Development of Sewers Worldwide*. *Sustainability*, 6. évf.
- DEÁKY ZITA 2009: *Közegészségünk miseriái – köztisztasági kérdések Magyarországon a 19. század végén*. In: *Tiszta sorok – Tanulmányok a tisztaságról és a tisztálkodásról*. Szerk. Juhász Katalin. Budapest.
- DENNIS, RICHARD 2008: *Cities in Modernity: representations and productions of metropolitan space, 1840–1930*. Cambridge.
- ÉHEN GYULA 1897: *A modern város*. Szombathely.
- FABINYI RUDOLF 1882: *A vízről, levegőről, talajról, különös tekintettel Kolozsvár egészségügyi viszonyaira*. Kolozsvár.
- FAZAKAS LÁSZLÓ 2020: *Ipar és infrastruktúra kapcsolata a dualizmus kori Kolozsváron*. Erdélyi Múzeum, 1. sz.
- FAZAKAS LÁSZLÓ 2021: „A megváltást a vízvezeték kiépítésétől várjuk” – *A vízellátó és szennyvízelvezető infrastruktúra iránti igények Kolozsváron a dualizmus korában*. Erdélyi Múzeum, 1. sz.
- FAZAKAS LÁSZLÓ et al. 2021: *Minta és felzárkózás. Kolozsvár és Marosvásárhely fejlődéstörténetének összehasonlítása Szvacsina Géza és Bernády György polgármestersége idején*. Kolozsvár–Marosvásárhely.
- FERENCZI SZILÁRD 2018: *Kolozsvár várospolitikája 1890–1914*. Doktori disszertáció, BBTE, Kolozsvár.
- FLEISZ JÁNOS 1999: *Nagyvárad urbanizációjának jellegzetességei a századelőn (1900–1914)*. In: *Urbanizáció a dualizmus korában. Tanulmányok Budapest múltjából*. Szerk. Szvoboda Dománszky Gabriella. Budapest.
- FODOR JÓZSEF 1869: *Az árnyékszékrendszerekről*. Pest.
- FODOR JÓZSEF 1873: *Közegészségügy Angolországban*. Pest.
- FÓNAGY ZOLTÁN 2016: „*Utczai és házi szemét, canalis ürülék*” – *Történetek a köztisztaságról 2. rész*. *Mindennapok története*, március 18. (<https://bit.ly/3pVzr0A>, letöltés 2021. jún. 30.)

- GUILLERME, ANDRÉ 1988: *The Genesis of Water Supply, Distribution, and Sewerage Systems in France, 1800–1850*. In: *Technology and the rise of the networked city in Europe and America*. Szerk. Joel A. Tarr, Gabriel Dupuy. Philadelphia.
- KÖVÁRY LÁSZLÓ 1892: *Kolozsvár köztisztasági és közegészségügyi mozgalmai és kívánalmai*. Kolozsvár.
- MELEGA MIKLÓS 2012: *A modern város születése. Szombathely infrastrukturális fejlődése a dualizmus korában*. Szombathely.
- MIKLÓS ÖDÖN 1882: *Városok csatornázása hygienia, mezőgazdaság és technika szempontjából*. Magyar Mérnök és Építész Egylet, 3. sz. 204.
- ÖHLER LÁSZLÓ 1897: *A talaj és a talajvíz szennyezettsége Budapesten 1876/9 és 1895-ben*. Orvosi Hetilap, 4. sz.
- PÁLJUDIT 2003: *Városfejlődés Székelyföldön 1750–1914*. Csíkszereda.
- PÁL-ANTAL SÁNDOR 2013: *Marosvásárhely vízművesítése a 20. század elején*. In: *Marosvásárhely történetéből 3*. Szerk. Pál-Antal Sándor – Simon Zsolt. Marosvásárhely.
- PÁL-ANTAL SÁNDOR 2018: *Marosvásárhely vízellátás-története*. Marosvásárhely.
- PAZÁR ISTVÁN 1903: *Városi vízvezetékek és csatornázás*. Természettudományi Közlöny, 409. sz.
- PAZÁR ISTVÁN 1914: *Miskolc város vízvezetéke és csatornázása*. Magyar Mérnök és Építész Egylet, 8. sz.
- REIZNER JÁNOS 1899: *Szeged története III. Egyházak és hitfelekezetek, hatóság és társadalom, egészségügy, iskolák, közműveltség, közgazdaság*. Szeged.
- UMBRAI LAURA: *Így szemeteltek Budapesten. A hulladékgazdálkodás múltja a fővárosban*. Budapest, 2014.
- SALAMON ANTAL 1893: *Kolozsvár szab. kir. város csatornázása és vízvezetéke*. Kolozsvár.
- SALAMON JÓZSEF 1880: *Kolozsvár népesedésének akadályai és javaslatok ezek elhárítására*. Kolozsvár.
- SCHAFFER ANTAL 1885: *A városi csatornarendszerek fejlődésének ismertetése*. Magyar Mérnök és Építész Egylet, 6. sz.
- SCHUSTLER JÓZSEF 1897: *Városok vízellátása és csatornázása az ezredéves országos kiállításon I*. Magyar Mérnök és Építész Egylet, 1. sz.
- SCHUSTLER JÓZSEF 1897: *Városok vízellátása és csatornázása az ezredéves országos kiállításon II*. Magyar Mérnök és Építész Egylet, 2. sz. 86.
- SIPOS ANDRÁS 1996: *Várospolitikai és városigazgatás Budapesten 1890–1914*. Budapest.

Hevő Péter: A komáromi hajógyár 1938 és 1945 között

Amikor az első bécsi döntés után, 1938 novemberében a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR) átvette a komáromi hajógyárat, komoly tervek születtek annak fejlesztéséről és bővítéséről, és ebben a magyar állam részéről partnerre talált. A német–magyar kereskedelem növekedése miatt a vállalat erősíteni kívánta jelenlétét a Felső-Dunán, emellett az újpesti üzemet tehermentesíteni kellett saját hajóparkjának rekonstrukciós programjában. Az állam részéről célszerű volt a befektetést támogatni a győri program teljesítése, valamint a komáromi régió szociális gondjainak enyhítése érdekében. 1940-től így – részben állami segítséggel – komoly építkezések folytak az üzem területén, sőt néhány évvel később a várostól megvásároltak egy kisebb területet a későbbi terveikhez. A kezdeti lendület után azonban a fejlesztések megtorpantak a második világháborús részvétel miatt, és a hajógyár teljes kapacitáson csak rövid ideig működött. A befektetett munka és energia végül nem térült meg, hiszen a front közeledtével előbb a háború szakította szét az állományt, majd az 1938 előtti határok visszaállításával ismét Csehszlovákia kezébe került az üzem.

Péter Hevő: The Komárom shipyard between 1938 and 1945

When following the First Vienna Award, in November 1938, the Royal Hungarian River and Sea Navigation Company Limited (MFTR) took over the Komárom shipyard, serious plans arose for its development and extension, and the company found a partner for that in the Hungarian state. Because of the increasing German-Hungarian commerce, the company wished to reinforce its presence at the upper section of the Danube river, and besides, the plant in Újpest needed to be relieved to implement the reconstruction of its fleet. As for the state, it was expedient to sponsor the investment in the interests of the Győr program implementation and the attenuation of the social problems of the Komárom region. Commencing from 1940, substantial constructions were performed on the plant's area – partly with state support, and a few years later, a small land was purchased from the city to implement their subsequent plans. Following the initial impetus, however, the developments stopped short because of participation in World War II, and the shipyard operated at total capacity only for a short time. The invested work and energy did not return in the end, as with the front approaching, the stock was torn by the war first, and later when the borders were changed back to their status before 1938, the shipyard fell into the hands of Czechoslovakia.



*Figyelmeztető tábla leszerelése a komáromi határátkelőnél.
Fortepan/Magyar Bálint 55796.*

Hevő Péter

A komáromi hajógyár 1938 és 1945 között

Vegyes érzések kavarogtak a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR) küldötteiben, amikor 1938 novemberében körbejárták a komáromi hajógyárat. A város – és vele együtt az üzem – 1919-ben került csehszlovák kézbe, és közel húsz év után óriási örömet jelentett a budapesti képviselő számára a magyar lobogókkal feldíszített városba visszatérni. A jókedvet ugyanakkor beárnyékolta a hajógyárban felfedezett állapotok. A gépek és berendezések többségét a csehek leszerelték, némely épületben pedig szinte életveszélyes volt tartózkodni. Mivel a gyár a MFTR kezelésébe került, és hosszú távon számoltak vele, korszerűsítéséről komoly terveket szöttek. A kezdeti lendület után azonban a fejlesztések megtorpantak a második világháborús részvétel miatt.

Az 1938. szeptemberi müncheni egyezménytől, az első bécsi döntésen át egészen a Felvidék 11 927 km²-nyi területének birtokbavételéig eltelt néhány hónap a magyar–(cseh) szlovák relációban a történeti szakirodalom egyik leginkább feldolgozott időszakát jelenti. Az elmúlt húsz évben kiadott – egyébként kiváló – monográfiák és forráskiadványok többsége főként az első bécsi döntés hátterére, rövid távú következményeire, valamint a visszacsatolt területek politikai, közigazgatási beilleszkedésére fókuszálnak.¹ Ugyancsak az utóbbi évek pozitív tendenciáját erősíti a társadalmi kérdéseket (főként a felvidéki magyarságnak az anyaországhoz fűződő ambivalens viszonyát) feszegető és az 1938-as eseményeket a kortársak szemével bemutató munkák sokasodása.² Helyi szintű kutatások is készültek e korszakból, ezek közül Komárom esete a város szimbolikus (az 1938. októberi magyar–csehszlovák tárgyalások helyszínéül szolgált; Horthy Miklós bevonulása stb.) és speciális, kettéosztott helyzete miatt különösen népszerűnek számít.³

1 | A forrásgyűjtemények közül kiemelendő két, nagyívű munka, a Ladislav Deák szerkesztésében megjelent háromkötetes kiadvány, valamint az MTA BTK TTI gondozásában készült gyűjtemény. Deák (szerk.) 2002–2005; Szarka – Sallai – Fedinec (szerk.) 2017. A szakcikkek és monográfiák közül, a teljesség igénye nélkül lásd: Sallai 2002; Michela 2015; Simon 2014.

2 | Ezek között említhető többek közt: Simon 2010; Sallai 2008.

3 | Lásd például: Bajcsi 2020; Számadó (szerk.) 2008; SZABÓ 2002, Simon 2011; KOVÁCS 2000; Rabi – Számadó – Turi (szerk.) 2015; HORVÁTH 1997.

Hiányosságként említhető ugyanakkor a Felvidék gazdasági betagolásának és a várme-
gyék átfogó összehasonlításának viszonylag csekély mértékű feldolgozottsága. A jelen
tanulmány szempontjából releváns munkák között találjuk Filip Holka fél évszázaddal
ezelőtt, a komáromi hajógyárról írt kötetét, amelyben a szerző az első bécsi döntés utáni
hat és fél évnél egy szerény fejezetet szentelt, mintegy szembeállítva a „hanyatlást” az 1945
utáni „felvirágzással”.⁴ Egy, a gyár alapításának 100. évfordulóján megjelent szlovák nyelvű
kiadvány ugyancsak szűkszavúan, stagnálásként emlékezik ezekre az évekre.⁵ Érdemes
megemlíteni Kovács Miklós 1967-es művét is, amely azonban nem önálló tárgykörként,
hanem a MFTR második világháború alatti működésének egyik ágaként foglalkozik az
üzemmel.⁶ A könyv erősségei közé tartozik bizonyos MFTR-anyagok szó szerinti közlése,
ugyanakkor a források eredete sajnos nincs megjelölve. 2020-ban Boross István írt egy
tanulmányt a MFTR komáromi lenyomatáról, amely érdekes személyes történetekkel
szolgál, de a műhely 1938 utáni átalakulásának bemutatása lényegében a korabeli sajtó-
anyag szó szerinti közléséből áll.⁷

A komáromi hajógyár történetében e rövid és egyben intenzív szakasznak szerettem
volna tehát egy önálló, levéltári forrásokkal alátámasztott tanulmányt szentelni, folytatva
az első Csehszlovák Köztársaság alatti működéséről szóló írásomat.⁸ Ami a forrásokat
illeti, elsősorban a MFTR különböző szerveinek (Elnöki Osztály, Műszaki Főosztály,
Titkárság) beszámolóira, jegyzőkönyveire, levelezésére, kimutatásaira, zárszámadásaira
és tervrajzaira fókuszáltam.⁹

Az első bécsi döntés Komáromban

1938 októbere nyugtalanul telt az akkor még Csehszlovákiához tartozó Észak-Komárom-
ban. Néhány hónap híján húsz évvel azelőtt, 1919 januárjában vonultak be a csehszlovák
csapatok, és az azóta eltelt két évtizedben a település egykori fénye jócskán megkopott.
A törvényhatósági jogú várost lefokozták nagyközséggé, veszélyesen eladósodott, magas

4 | Holka 1969

5 | Holka – Bednár 1998: 36–37.

6 | Kovács 1967

7 | BOROSS 2020

8 | Hevő 2020

9 | Próbálván kiküszöbölni, hogy a helyi ügyekről a MFTR központjába valószínűleg nem minden információ ju-
tott el, kiemelt figyelmet fordítottam a komáromi sajtóanyagokra. Sajnos a pandémia okozta be- és lezárások nem
kedveztek a nemzetközi kutatásoknak, ugyanakkor egy későbbi, szerencsésebb időszakban érdemes lenne kiter-
jeszteni a kutatást az észak-komáromi helyi levéltári forrásokra is.



Csehszlovák–magyar határátkelő a Kis-Duna-ág hídjánál a magyar csapatok bevonulása idején. Fortepan/Magyar Bálint 55799.

munkanélküliséggel küszködött, népessége pedig az ország csehek és szlovákok lakta részeiből való folyamatos betelepülés ellenére csökkent.¹⁰ 1938 őszén, Csehszlovákia felbomlásának küszöbén tehát egy szebb napokat látott város reménykedett abban, hogy háború nélkül kerül vissza Magyarországhoz, egyesül a déli városrészsel, és periférikus helyzetéből kikerülve visszaáll az első világháborúban megrekedt fejlődés útjára.

Miután az 1938. október 9. és 13. között zajló kétoldalú komáromi tárgyalásokon nem sikerült a leendő határokról egy – mindkét fél számára megnyugtató – kompromisszumot kötni, külső feleket vontak be a probléma megoldásába. A városban türelmetlenség lett úrrá, de kisebb rendbontásokon túl nem fajult el a helyzet a lakosság és a rendfenntartó erők között.¹¹ A november 2-án meghozott, első bécsi döntésként ismert német–olasz döntőbíráskodás értelmében Észak-Komárom is visszakerült Magyarországhoz. A városlakók többsége kitörő örömmel fogadta a hírt, és éljenző tömeg, virágosó várta az 5-én bevonuló 6. önálló dandárt, majd másnap Horthy Miklós kormányzót.¹² A helyi magyar lakosságból a „visszatérés” első hetei kétségtelenül olyan eufóriát váltottak ki, amelyekre sokan évtizedekkel később is mosollyal az arcukon emlékeztek vissza. A kezdeti örömet

10 | Az 1930. évi népszámlálás szerint a városnak 21158 lakosa volt, amelyen belül a magyar lakosság aránya 60%-ra csökkent, míg a „csehszlovákoké” 25%-ra nőtt. Simon 2011: 96.

11 | Bajcsi 2020: 12.

12 | Csima 1961: 22.

azonban csakhamar utolérték a mindennapokban jelentkező, gyakorlatias jellegű problémák és az ezekkel járó csalódások.

Az első hónapokban bevezetett katonai közigazgatást 1938 végén polgári váltotta fel és visszaállították a vármegyarendszert.¹³ 1939. július 15-én a két városfelet egyesítették, és annak ellenére, hogy bizonyos tekintetben a jobb parti rész alkalmasabb lett volna megyeközpontnak, történelmi szerepe miatt Észak-Komáromot tették meg a vármegyei, járási és városi igazgatás központjává.¹⁴ A hivatalnokcsere, az elavultnak tekintett közigazgatáshoz és körülményes bürokráciához való visszatérés gyakran feszültséget okozott, ráadásul hamar megmutatkozott az anyaországiak és a felvidékiek mentalitásbeli vagy éppen a választójogról alkotott véleményének különbsége.¹⁵ Gazdasági, szociális téren sem volt éppen rózsás a helyzet, és a magyar állam segítségéhez fűzött elvárások túl magasak voltak ahhoz, hogy a gondokat rövidtávon orvosolni lehessen. Az északi városrész adósságai 1939 nyarán elérték a 2,2 millió pengőt, emiatt a belügyminiszter 1940 februárjában pénzügyi ellenőrzés alá vonta a várost. Bár a törlesztések a következő években gőzerővel folytak, a háború végéig nem sikerült e tehertől teljesen megszabadulni.¹⁶ A jobb parti lakók körében elégedetlenséget váltott ki a hirtelen áremelkedés, az inflálódott korona pengőre való váltása megtakarításaik egy részét elvitte, és elveszítették olyan szociális juttatásokat, amelyek az anyaországi rendszerben nem léteztek.¹⁷ A kistermelőknek húsz év után ismét új felvevőpiachoz kellett alkalmazkodniuk, közülük sokan (főleg a mezőgazdaságban) inkább más vizekre eveztek. Észak-Komárom ekkor már több évtizedes állandó problémája, a magas munkanélküliség makacsul tartotta magát. A helyzeten csak rontott a csehek „búcsúajándéka”, vagyis, hogy a kivonuláskor a hivatalokat, kórházakat, szolgálati lakásokat kiürítették (olykor a leltárkönyvekkel együtt), a gyárakat pedig olyannyira leszerelték, hogy a termelést csak hónapokkal később tudták újraindítani. A hajógyárral sem volt ez másképp, így érdemes megnézni, hogy a magyar állam milyen intézkedéseket fogantatosított annak újraindításáért, és milyen szerepet szánt neki a város talpra állításában.

13 | Az ekkor létrejött Komárom vármegyét Komárom és Esztergom közigazgatásilag egyelőre egyesített vármegyéből hozták létre, és ide csatolták az egykori Pozsony vármegye Magyarországhoz került részeit is. A második világháború végéig hat járásból állt: a Dunaszerdahelyi, Somorjai, Komáromi, Ógyallai, Gesztesi és Tatai járasokból. Brahm 2007: 617

14 | Szabó 2002: 50.

15 | Erről a két évtized alatt végbement „szétfejlődésről”, a szétválasztott közösségek egymásról kialakult illúzióinak szertefoszlásáról kiváló tanulmányokat olvashatunk többek közt Simon Attila, Bajcsi Ildikó vagy Szabó Helga tollából.

16 | MNL KEM, 14.949/1944. Idézi: Szabó 2002: 51.

17 | Az általános drágaság miatt pedig még egy kisebb, helyi jellegű zúgolódásra is sor került Komáromban. ŠA Nitra, f. ŽK III. 14 biz./1939. Idézi: Bajcsi 2020: 17.

Visszatérés a MFTR-hez

A hajógyár esete nagyon érdekes szálként fut végig Komárom 20. századi hullámzó fejlődésén. A MFTR 1898-ban költöztette át győri műhelyét a komáromi Erzsébet-szigetre, egy olyan időszakban, amikor a közúti és vasúti Duna-hidak építésével, a fő vasútvonalakra való csatlakozással a várost elérte az iparosodás és a komolyabb befektetések szele. A hajójavító üzem az első világháborúig folyamatosan bővült, a javítási munkákon túl már gyártást is vállalt, az alkalmazottak száma pedig időnként elérte a 260 főt. 1919-ben Csehszlovákia kezébe került, majd hosszas tulajdonjogi viták után, 1923-ban a prágai kormány 5,75 millió csehszlovák koronát fizetett érte a MFTR-nek.

Komárom a korábbi kedvező (észak–déli, keleti–nyugati irányban is helyi közlekedési csomópontként funkcionáló) helyzetével szemben a két világháború között kettészakadt, az északi városrész pedig egy új állam déli periferiáján vegetált. A kitörést ebből a zsákutcából részben a Duna és a folyami közlekedés jelenthette, nem véletlenül fejlesztették gőzerővel a kikötőt, ugyanakkor a csehszlovák állam a hajógyár kezelését 1923-tól inkább a Škoda Művekre bízta. Az új befektető megjelenésétől sokan azt várták, hogy az általánosan rossz gazdasági helyzetben a hajógyár jelenti majd az egyik kapaszkodót a régió számára, ez a remény azonban csak részben teljesült. Bár a Škoda Művek irányítása alatti másfél évtizedben történtek fejlesztések, ezek csak bizonyos területeken (például a gépesítésben) érvényesültek, és igazi fellendülés mindössze két rövid időszakban, az 1920-as évek végén és az 1930-as évek második felében volt tapasztalható.

Miután a müncheni egyezményvel megkezdődött Csehszlovákia feldarabolása, 1938. október elején lázasan folyt a leszerelés a hajógyárban. Mindez napokkal a kétoldalú magyar–csehszlovák tárgyalások előtt zajlott, tehát a Škoda Művek vezetősége már ekkor reális forgatókönyvként számolt Észak-Komárom elcsatolásával. Az elszállítandó anyagot illetően prioritást élveztek a gépek és a vállalat befektetései, ugyanakkor a Közmunkaügyi Minisztérium megparancsolta a bérlőnek, hogy az állami vagyont is szállítsák el a biztonságosabbnak ítélt Pozsonyba. Az evakuálás október 8-ig húzódott, részben a hajógyári munkások egy részének ellenállása miatt, akik helyett külső munkaerőt kellett a rakodásba bevonni. A magyar sajtó mindezt a revízió előszelének tekintette, és olykor hisztérikus hangú helyszíni tudósításokban számolt be a csehek „fosztogatásairól”.¹⁸

18 | Az újságok október első napjaiban „*bangos kopácsolásról*”, „*izgatott kapkodásról*” írtak, amelyet néhány nappal később „*temetői csend*”, „*pusztító tűzvészhez*” hasonló állapotok követtek. Némely sajtótermék egyenesen azt állította, hogy a gépeken és berendezéseken kívül a csehek elvittek mindent, ami mozgítható volt, sőt a fából készült épületeket is lebontották. Magyarország, 1938. október 4.: 5.; Pesti Napló, 1938. október 6.: 9.; Új Magyarország, 1938. október 5.: 7.; 8 Órai Újság, 1938. október 14.: 1.



Észak- és Dél-Komárom térképen, köztük az Erzsébet-szigettel. MMKM TKGY 1469.

Egy hónappal később, november 6-án hagyták el a csehek a hajógyárat, amely a magyar állam tulajdonába, a kormány megbízásából pedig a MFTR üzemkezelésébe került. A november 2-i bécsi döntés előírta, hogy a csehszlovák kormány gondoskodjon az átengedett területek „rendes állapotukban” való átadásáról,¹⁹ persze utóbbi kitétel mindkét fél számára szubjektív értelmezésre adhatott okot. Amikor a MFTR-képvisellete az átvételkor körbejárt a hajógyár területén, némileg beigazolni látta a sajtóban keringő rémhíreket. A visszatérés természetesen örömmre adott okot, ugyanakkor kiderült, hogy a szerszámgépek nagy részét, valamint a sólya gépi berendezéseit a csehek elvitték, az épületek pedig rendkívül rossz állapotba kerültek. A műhelyek alapvető karbantartása is elmaradt: falai megrepedtek, néhol a tatarozás is hiányzott, a korábban leégett gép-

19 | Az első bécsi döntés szövegét lásd: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/zvhSzakkonyv-magyarok-a-ii-vilaghaboruban-2/a-delvideki-hadmuvelet-1941-aprilis-874/tendenciak-a-ket-vilaghaboru-kozott-88B/az-első-becsi-döntés-szövege-8AB/>

műhelyt pedig nem pótolták.²⁰ Egyértelmű volt, hogy ebben az állapotában a hajógyár nem üzemképes, és komoly összeg ráfordítása nélkül nincs jövője. Abban, hogy a MFTR belevágjon a komáromi hajógyár fejlesztésébe, a magyar kormány pedig anyagilag támogassa azt, több tényező játszott szerepet.

Miután a magyar Duna-szakasz 280-ról 423 kilométerre nőtt, Ausztria bekebelezésével pedig Németország – immáron közvetlen szomszédként – Magyarország messze legfontosabb külkereskedelmi partnerévé vált, a Felső-Duna a folyami szállítás szempontjából felértékelődött. A csehszlovák idők alatt fejlesztett komáromi kikötő így nagy forgalomra számíthatott, az ott telelő és forduló hajók pedig értelemszerűen műszaki karbantartást igényeltek.²¹ Javítási munkálatokra ugyancsak szüksége volt a MFTR-nek a saját állományaéhoz, hiszen épp a hajóparkjának felújításába kezdett. A társaság nagyobb ívű tervei közt szerepelt a dunai államokban felgyorsult hajóépítéssel való versengés,²² amelyhez az újpestivel szemben a komáromi gyárat tekintették megfelelő alapnak. Winckler István vezérigazgató már 1939 őszén ezzel számolt: „A komáromi műhely építési munkálatainak befejezése után a budapesti hajóműhelyt fokozatosan leépítjük és itt csak a legsürgősebb kisebb javításokat fogjuk elvégeztetni, a főjavításokat, új építéseket és átépítéseket pedig a komáromi műhely fogja ellátni.”²³ A kormány szintén érdekelt volt a bővítésben, a fegyverkezési szempontok mellett a visszacsatolt területek felzárkóztatására is áldoznia kellett. Komárom és környékének munkanélküliségi mutatói aggasztóak voltak, a sajtóban az egyik legfontosabb, legértékesebb felvidéki ipari létesítményként említett²⁴ hajógyár pedig egyfajta integrációs mintaprojektté válhatott volna, bizonyítandó, hogy az anyaország a régió szociális gondjait csökkenteni igyekszik.

A MFTR a birtokbavétel után nem húzta az időt, és mihamarabb működésbe kívánta állítani a műhelyt. Miután felmérték a leszerelés okozta károkat, a hiányzó gépi berendezéseket és szerszámokat Budapestről szereztek be, hogy legalább az alapvető munkákat megkezdhessék.²⁵ A gyors intézkedéseknek köszönhetően a műhely első körbejárása után mindössze 10 nappal már „elhangzott az első magyar kalapácsütés, az első magyar munkazaj”.²⁶

20 | Tegyük hozzá, a Škoda Művek a két világháború között elsősorban a versenyképes termékek előállításához szükséges gépek, eszközök beszerzésére koncentrált, a bérelt terület fejlesztése másodlagos volt. Mivel az 1930-as évek végére odáig fajult a helyzet, hogy a lakatos- és bádogosmunkák többségét az udvaron végezték, a műhelyek felújítását a források szerint éppen ekkortájt kezdték volna el. Hevő 2020: 171.

21 | Kovács 1967: 63.

22 | MNL OL, Z-864, 17/88. 1939. február 18.: 7.

23 | MNL OL, Z-864, 17/88. 1939. október 16.: 5.

24 | Honi Ipar, 1938. november 19.: 8.; Magyar Közgazdaság, 1938. november 10.: 2.

25 | A legsürgősebb feladatok elvégzése, úgymint az épületek tatarozása, a szerszámok és gépek beszerzése 83 ezer pengő összegbe kerültek. MNL OL, Z-864, 17/88. 1939. február 18.: 7.

26 | Magyar Közgazdaság, 1938. november 10.: 2.





*A légifotó alsó részén az Erzsébet-sziget,
fölötte a Kis-Duna-ág hídja, 1932.
Fortepan/Eth Zürich 211420.*

Bár a korábbi létszámhoz képest az alkalmazottak száma bezuhant, 140 ember munkához juttatása így is érezhető segítséget jelentett a 2500 fős munkanélküliséggel küszködő városnak.²⁷ Több munkás foglalkoztatására a szerény körülmények között nem volt lehetőség, hiszen az első hónapokban mindössze uszályok és kisebb mérvű gőzhajók javítását vállalták.²⁸ Mivel a műhely egyéb munkákra alkalmatlan volt, a MFTR igyekezett minél több felszerelést visszaszerezni a csehektől, és ez egy évig húzódó vitát eredményezett.

A magyar és csehszlovák kormány között a bécsi döntőbírósi határozat után tárgyalások folytak többek közt e kérdéskörben is, a megromló kapcsolat miatt azonban ezek félbeszakadtak. Magyar részről a Pozsonyba szállított gépek és alkatrészek visszajuttatását vagy azok értékének megtérítését követelték, míg a csehek egy, a tulajdonukat képező hajótestért aggódtak. A MFTR a leromlott állapotú hajógyárban egyedül a villanyerőre berendezett hajókihúzó²⁹ tartotta valódi értéknövekedésnek, ezért elsődleges célja volt annak az elszállított alkatrészeihez hozzájutni. A magyar kormány 320 ezer pengős kárpótlási igényét a csehszlovák kormány elutasította, mivel álláspontja szerint az állami hatóságok a műhelyt üzemképesen adták át, az elszállított anyagok pedig a Škoda Művek tulajdonát képezték.³⁰ Ezzel szemben a Škoda kérte, hogy egy félkész állapotban lévő hajótesten, amelyet 1938 októberében nem tudtak Komáromból elszállítani, legalább az úszóképességhez legfontosabb munkákat elvégezthessék. A vállalat képviselője 1939. február 14-én tárgyalt Budapesten Komarnicki Gyulával, a MFTR helyettes vezérigazgatójával, sikertelenül. Az ügyben a felek között sokáig nem született kompromisszum, majd 1939 őszén az álláspontok hirtelen közeledtek, amelyben vélhetően szerepet játszottak az ekkor már „független” Szlovákia hajózásának felső köreiben történt bizonyos személycserék.³¹ Az ügyet végül a MFTR Igazgatóságának 1939. november 22-i tárgyalása zárta le Pozsonyban, amelynek értelmében az egy évvel korábban elszállított gépek és alkatrészek visszakerültek Komáromba, az ott lévő hajótestet pedig felépítették, és amint úszóképes állapotba került, Pozsonyba küldték.

27 | Pesti Napló, 1938. december 22.: 21.; Budapesti Hírlap, 1939. január 8.: 9.; Új Nemzedék, 1938. december 13.: 7.; Komárommegyei Hírlap, 1938. november 26.: 3.

28 | 1938 végén 4 darab főjavításra váró, valamint 2 darab erősen sérült áruszállító uszályhajó javítását kezdték meg. MNL OL, Z-864, 24. 1939. június 26.: 15.

29 | Körülbelül 350–400 ezer pengő értékűre becsülték a gépet. MNL OL, Z-864, 17/88. 1939. február 18.: 7.

30 | Holka 1969: 107.

31 | Erre utalt Winckler István elnök-vezérigazgató 1939 októberében egy igazgatósági ülésen: „Miatán a Szlovák Dunabajózási Részvénytársaság igazgatóságába a DGT. vezérigazgatója és helyettes vezérigazgatója is beválasztottak, Dilg Hermann mérnöknek, a DGT. h. vezérigazgatójának támogatásával a Pozsonyban tárolt gépeket és egyéb alkatrészeket múlt hó második felében visszakaptuk és azokat már Komáromba el is szállítottuk, hol a vámformalítások elintézése után felszereljük és üzembe helyezzük.” MNL OL, Z-864, 17/88. 1939. október 16.: 5.

Újjáépítés a háború árnyékában

A MFTR szemében a komáromi hajógyár visszaszerzésének jelentőségét tanúsítja, hogy annak felújítása és kapacitásának bővítése már rögtön a visszacsatolás után, 1938 novemberében felmerült.³² 1939 elején az Igazgatóság a költségeket 900 ezer pengőre³³ becsülte, s egy ilyen nagyságú beruházásba a társaság állami támogatás nélkül aligha vágott volna bele. Hosszas tárgyalások kezdődtek ezért a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériummal, míg végül a kormány 500 ezer pengő összeget bocsátott a MFTR rendelkezésére.³⁴ Az építkezések 1940 tavaszán kezdődtek, és olyan szintű műszaki problémákra derült fény, hogy a műszaki szolgálat vezetésével járó teendők ellátására Thamm István gépészmérnököt rögtön igazgatóhelyettesi pozícióban vették fel.³⁵

Miután lebontottak néhány régi, elhanyagolt épületet, azok helyébe egy új műhelycsarnok lépett, amelyet Jászonyi Ferenc építésztechnikus külföldi hajógyárak mintájára igyekezett korszerűen megtervezni.³⁶ A létesítmény 1500 m²-es alapterületű lett, és öt, egyenként 12x25 m-es munkacsarnokból állt. Lényegében ez a csarnokcsoport képezte a hajógyár központját – egy betonlapra épült, masszív falazatú és tetővel rendelkező komplexum volt, amellyel a MFTR méltán büszkélkedett. Ezen belül helyezkedtek el a bádogos-, hajókovács-, hajólakatos-, tűzиковács- és gépműhelyek, aszerint összekötve, hogy a munkafolyamatok miként követték egymást. Az ács- és asztalosműhelyeket tűzbiztonsági okok miatt távol a csarnoktól, a félsziget csúcsa felé eső területen helyezték el egy 12x20 m-es épületben. A műhelyeken kívül iroda- és raktárépületet, valamint légoltalmi óvóhelyet és lakóhelyiségeket is emeltek, és széntüzelésű lángkemencét építettek. Felújítások ugyancsak történtek: a tatarozás mellett kiépítették a vízvezeték- és csatornázási hálózatot, elindították az elektromos berendezés korszerűsítést, régi szerszámgépeket építettek át és újakat szereztek be. Uszályhajók építésére pedig a nagy-dunai oldalon létesítettek sólyateret.³⁷

32 | Magyar Közgazdaság, 1938. december 1.: 2.

33 | MNL OL, Z-864, 17/88. 1939. február 18.: 7.

34 | MNL OL, Z-864, 17/88. 1939. október 16.: 5.

35 | MNL OL, Z-864, 18/91. 1940. január 30.: 2.

36 | Kovács 1967: 63.

37 | MNL OL, Z-864, 24. 1941. július 14.: 13.

A rekonstrukció első fázisa 1940 végén befejeződött, a további tervek közt pedig egy asztalosműhely, munkásöltöző, mosdó, étkező, festőműhely, kétemeletes lakóépület, a szertári tisztviselők részére garázs és anyagraktár építése szerepelt, összesen 290 ezer pengő értékben. Bizonyos beszerzéseket a vezetőség olyannyira sürgősnek ítelt meg, hogy az igazgatósági ülés egybehívása nélkül rendelt több százezer pengő értékben építési anyagot és szerszámgepeket, amelyhez az ülés csak utólag járult hozzá.³⁸ Ezen rövidtávú beruházások egy része végül a háború miatt nem valósult meg, ugyanakkor a társaság Komárom kapcsán hosszabb távon gondolkodott.

Mivel a MFTR a hajóműhelyt hajóépítő üzemmé kívánta fejleszteni és a társasági hajók főjavításain kívül új egységek gyártására is felhasználni, úgy érezte, erre nem lesz elégséges az addig használt 8 és fél katasztrális holdnyi terület. Mivel kelet felé többé már nem tudott terjeszkedni, a minisztérium szakembereinek 1942. február 19-i helyszíni látogatása³⁹ után az Erzsébet-szigetnek a hídlejárótól nyugatra lévő kisebb területét találták a bővítéshez alkalmasnak. Ide egy további sólyapálya kiépítését, ehhez csatlakozóan egy új kovácsműhely, az utolsó harmadára pedig a társasági alkalmazottak részére lakóépületek emelését tervezték. A mintegy 2000 négyszögöl nagyságú parkterület a város tulajdonát alkotta, így annak képviselőit kellett a megvételtől meggyőzni. Rögtön februárban megkezdődtek a tárgyalások,⁴⁰ majd a város kisgyűlése az 1942. április 14-i ülésén megszavazta a terület eladását. Döntésében nagy szerepet játszott az attól való félelem, hogy a társaság esetleg a komáromi helyett az újpesti műhely bővítésére koncentrálna, megfosztva így a város lakosságát számtalan munkalehetőségtől.⁴¹ November 18-án megkötötték az adásvételi szerződést, az ügy „*sürgős szükségességének esete*” miatt furcsamód ismét csak a MFTR Igazgatóság utólagos rábólintásával.⁴² Az egyezség értelmében a város a területet 30 ezer pengő vételárért örökáron eladta, az ott elterülő közút bizonyos részeinek használatához pedig az engedélyt rövidesen megkapta.⁴³ A hajógyár az 1940-es évek elején tehát nem csak újjáépült, hanem új területekkel is gazdagodott, ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy az Erzsébet-szigeten már ekkor megmutatkoztak a beépíthetőség korlátai, ráadásul az 1940-es tavaszi árvíz figyelmeztetésül szolgált a sziget fekvésében rejlő veszélyekkel kapcsolatban.⁴⁴

38 | MNL OL, Z-864, 18/95. 1942. január 16.: 25.

39 | Új Komárommegyei Hírlap, 1942. február 21.: 2.

40 | Új Komárommegyei Hírlap, 1942. február 28.: 4.

41 | Komáromi Lapok, 1942. április 18.: 2.

42 | MNL OL, Z-864, 19/96. 1943. január 25.: 22.

43 | MNL OL, Z-1140, 5/107.

44 | Függetlenség, 1940. március 27.: 4.; Függetlenség, 1940. április 6.: 4.

Emelt kapacitáson

Az 1938-as őszi, leromlott állapotokhoz képest tehát a hajógyárban két év alatt, 1940 végére jelentősen javultak a körülmények. Abban, hogy az üzem milyen feladatokat látott el, a felszereltség mellett szerepet játszott a MFTR belső munkamegosztása. Ahogy már utaltunk rá, az 1930-as évek végétől az egyik elsődleges cél a használatban lévő hajók felújítása volt, amely a vállalat széles hajóparkja esetében azt jelentette, hogy meglévő két üzeme mellett más társaságokat is meg kellett bízni javítási munkálatokkal.⁴⁵ A rekonstrukció során a MFTR budapesti műhelyében végezték a bonyolultabb, főleg géphajókat érintő fő- és üzemjavításokat, míg Komáromban az uszályhajókat.⁴⁶ 1940-ben még gőzerővel folyt a javítás és karbantartás, csak a komáromiban tizennégy, erősen sérült uszályt újítottak fel és több hajót átépítettek.⁴⁷ A későbbiekben azonban már egyre inkább érződött a haditermeléssel fellépő anyagihiány, 1942-ben pedig fokozatosan leállt a program, így befejezetlenül maradt a hajópark felújítása.

A háború természetesen a hajók építését is jelentősen befolyásolta. Az 1938 májusában elfogadott úgynevezett győri program egyik kiemelt célja volt a fegyverkezés beindítása mellett az ország infrastruktúrájának fejlesztése, benne a hajózás korszerűsítésével. A társasági műhelyeket, köztük a MFTR budapesti üzemét a honvédelmi miniszter hadiüzemnek nyilvánította, katonai parancsnokául pedig Tölgyessy Elemér századost vezényelte.⁴⁸ Komáromban kilenc gyár felügyeletével bízták meg Szép József századost, így került a hajógyár a II-12 hadiüzemi csoportba. A hajók gyártása a MFTR-en belül egyre inkább a komáromi műhelybe helyeződött át, majd idővel kizárólag ott bocsátottak új egységet vízre. Az egyik első ilyen jellegű feladat a Komáromban maradt, szlovák tulajdonú hajótest befejezése volt. Miután a szlovákokkal 1939 végén ezügyben kompromisszum született, az *Andrej Hlinka* motoroshajót 1940 augusztusában úszóképes állapotba hozták és vízrebocsátása után a Szlovák Dunahajózási Társaság elvontatta azt.⁴⁹

Valóságos örömnepet jelentett a visszacsatolás után ott gyártott első ezer tonnás, az 1201. sz. uszály átadása a háború közepén. Az 1941. december 29-i ünnepségen a lobogókkal kidíszített telepen a helyi politikai eliten kívül a MFTR vezetősége és minisztériumi

45 | Egy 1937-ben végzett műszaki felmérés szerint a MFTR hajóinak mintegy 80%-át ajánlatos volt felújítani, ez tetemes munkát jelentett, hiszen 20 vontató gőzöst és motorost, 16 csavargőzöst, 8 személygőzöst, 196 áruszállító uszályt és 9 tankuszályt érintett. Kovács 1967: 65.

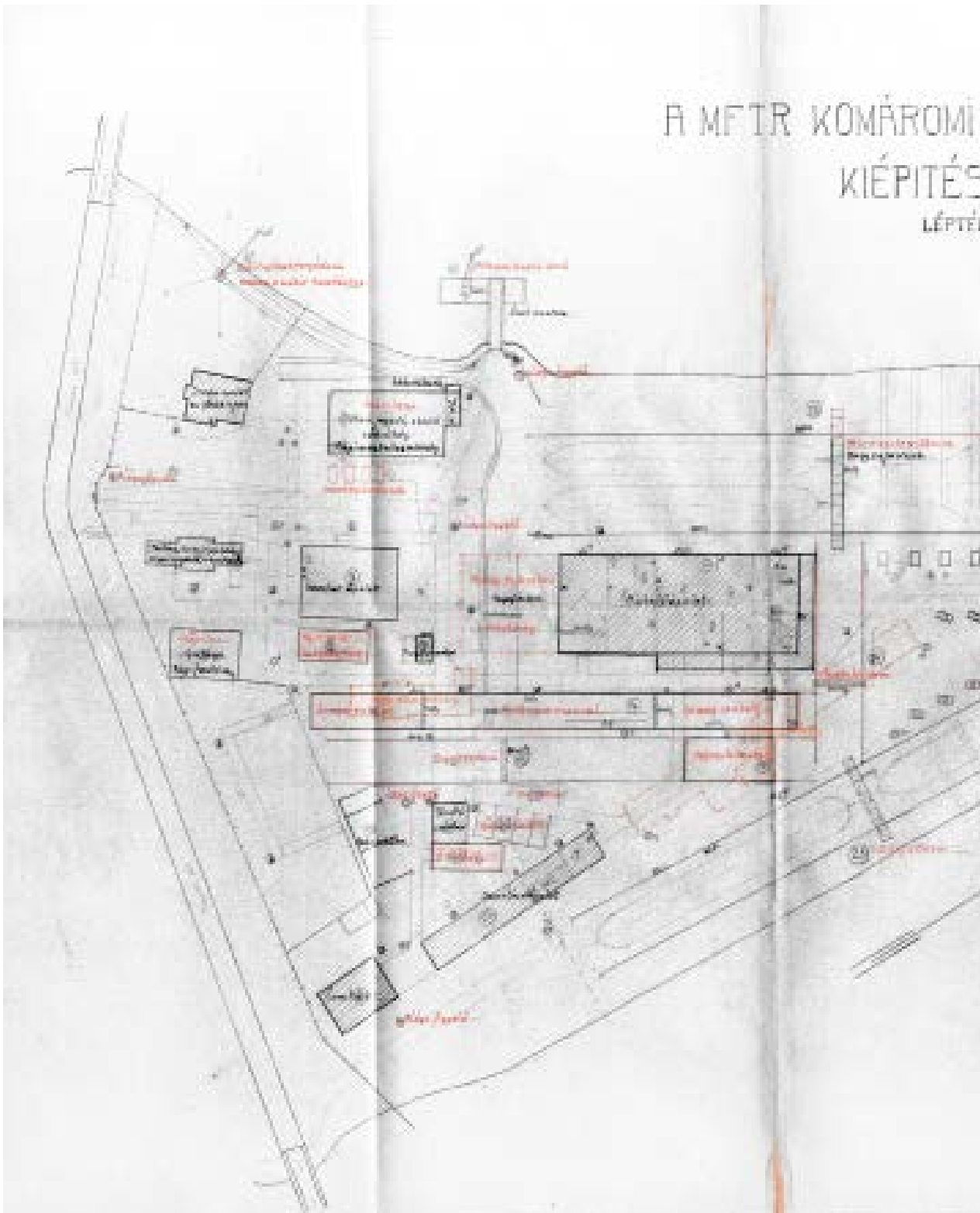
46 | MNL OL, Z-864, 24. 1942. június 30.

47 | Átépítették a *Bős* és *Párkány* áruszállító hajókat, a *Kékes* gőzösre új vaslemezfedézetet készítettek, három áruszállító uszályt pedig kiegészítő tankuszállyá alakítottak át. MNL OL, Z-864, 24. 1941. július 14.: 12.

48 | MNL OL, Z-864, 17/88. 1939. október 16.: 6.

49 | 8 Órai Ujság, 1940. augusztus 13.: 2.

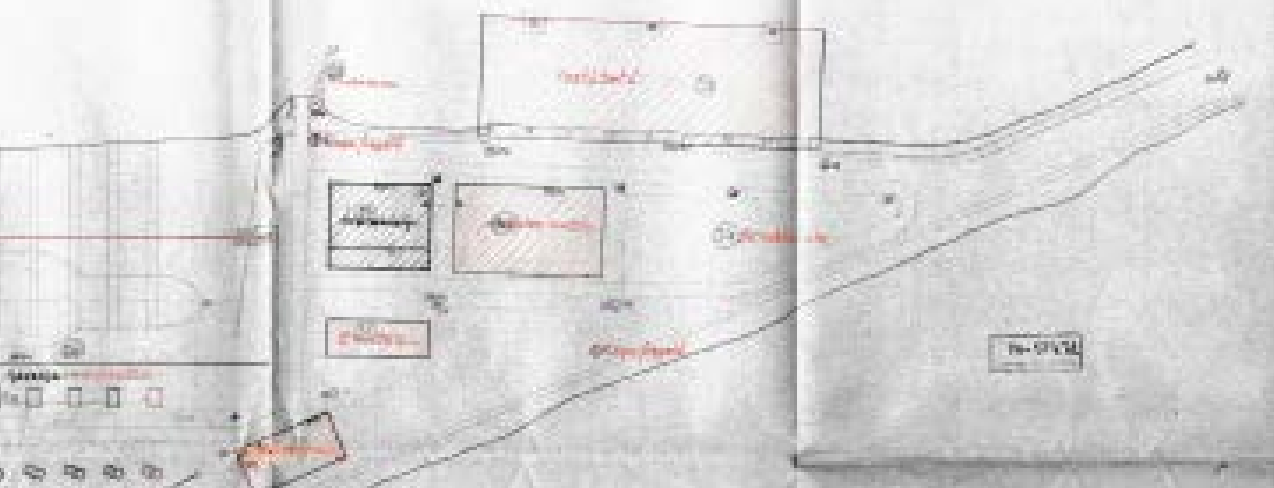
A MFIR KOMÁROMI KIÉPÍTÉS LÉPTÉ



1939. decemberi tervezet
a hajóműhelyben építendő épületcsoportról.
MMKM HMRGY 79.4.25

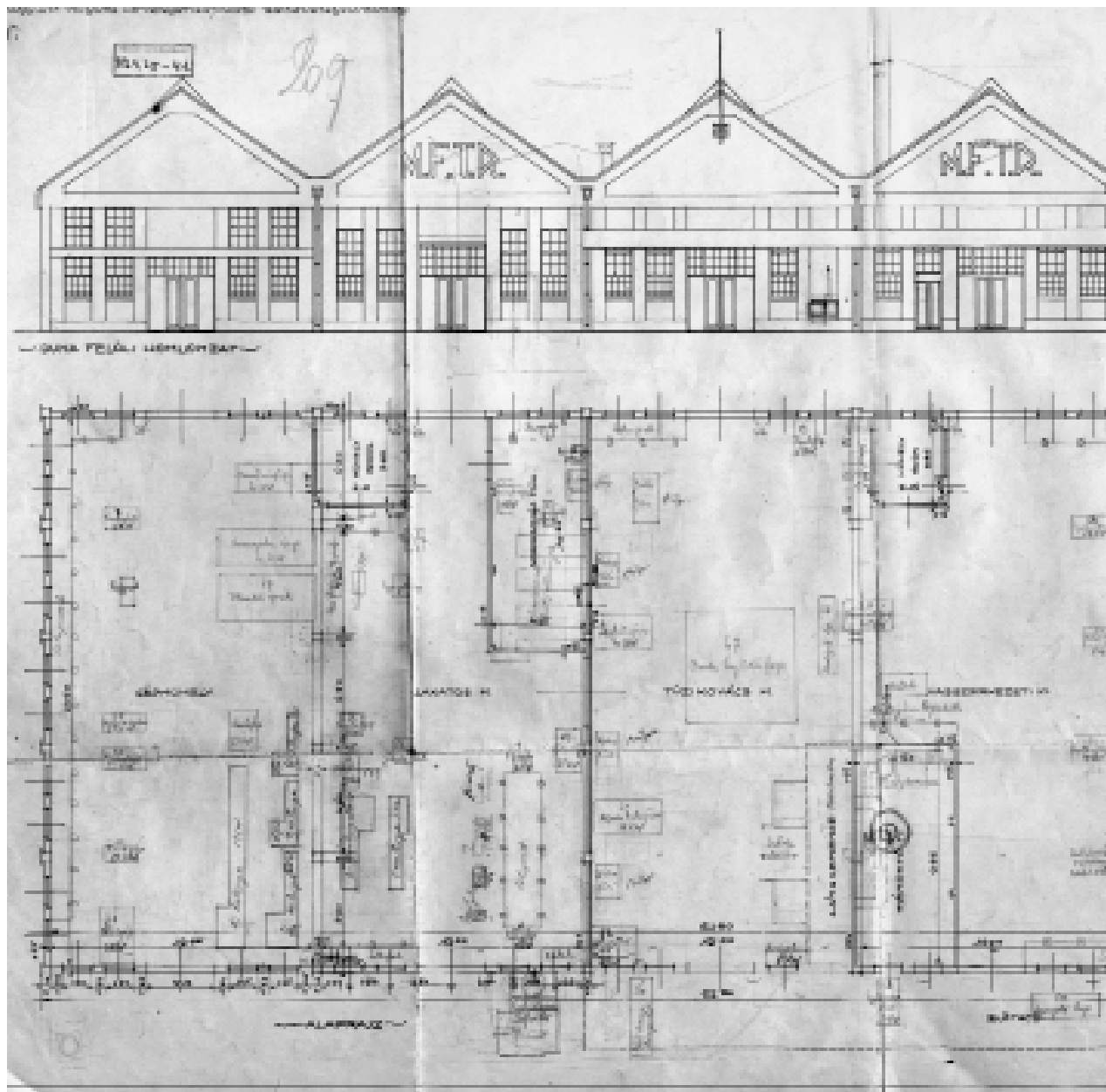
HAJÓMŰHELYÉNEK TERVE

1:500

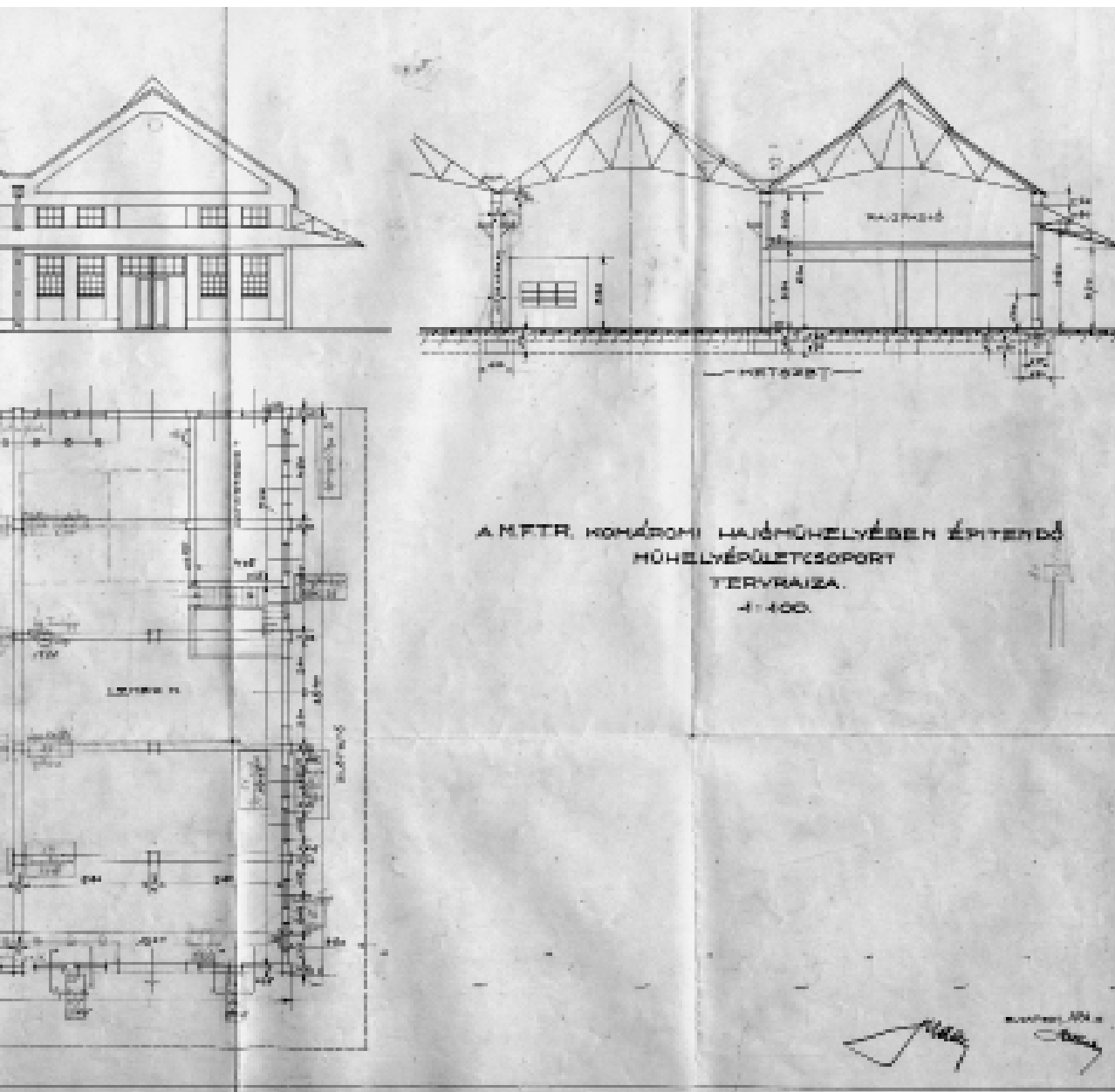


No	Magasság	Terület	Magasság	No	Magasság
1	10	100	10	11	10
2	10	100	10	12	10
3	10	100	10	13	10
4	10	100	10	14	10
5	10	100	10	15	10
6	10	100	10	16	10
7	10	100	10	17	10
8	10	100	10	18	10
9	10	100	10	19	10
10	10	100	10	20	10
11	10	100	10	21	10
12	10	100	10	22	10
13	10	100	10	23	10
14	10	100	10	24	10
15	10	100	10	25	10
16	10	100	10	26	10
17	10	100	10	27	10
18	10	100	10	28	10
19	10	100	10	29	10
20	10	100	10	30	10
21	10	100	10	31	10
22	10	100	10	32	10
23	10	100	10	33	10
24	10	100	10	34	10

Lépték:	1:500	Komáromi Hajógyár Alaprajzi Terve	Művelet:
Dátum:	1940. X. 14.		



1939. decemberi tervezet a hajóműhelyben építendő épületcsoportról.
MMKM HMRGY 79.4.25



tisztviselők is megjelentek.⁵⁰ A helyi tudósítások üzenete egyértelmű volt: egy évtizedeken át hanyatló hajógyár magyar vezetéssel néhány év alatt óriási fejlődésen ment keresztül, és még komoly terveket dédelget. Az újságok nem győzték hangsúlyozni az összefogást, amelynek hála magyar munkáskézzel és gépekkel, hazai nyersanyagból ily monstrumok készülhetnek. Három hónappal később, a következő ezertonnás uszály vízrebocsátása már jóval szűkebb körben történt meg,⁵¹ kevesebb hírértékkel bírt, akárcsak további öt uszály építése.

Az egyre sokasodó megrendelések értelemszerűen a munkások számának növekedésén is meglátszottak. A kezdeti 140 fős létszám 1939-ben 170-re nőtt, 1941-ben pedig már megközelítette a budapesti műhelyét, évszaktól függően 300 és 400 között mozgott.⁵² Szinte végig jellemző volt a bérek miatti elégedetlenség, ez 1944-ig, az árak emelkedésével és a jegyrendszer bevezetésével egyre komolyabb méreteket öltött. Miközben 1940 májusában a munkaidőt heti 48-ról 54 órára növelték, a bérek nem követték az inflációt. A MFTR vezetősége a problémákkal tisztában volt, rendszeresen kérvényezte a minisztériumnál a fizetések emelését, amelyre 1940–1941-ben többször, de csak szerény mértékben került sor.⁵³ A munkások támogatása kisebb jutalmakban, karácsonyi segélyekben is megnyilvánult, Komárom vezetése pedig a különböző élelmiszerek fejadagjának növelésével próbált az esetükben segíteni.⁵⁴ Szociális helyzetük 1941 végére oly mértékben romlott, hogy a MFTR Igazgatósága 1941 novemberében az órabér 48-szoros összegét kitevő bérelőleget folyósított nekik, majd egy évvel később annak visszafizetését elengedte. A bérfeszültség ennek ellenére továbbra is fennállt, és több komponensből tevődött össze. Azt a MFTR vezetősége is elismerte belső körökben, hogy a hasonló üzemekben dolgozó munkások órakeresete általában jóval magasabb. A bérek miatti alacsony versenyképesség az új munkaerő felvételében gondot okozott, de a meglévő állomány körében is elégedetlenséget szült. Utóbbi természetesen főleg a budapesti műhely dolgozóira volt igaz, akiknek lehetőségük volt helyben összehasonlítani saját bérüket a konkurens cégekben – például a Ganznál – fizetettekhez képest. A komáromiakból inkább a MFTR-en belüli

50 | Az ünnepségen részt vett többek közt Reviczky István alispán, Alapy Gáspár polgármester, Tóth László m. kir. államrendőrségi révkapitány, nemes Ligárt Béla, a nemzeti szabadkikötő komáromi vezetője, a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumból Kolhányi Géza miniszteri tanácsos és Heinsch Zoltán osztálytanácsos, a MFTR részéről Scholtz Andor vezérigazgató-helyettes, továbbá főosztályok igazgatói, mérnökök, hajóskapitányok. Új Komárommegyei Hírlap, 1942. január 3.: 3.; Komáromi Lapok, 1942. január 3.: 2.

51 | Komáromi Lapok, 1942. március 28.: 4.

52 | MNL OL, Z-864, 24. 1942. június 30.; MNL OL, Z-864, 24. 1941. július 14.: 13.

53 | 1940 októberétől 7%-os, 1941. május 1-től 15%-os, majd december 1-jétől 30%-os emelést engedélyeztek. Holka 1969: 105.

54 | Komáromi Lapok, 1942. január 3.: 6.; Új Nemzedék, 1942. december 23.: 3.

egyenlőtlenségek váltottak ki dühöt, hiszen budapesti kollégáik gyakran ugyanazért a munkáért magasabb órabérben részesültek.⁵⁵

A feszültség enyhülését az Igazgatóság 1942-ben az órabérek újbóli emelésétől várta, de Komarnicki Gyula helyettes vezérigazgató radikálisabb eszközök bevetését is felvetette egy ülésen: „*A munkarend és fegyelem hajóműhelyeinkben csak úgy tartható fenn, hogy a mozgalmakat a katonai parancsnokok hatalmi szóval meggátolják és megakadályozzák azt is, hogy a hajóműhelyeinkből, mint hadiüzemekből a munkások más hasonló üzemekbe átlépjenek.*”⁵⁶ Egy évvel később a hajóműhelyek küldöttségei a vezérigazgatónál próbáltak kijárni újabb juttatásokat, de törekvésük sikertelen maradt. 1944-re vált tarthatatlanná a helyzet, és mindkét műhelyben olyasfokú elégedetlenség tört ki, amely már komolyan veszélyeztette a munkát. Thamm István műszaki igazgató egy 1944. július 14-i előterjesztésében ezt írta: „*Figyelemreméltó mindkét műhelyfőnök jelentéséből munkásaink nagymérvű lerongyolódása és kisebb-nagyobb bérelőlegekkel való eladósodása, mely akkora méreteket öntött, hogy pl. a különféle ruházati akciók kedvezményes árú ruhaneműit sem képesek megvenni, bár azokra láthatólag nagy szükségük volna.*”⁵⁷ Részben Tölgyessy parancsnok nyomására ugyan történtek szerény engedmények, de a sztrájk elmaradásában ezek kevésbé játszottak szerepet, mintsem a háború, amely alapjaiban felforgatta az üzemek működését.

Menekülés a front elől

A MFTR számára a dunai hajózás 1944 tavaszáig viszonylag zavartalanul működött, így magas forgalmi teljesítményeket és kedvező pénzügyi eredményeket ért el.⁵⁸ Április elejétől azonban a hajóparkjában jelentős veszteségeket okozott a folyó szövetségesek általi elaknásítása, melynek következtében számos egység megsérült vagy elsüllyedt.⁵⁹ Műhelyeit illetően az igazi felfordulás szeptembertől kezdődött, mivel a budapesti bombázások miatt át kellett gondolni, hogy hol lenne célszerű a további működést folytatni. Szeptember 5-én az újpesti hajógyárat és az öbölben lévő hajók egy részét találat érte, a műhely innentől kezdve már csak kisebb munkákra volt alkalmas. Miután a dolgozók a 18-i és 20-i újabb bombázások alatt egy igencsak veszélyes, óvóhelynek aligha alkalmas pincében töltötték a napot, a vállalat Igazgatósága a leszerelés mellett döntött.

55 | Komáromi Lapok, 1942. május 16.: 3.

56 | MNL OL, Z-864, 18/95. 1942. június 12.: 37.

57 | Thamm igazgató előterjesztése, 1944. július 14. Idézi: Kovács 1967: 70.

58 | MNL OL, Z-864, 19/99. 1945. július 12.: 6.

59 | MNL OL, Z-864, 19/98. 1944. június 19.: 2.



*Az Erzébet híd és Dél-Komárom az Erzébet-szigetről fényképezve.
Fortepan/Iharos Sándor 162457.*

Az ekkoriban 140–170 fős létszámú⁶⁰ munkásság heteken keresztül az épületek kiürítésével, valamint az 1110. számú uszály úszóműhellyé való átalakításával foglalkozott. A mozdítható gépeket, a javítási munkákhoz szükséges anyag- és alkatrész készlet kb. 70%-át november elejéig uszályokba rakták és a biztonságosabbnak ítélt Komáromba szállították.⁶¹ A leszerelést lassította a korlátozott szállító kapacitás,⁶² valamint a személyzet egy részének ellenállása. A munkások közül ugyanis nem mindenki lelkesedett azért, hogy egy bizonytalan jövőért maga mögött hagyja a fővárost (és családját), ezért igyekeztek kibújni az átírányítás alól. Óhatatlanul konfliktust szült az újpesti műhely két városba szakadt állománya közti harc a felszerelésért, erről igencsak éles hangvételű

60 | MNL OL, Z-1140, 5/175.

61 | MNL OL, Z-1140, 9/179.

62 | A jelentésekben gyakran olvasni a beígért segéduszályok elmaradásáról. MNL OL, Z-1140, 5/178.

levelek tanúskodnak, amelyekben nem ritka a nyílt fenyegetés.⁶³ Végül összesen 65-en kerültek Komáromba, ahol szintén komoly problémákkal kellett szembesülniük.⁶⁴

A MFTR vezetőségének eredeti elgondolása szerint az újpesti munkásokat egyszerűen a 180 fős komáromi műhelybe vették volna fel és munkájukat azon belül folytathatták volna, de a kezdeti negatív tapasztalatok miatt erről gyorsan lemondtak. Az egyesítés elmaradásának részben gyakorlati okai voltak. Légvédelmi előírások miatt a javítandó hajókat a parton másfél kilométer hosszan szétszították, így a munkások közti távolság fizikailag is nehezítette az együttműködést. Az újpesti mint önálló hadiüzem megszűnése esetén az alkalmazottak mentességei elvesztek volna, így egy részük kénytelen lett volna frontszolgálatot teljesíteni. És ekkor vált égető problémává a már 1938 óta lappangó bérfeszültség, mivel a komáromiak hangosan nehezményezték az újpestiek magasabb fizetését, akiknek ráadásul a lakhatásáról és ellátásáról is gondoskodott a vállalat.⁶⁵ Utóbbi érthető volt, hiszen – az otthonuktól távol – nehezen találtak volna önállóan szállást, a komáromiak ennek ellenére követelték a saját lakhatási költségeik hasonló mértékű kompenzálását. A két műhely így végül egymástól függetlenül működött, de a munkások találkozását – és az ezzel járó súrlódásokat – nem sikerült elhárítani. Az újpestiek az ott töltött alig két hónap alatt főként az 1110-es uszályon létesített úszóműhelyen végezték a kiadott javításokat, és legtöbbször a három laktanyahajó egyikén került elszállásolásra.⁶⁶ A komáromiak béremelésért folytatott erőfeszítéseit pedig a front közeledte egyre inkább háttérbe szorította.

1944 októberétől gyakran érte bombázás a város ipari létesítményeit, decemberben pedig a szovjet csapatok betörték Esztergom megyébe. A MFTR fiókgazgatósága úgy ítélte meg, a munkát Komáromnál biztonságosabb helyen kellene folytatni, ezért a front elől menekülve a további költözés mellett döntött. Az ehhez való engedélyt a Műszaki Osztály egy december 10-i levélben kérte a Szálasi-kormány honvédelmi miniszterétől, Beregfy Károlytól.⁶⁷ Ebben azt javasolták, hogy még a Duna befagyása előtt a bajor Degendorfba telepíthessék a két műhelyük munkásaiból verbuvált termelőképes úszóműhelyt, körülbelül 60 járóművel egyetemben. Így kívánták megmenteni a megmaradt gépi felszerelések, nyersanyagok és a javítás alatt lévő hajópark többségét, a javítási és építési munkák befejezését pedig az úszóműhelyen, vagy jobb esetben, egy kijelölt parti műhelyben képzelték el. A leszerelést körülbelül kéthetes munkának becsülték, és

63 | MNL OL, Z-1140, 9/179.

64 | MNL OL, Z-1140, 9/181.

65 | MNL OL, Z-1140, 9/180.

66 | Kovács 1967: 75.

67 | A levelet idézi: Kovács 1967: 75–76.

részben munkaszolgálatosokkal kívánták végeztetni. Miután válasz több nap után sem érkezett, a Komáromban lévő MFTR-vezetők kezdtek idegessé válni, és 14-én inkább személyesen utaztak Sopronba Szász Lajos kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterhez a jóváhagyásért. A miniszter végül arra adott engedélyt, hogy a nyersanyagot és a kisebb gépeket szállítsák nyugatra, míg a nagyobb gépeket működésképtelenné kellett tenni, és Komáromban hagyni. A költözést olyannyira sürgette a már az előző áttelepítést is vezető Tölgyessy Elemér parancsnok, hogy három nappal a MFTR budapesti Igazgatóságának hivatalos utasítása előtt, december 20-án elrendelte a leszerelést, és értesítette a munkásokat a továbbiakról. A parancs szerint a kijelölt alkalmazottak számára kötelezővé tették az áttelepülést, különben katonai bünvádi eljárásnak nézhetek elébe.⁶⁸ Az Igazgatóság rendelete ezt annyiban kiegészítette, hogy „az egyesített budapesti és komáromi hajóműhely” vezetésére Szócs Miklós tanácsost jelölte ki, a visszamaradó komáromi műhely élére pedig Obholcer Béla főintéző került. A háború végi káosz tehát a MFTR-t is elérte: az újpesti műhely személyzete három, a komáromiét két részre szakadt, korábban soha együtt nem dolgozó munkások kerültek egymás mellé az úszóműhelyen, és már alig volt követhető, hogy a gépek és anyagok közül melyik hol található. Annyi pontosítással az Igazgatóság még élt, hogy a javítás és építés alatt lévő úszóművek közül csak az III. sz. uszályt volt szabad Komáromban hagyni, a nagy gépek megbénításáról pedig az ottmaradtak dönthettek. 1944 karácsonyára megszűnt az összeköttetés a budapesti központtal, további utasítások így aligha érkezhettek.

December 23-án megindult a Németországba való áttelepítés, s a vontatmány hosszabb-rövidebb megállókkal a Gönyű–Pozsony–Bécs–Korneburg–Krems–Melk útvonalat követte. Az első négy hónapot a személyzet Melkben töltötte, ahol igyekezett minél több javítást elvégezni, már amennyire a körülmények engedték. Folyamatosak voltak ugyanis a légítámadások, a hajóparkot érzékeny veszteségek érték, és a munkások között is volt halálos áldozat, többek közt a komáromi Rudolf Fritz. A Vörös Hadsereg közeledte miatt végül 1945. május 1-jén tovább indultak Passau felé, majd miután a németek Greinnél sikertelen kísérletet tettek a hajópark elsüllyesztésére, Haichenbachnál várták meg a háború befejezését.

Komáromot természetesen már hamarabb elérték a harci cselekmények. Szovjet gépek először 1941 augusztusában bombázták a várost, az amerikaiak pedig 1944 nyarán kezdtek el támadni az ipari célpontokat. Az első tervszerű és súlyos stratégiai légítámadások októberben kezdődtek, amelyek óriási károkat okoztak a pályaudvarokon és különböző

68 | A napi parancsot idézi: Kovács 1967: 78.

gyárakban, főként a déli oldalon.⁶⁹ A következő nagy hullám 1945 márciusában következett be, s bár több hajó is aknára futott az itteni Duna-szakaszon,⁷⁰ a hajógyárat a bombatalálatok elkerülték. 1945 januárjában a szovjet páncélosok megközelítették az északi városrészt, de a németek egyelőre meg tudták akadályozni a betörést.⁷¹ Két hónappal később a 2. Ukrán Front 46. hadserege déli irányból elérte a várost, s március 28-án heves utcai harcok után kiszorította a védőket Dél-Komáromból, akik a visszavonulás során felrobbantották maguk mögött a hidakat.⁷² A Dunától északra fekvő városrész – kétnapi bombázás után – 30-án, nagypénteken került a szovjetek irányítása alá. A viszonylag rövid ideig tartó, de annál intenzívebb komáromi csata és a korábbi bombázások eredményeképp Komárom a magyar városok háborús károsodási rangsorában a 12. helyen szerepelt.⁷³

A hajógyárban a decemberi költözés után lényegében már csak kisebb olyan, a háború okozta javítási feladatokat tudtak az ottmaradtak elvállalni, amelyekhez a felszerelésük megmaradt. A műhely élén lévő Obholcer Béla nagy erőfeszítéseket tett azért, hogy további berendezéseket ne vigyenek el Németországba, és a nem szállítható, nagyobb gépeket ne tegyék tönkre a szovjetek bevonulása előtt.⁷⁴ Törekvéseit többnyire siker övezte. A város elfoglalásával 1945. március 30-tól, hat és fél évnyi MFTR-működés után a hajógyár de facto visszakerült Csehszlovákiához, április 3-án megkezdődött a hajók javítása, 5-től pedig hivatalosan is állami kezelésbe vették az üzemet.⁷⁵ A MFTR hajóparkja a háború végéig óriási veszteségeket szenvedett, 1945. tavaszi forgalma a töredéke volt az egy évvel korábbinak, és csak a hajókkiemelések megkezdésével javult némileg a helyzet.⁷⁶ Amikor a vállalat Igazgatósága 1945 nyarán összeült, és elvileg az 1895-ös alapító közgyűlésük 50. évfordulóját kellett volna ünnepelnie, a lesújtó kép miatt a tagoknak öröme aligha volt okuk. Lényegében egy újjáépítést kellett megszervezniük, és tudták, hogy a komáromi egység további sorsáról már nem ők döntenek. Roediger-Schluga Miklós elnök nem véletlenül mondta rezignáltan: „*A műhely hovatarozása komplikált nemzetközi és magánjogi kérdést képez. [...] A hajógyárral kapcsolatos jogaink védelmét a magyar kormánytól kértük.*”⁷⁷

69 | Rabi – Számadó – Turi (szerk.) 2015: 190–192.

70 | MNL OL, Z-1136, 35/413, 35/415.

71 | Számvéber 2008: 112.

72 | Horváth 1997: 131.

73 | A Magyar Városok Országos Szövetségének 1946. november 7-i rangsorát idézi: Pataky – rozsos – sárhidai [online]

74 | Holka 1969: 111.

75 | chovan 2020: 18

76 | MMKM TEMGY 30

77 | MNL OL, Z-864, 19/99. 1945. július 12.: 9.

Összefoglalás

Amikor a MFTR 1938 novemberében átvette a komáromi hajógyárat, komoly tervek születtek annak fejlesztéséről és bővítéséről, és ebben a magyar állam részéről partnert talált. A német–magyar kereskedelem növekedése miatt a vállalat erősíteni kívánta jelenlétét a Felső-Dunán, emellett az újpesti üzemet tehermentesíteni kellett saját hajóparkjának rekonstrukciós programjában. Az állam részéről célszerű volt a befektetést támogatni a győri program teljesítése, valamint a komáromi régió szociális gondjainak enyhítése érdekében. 1940-től így – részben állami segítséggel – komoly építkezések folytak az üzem területén, 1942-ben pedig a várostól megvásároltak egy kisebb területet a későbbi terveikhez. A háború miatt a fejlesztéseket végül nem sikerült befejezni, ettől függetlenül a hajók javítása már 1938 végén folytatódott, két évvel később pedig a hajók gyártása is megkezdődhetett. Bár a hajógyár munkásainak száma 1941-ben elérte a 300–400 főt, teljes kapacitáson csak rövid ideig működött, főként a haditermeléssel fellépő anyagihiány és a csökkenő megrendelések miatt. A front közeledtével egy rövid ideig Komáromba költöztették az újpesti műhely dolgozóit és berendezéseit, majd e, feszültséggel teli két hónap után tovább menekültek nyugatra. A komáromi hajógyár állománya ezzel szétszakadt, egy része Németországban várta a háború végét, az otthon maradtak pedig igyekeztek megelőzni a további károkozást. A bombázás lényegében elkerülte őket, és bár néhány épület megsérült, 1945 tavaszán Csehszlovákia egy viszonylag használható állapotban lévő üzemhez jutott. Mindez jó alapot biztosított a későbbi óriási fejlesztésekhez, amelyeknek köszönhetően a hajógyártás évtizedeken át a régió egyik húzóágaként működött.

Felhasznált források

Levéltári források

MNL OL = Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár

Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 17. doboz, 17/88. MFTR Elnöki Osztály. Közgyűlési, igazgatósági és végrehajtóbizottsági ülési jegyzőkönyvek és iratok, 1939. Igazgatóság, 1939. február 18-i ülése Budapesten.

- Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 17. doboz, 17/88. MFTR Elnöki Osztály. Közgyűlési, igazgatósági és végrehajtóbizottsági ülési jegyzőkönyvek és iratok, 1939. Igazgatóság, 1939. október 16-i ülése Budapesten.
- Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 18. doboz, 18/91. MFTR Elnöki Osztály. Közgyűlési, igazgatósági, végrehajtóbizottsági ülési jegyzőkönyvek, 1940. Igazgatóság, 1940. január 30-i ülése Budapesten.
- Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 18. doboz, 18/95. MFTR Elnöki Osztály. Közgyűlési és igazgatósági ülési jegyzőkönyvek, 1942. Igazgatóság, 1942. január 16-i ülése Budapesten.
- Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 18. doboz, 18/95. MFTR Elnöki Osztály. Közgyűlési és igazgatósági ülési jegyzőkönyvek, 1942. Igazgatóság, 1942. június 12-i ülése Budapesten.
- Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 19. doboz, 19/96. MFTR Elnöki Osztály. Közgyűlési, igazgatósági, végrehajtóbizottsági ülési jegyzőkönyvek, 1943. Igazgatóság, 1943. január 25-i ülése Budapesten.
- Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 19. doboz, 19/98. MFTR Elnöki Osztály. Igazgatósági ülési jegyzőkönyvek, 1944. Igazgatóság, 1944. június 19-i ülése Budapesten.
- Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 19. doboz, 19/99. MFTR Elnöki Osztály. Igazgatósági ülési jegyzőkönyvek, 1945. Igazgatóság, 1945. július 12-i ülése Budapesten.
- Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 24. doboz. Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő-bizottságának jelentése és XLIV. évi zárszámadása az 1938. üzletévről, Budapest, 1939.
- Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 24. doboz. Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő-bizottságának jelentése és XLVI. évi zárszámadása az 1940. üzletévről, Budapest, 1941.
- Z-864 (MFTR Elnöki Osztály iratai), 24. doboz. Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság Igazgatóságának és Felügyelő-bizottságának jelentése és XLVII. évi zárszámadása az 1941. üzletévről, Budapest, 1942.
- Z-1136 (MFTR Titkárság iratai), 35. doboz, 35/413. Kimutatás a magyar területen elsüllyedt vagy megrongálódott járművekről. Budapest, 1945. április 11.
- Z-1136 (MFTR Titkárság iratai), 35. doboz, 35/415. Kimutatás a Dunán elsüllyedt járművekről. Budapest, 1947. február 1.
- Z-1140 (MFTR Műszaki Főosztály), 5. doboz, 5/107. Komáromi hajóműhely kibővítésével kapcsolatos építkezések: útterület használati engedély, levelezés, tervrajzok, helyszínrajzok, 1943.

- Z-II40 (MFTR Műszaki Főosztály), 5. doboz, 5/175. Budapesti hajóműhely létszámki-mutatások
- Z-II40 (MFTR Műszaki Főosztály), 5. doboz, 5/178. Budapesti hajóműhely kiürítési munkálatairól jelentések, 1944.
- Z-II40 (MFTR Műszaki Főosztály), 9. doboz, 9/179. A budapesti hajóműhely Komáromba történő áttelepítése: levelezés, feljegyzések, 1944.
- Z-II40 (MFTR Műszaki Főosztály), 9. doboz, 9/180. A budapesti hajóműhely Komáromba áttelepített részlegének a komáromi műhellyel való együttműködése tárgyában emlékeztető, 1944.
- Z-II40 (MFTR Műszaki Főosztály), 9. doboz, 9/181.

ŠA Nitra = Štátny archív Nitra (Nyitrai Állami Levéltár)

Fond Komárnanská župa (Komárom Vármegye fondja) III. 14 biz./1939. Helyzetjelentés a felvidéki törvényhatóságokról. Komárom város polgármestere a főispánnak. 1939. április 29.

MNL KEM = Magyar Nemzeti Levéltár Komárom-Esztergom Megyei Levéltára Komáromi Fióklevéltára

14.949/1944. Polgármesteri jelentés Komárom törvényhatósági jogú szabad királyi város állapotáról 1939. VII. 15–1944. VI. 30. Írta: Alapy Gáspár

MMKM = Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

TEMGY (Témagyűjtemény) 30. Kimutatás az elhurcolt és az orosz megszállási övezetben maradt MFTR és DTRT úszóművekről. Kimutatás az amerikai fennhatóság alatt lévő azon magyar hajókról, amelyek 1945. évi január hó 21.-e után hagyták el a magyar határt.

Az első bécsi döntés szövege: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/2vhSzakonyv-magyarok-a-ii-vilaghaboruban-2/a-delvideki-hadmuvelet-1941-aprilis-874/tendenciak-a-ket-vilaghaboru-kozott-88B/az-első-becsi-döntes-szövege-8AB/> (utolsó elérés: 2021. 08. 12.)

Sajtóanyag:

Komáromból már hurcolkodnak. Magyarország, 1938. október 4.: 5.

Eszeveszett sietséggel csomagolnak a csebek Komáromban. Új Magyarság, 1938. október 5.: 7.

Hurcolkodnak a csebek. Pesti Napló, 1938. október 6.: 9.

Terrorizálnak — és burcolkodnak a csebek. 8 Órai Újság, 1938. október 14.: 1.

Megindult a magyar munka a komáromi hajógyárban. Magyar Közgazdaság, 1938. november 10.: 2.

A visszacsatolt Felvidék ipara. Honi Ipar, 1938. november 19.: 8.

Üzembe helyezi a MFTR a komáromi hajógyárat. Komárommegyei Hírlap, 1938. november 26.: 3.

Lényegesen kibővítik a komáromi hajógyár üzemét. Magyar Közgazdaság, 1938. december 1.: 2.
Gyors intézkedésekkel csökkentették Komáromban a munkanélküliséget. Új Nemzedék, 1938. december 13.: 7.

Új élet kezdődik Komáromban. Pesti Napló, 1938. december 22.: 21.

Komárom polgármestere a város új helyzetéről és feladatairól. Budapesti Hírlap, 1939. január 8.: 9.

Háromszáz család hajléktalan Komáromban. Függetlenség, 1940. március 27.: 4.

Súlyos a Csallóköz helyzete. Függetlenség, 1940. április 6.: 4.

Nagy napok, kis hírek. 8 Órai Újság, 1940. augusztus 13.: 2.

A hajógyári munkások karácsonya. Komáromi Lapok, 1942. január 3.: 6.

A komáromi hajóműhelyben épült első 1000 tonnás uszályhajó vízrebocsátása. Új Komárommegyei Hírlap, 1942. január 3.: 3.

A magyar munka ünnepe a komáromi hajógyárban. Vízrebocsátották egy ezer tonnás uszályt, amelyet a magyar dolgozók kezei alkottak. Komáromi Lapok, 1942. január 3.: 2.

Mit hoz a tavasz városunknak az építkezések terén. Új Komárommegyei Hírlap, 1942. február 21.: 2.

Kibővítik a hajógyárat. Új Komárommegyei Hírlap, 1942. február 28.: 4.

Ezertonnás uszályt bocsátottak vízre Komáromban. Komáromi Lapok, 1942. március 28.: 4.

Eladta a város a szigeti parkot. Komáromi Lapok, 1942. április 18.: 2.

Megalakult a Hajósok Gazdasági Egyesülete Komáromban. Komáromi Lapok, 1942. május 16.: 3.

Rövidhír. Új Nemzedék, 1942. december 23.: 3.

Felhasznált irodalom

BAJCSI ILDIKÓ 2020: *Regionális konfliktusok és elitszerveződés az első bécsi döntést követően Komáromban és a komáromi járásban.* Clio Műhelytanulmányok, 2020/2.

BOROSS ISTVÁN 2020: *Hajóépítés és -javítás Komáromban.* <https://www.jmvk-komarom.hu/wp-content/uploads/2021/09/BI-Hajoeptes-es-javitas-komaromban.pdf> Utolsó elérés: 2021. II. 07.

BRAHAM, RANDOLPH L. 2007: *A magyarországi holokauszt földrajzi enciklopédiája.* Park Kiadó, Budapest

- CHOVAN, JÁN 2020: *Námornou lodou z Komárna do Istanbulu*. Slovenské Lodenice, Komárno
- CSIMAJÁNOS 1961: *Adalékok a Horthy-hadsereg szervezetének és háborús tevékenységének tanulmányozásához 1938–1945*. Honvédelmi Minisztérium Központi Irattár Kiadása, Budapest
- Deák, Ladislav (szerk.) 2002–2005: *Viedenská arbitráž. 2. november 1938. Dokumenty I–III*. Matica slovenská, Martin
- HEVŐ PÉTER 2020: *Újrakezdés és alkalmazkodás. A komáromi hajógyár a két világháború között*. Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Budapest. 145–178.
- Holka, FILIP 1969: *Slovenské lodenice Komárno*. Práca, Pozsony
- Holka, FILIP – Bednár, MIROSLAV 1998: *Slovenské lodenice Komárno. 100 rokov stavby lodí*. Slovenské Lodenice, Komárno
- HORVÁTH CSABA 1997: *Komárom, a katonaváros 1920–1945*. Limes, 10. évf. 3. sz.: 119–133.
- KOVÁCS ÉVA 2000: Határváltó diskurzusok: Komárom 1918–22, 1938. In: Bárdi Nándor (szerk.): *Konfliktusok és kezelésük Európában. Technikák és hagyományok*. Teleki László Alapítvány, Budapest: 181–212.
- Kovács MIKLÓS 1967: *A MFTR, MESZHART és MAHART hajóműhelyeinek története*. Gépipari Tud. Egy., Budapest
- Michela, Miroslav 2015: Život na územiach pripojených k Maďarsku 1938–1945. In: Hradská, Katarína – Kamenec, Ivan: *Slovensko v 20. storočí. Štvrtý zväzok, Slovenská republika 1939-1945*. Veda, Bratislava: 409–436.
- Rabi Lenke–Számadó Emese–Turi Zsolt (szerk.) 2015: *Komárom. Helytörténet a kezdetektől napjainkig*. Komáromi Klapka György Múzeum, Komárom
- Sallai Gergely 2002: *Az első bécsi döntés*. Osiris, Budapest
- Sallai Gergely 2008: „A határ megindul, az ország nagyobb lesz...” *A csehszlovákiai magyar kisebbség és Magyarország kapcsolatainak diplomácia-, politika- és társadalomtörténeti vizsgálata az 1938. évi csehszlovákiai válságtól Kárpátalja Magyarországhoz csatolásáig (1938. május – 1939. március)*. Doktori Disszertáció. Pázmány Péter Katolikus Egyetem Történettudományi Doktori Iskola, Budapest. <https://mek.oszk.hu/08400/08417/08417.pdf> (utolsó letöltés: 2021. 08. 12.)
- Simon Attila 2010: *Egy rövid esztendő krónikája. A szlovákiai magyarok 1938-ban*. Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja

- Simon Attila 2011: *A kettéosztott város. Az államhatár és az etnikumok közötti választóvonal által kettéosztott Komárom a két háború között*. Fórum Társadalomtudományi Szemle, 13. évf. 2. sz.: 87–99.
- Simon Attila 2014: *Magyar idők a Felvidéken 1938–1945. Az első bécsi döntés és következményei*. Jaffa Kiadó, Budapest
- SZABÓ HELGA 2002: *A visszacsatolt Csallóköz politikai és közigazgatási beilleszkedése 1938–1941*. Fórum Társadalomtudományi Szemle, 4. évf. 2. sz.: 35–58.
- Számadó Emese (szerk.) 2008: *Komárom 1938–1945. A Felvidék visszacsatolása és komáromi következményei a korabeli sajtó és dokumentumok tükrében*. Komárom Város Önkormányzata, Komárom
- SZÁMVÉBER NORBERT 2008: *Páncélosok a Felvidéken – Páncélosütközetek a Dunától északra 1944–1945*. Püldo Kiadó, Debrecen
- Szarka László – Sallai Gergely – Fedinec Csilla (szerk.) 2017: *Az első bécsi döntés okmánytára. Diplomáciai iratok 1938. augusztus – 1939. június*. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, Budapest
- Légi bombázások és károk Komárom megyében, 1944–45. In: Pataky Iván – Rozsos László – Sárhidai Gyula (szerk.): *Légi háború Magyarország felett*, II. kötet. <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/2vhSzakkonyv-magyarok-a-ii-vilghaboruban-2/legi-haboru-magyarorszag-felett-6E95/masodik-kotet-75D7/kiegeszitesek-pontositasok-7D93/legi-bombazasok-es-karok-komarom-megyeben-194445-7E45/>. Utolsó elérés: 2021. 08. 12.

Képek jegyzéke

- FORTEPAN/MAGYAR BÁLINT 55799.
- FORTEPAN/MAGYAR BÁLINT 55796.
- MMKM TKGY (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Térképgyűjtemény) 1469.
- FORTEPAN/ETH ZÜRICH 211420.
- MMKM HMRGY (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Hajózási Műszaki Rajzgyűjtemény) 79.4.23.1
- MMKM HMRGY 79.4.25
- FORTEPAN/IHAROS SÁNDOR 162457.

MÚZEUMI ÉLET



Birtokba vettük a Dízelcsarnokot

Mozgalmas időszakot zárhattunk 2020–2021-ben, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum életében több olyan fontos projekt indult el, folytatódott és érett be, amelyek látványos eredményeket hoztak. Egyebek mellett intézményünk történetének legnagyobb időszaki kiállítását nyitottuk meg, de fontos mérföldkőhöz érkeztünk az új Közlekedési Múzeum, illetve a felhagyott Kelenföld Indóházban kialakítandó új kiállítóhelyünk megvalósítása terén is.

TÖBB MINT 30 EZREN LÁTOGATTÁK MEG IDŐSZAKI KIÁLLÍTÁSUNKAT

Már 2020-ban megszületett a döntés, hogy az egykori Északi Járműjavító Dízelcsarnokában, intézményünk leendő otthonában nyitjuk meg új időszaki kiállításunkat. Az új kiállításunk helyszínére öt különleges vasúti jármű érkezett meg 2021. január 11-én: az ikonikus 424-es gőzmozdony, a vasútvilamosítás kiemelkedő alakja, Kandó Kálmán által tervezett, már 1932-ben forgalomba állt V60-as villanymozdony, valamint egy 242-es gőzmozdony, egy M44-es tolatómozdony, és egy Cmn személykocsi. Ezeket követte január 12-én az 1935-ös Árpád gyorsautóbusz, amelyen egykor itt, az épület falai között végeztek felújítási munkát már a Közlekedési Múzeum megrendelésére. A járművek szorosan kötődnek a helyszínhez, hiszen többségüket itt javították az Északiban, az ország egykori legnagyobb és legrégebbi vasúti járműjavítójában.





Július 16-án nyitottuk meg „Volt egyszer egy Északi... A történet folytatódik” címmel időszakos kiállításunkat. **Ez volt a múzeum történetének legnagyobb időszakos kiállítása.** A kiállítást Gulyás Gergely Miniszterelnökséget vezető miniszter és Vitézy Dávid, a Közlekedési Múzeum főigazgatója nyitotta meg. A helyszínt 2009-es bezárása óta először láthatta a közönség. Az egykori Északi Járműjavító mellett a látogatók megismerhették a leendő múzeumi helyszín történetét, környezetét és jövőképét, az új múzeum legfrissebb látványterveit is.



A kiállításon színes rendezvényekkel, múzeumpedagógiai foglalkozásokkal és tematikus sétákkal vártuk az érdeklődőket október 31-ig, még a csarnok MÁV által hátrahagyott mai állapotában, mielőtt az új Közlekedési Múzeum megépül. A kiállítást október 31-én a hideg időre való tekintettel be kellett zárnunk, de terveink szerint 2022-ben újranytjuk.

A kiállításra három és fél hónap alatt több mint 30 000 ember volt kíváncsi. Telházszal zajlottak a tárlatvezetéseink és a múzeumpedagógiai foglalkozások, a legnépszerűbb program pedig augusztus utolsó hétvégéjén zajlott, amikor pár napra a legendás Ikarus autóbuszok is beköltöztek az Északiba. Ezen a rendhagyó programon több mint 3000 látogatót köszönthetett az



Építési engedélyt kaptak az új Közlekedési Múzeum első épületei

Időszaki kiállításunknak köszönhetően újra láthatóvá vált néhány műtárgyunk és ezáltal újra lett saját közlekedéstörténeti kiállításunk, de természetesen azon is gőzerővel dolgozunk, hogy új otthonunk elkészüljön, ahol a korábnál sokkal nagyobb területen, egy sokkal színvonalasabb kiállítóhelyet nyithatunk meg, így hatalmas gyűjteményünk sokkal nagyobb része válik láthatóvá.



A főépület tervezése és engedélyezése ütemterv szerint halad, a kivitelezés 2023-ban indulhat meg, ahogy eredetileg is terveztük. Emellett a kormány 2021. szeptemberében döntött arról, hogy megkezdődhetnek a területen a bontási és kármentesítési munkálatok. **A komplexum első négy épületére novemberben kaptuk meg az építési engedélyt**, ezek az alábbiak:

- Az 1950-es években épült, ikonikus hidegháborús óvóhely. Az épület műemléki védetség alatt áll, országos szinten egyedülálló módon korabeli berendezése is részben fennmaradt. Az itt kialakított kiállításon a bunker berendezését és történetét ismerhetik meg a látogatók, betekintést nyerve a hidegháborús korszak és a nukleáris fenyegetettség világába.
- Az óvóhely mellett található a 20. század elején épült, vasúti hangulatot idéző földszintes épület, amelyben a múzeum étterme és kávézója lesz.
- A négy épület közül a legészakibb, az 1970-es években épült mozdonymérlegház is megmarad, új funkciót kap: itt egy kisebb restaurátorműhelyet rendezünk majd be, ahol terveink szerint egy-egy nagyobb jármű felújításában önkéntességi program keretein belül a múzeumi dolgozókon kívül érdeklődők, közlekedésbarátok is részt vehetnek majd.
- A negyedik újjászülető épület egy kétszintes, téglaburkolatos, 20. század eleji vasúti hangulatot idéző raktár, ebben rendezvény- és kiállítótér lesz.

Szeptemberben **az új Közlekedési Múzeum mellett megépülő vasúti megálló is megkapta az építési engedélyt**. Az új megálló amellelt, hogy javítja a múzeum elérhetőségét mind a vidékről érkezők, mind a fővárosiak számára, az agglomerációs közlekedést is segíti, hiszen a hatvani és az újszász--szolnoki vasútvonal személy- és zónázó vonatainak (S80, Z80, S60, Z60) utasai kapnak fontos átszállópontot az 1-es villamosra és egyéb járművekre. A Közlekedési Múzeum megálló terveit a Budapest Fejlesztési Központ az új múzeumot is tervező Diller Scofidio + Renfro építészirodával készítetteti.

Újabb nagyon fontos lépés, hogy **az Északi Járműjavító Dízelcsarnokának és környékének vagyonkezelését 2022. január 1-jétől a Közlekedési Múzeum átvette az állami vagyonkezelőtől**, így hivatalosan is a Közlekedési Múzeum otthonává vált az Északi!



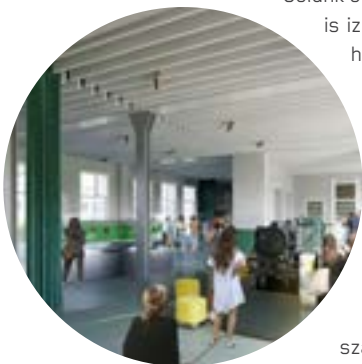
Zajlik az új állandó kiállítás tervezése

Az új állandó kiállítás tervezése, tartalomfejlesztése menetrendszerűen folyik. 2021. során a tervező Atelier Brückner és kurátoraink segítségével elkészült a mintegy 9000 négyzetméter alapterületű kiállítás vázlatterve, amely tartalmazza a nagyjárművek és tematikus egységek pontos helyét és szerepét.

Mindez több ezer műtárgy felmérésével és több tucat szakértői tanulmány felhasználásával jött létre, a Múzeum által összeállított tématerv és műtárgylisták alapján.

Kiírtuk a tendert Kelenföld Indóház megújítására

2021-ben sok fontos lépést tettünk azért, hogy a MÁV által felhagyott egykori Kelenföld Indóházat megmentsük az enyészettől és itt legújabb tagintézményünket alakíthassuk ki. Az épület múltjához méltóan vasúttörténeti tematikájú kiállítóhelyet hozunk létre, amelynek legfőbb attrakciója egy több száz négyzetméter alapterületű terepasztal lesz.



Célunk egy családbarát kiállítóhely megteremtése, amely a vasútbarátoknak is izgalmas tárlatot tud teremteni, felméréseink ugyanis azt bizonyítják, hogy a családosok és a vasútbarátok érdeklődnek leginkább egy ilyen kiállítóhely iránt. Az épület éppen ezért egy kilátópontként, trainspotter -helyként is szolgáló új, kortárs terasszal is kiegészül a vasút felé. Fontosnak tartjuk ugyanakkor, hogy egy közösségi térként is funkcionáló intézménnyel gazdagodjon Kelenföld, éppen ezért egy bisztró is helyet kap az épületben.

A kulturális kínálatot időszakos kiállítások és múzeumpedagógiai foglalkozások színesítik majd. Az épület környezetében vasúti tematikájú játszókert létesül, teraszán szabadtéri mozivetítések lesznek. Az épület előtt, szabadtéren az indóházzal közel egyidős gőzmozdony fog állni.

A Közlekedési Múzeum az Építész Stúdiót bízta meg az építészeti tervek elkészítésével, akik az eredeti épület műemléki jellegének, karakterének tiszteletben tartása mellett azt az új funkcióknak megfelelő kortárs építészettel is kiegészítik.

Intézményünk júliusban szerezte meg az építési engedélyt az épületre, **októberben pedig megjelent a felhívás a teljes körű felújításra.**





Kormánydöntés a gyűjteményfejlesztésről

A kormány 2021 májusában támogatta kiemelt gyűjteményfejlesztési és restaurálási céljainkat. A korábban soha nem látott mértékű, mintegy 6,7 milliárd forintos támogatásból a Közlekedési Múzeum több mint száz, a magyar közlekedés és járműgyártás szempontjából kiemelt értékű jármű és jelentős mennyiségű további műtárgy (modellek, egyenruhák, térképek stb.) restaurálását és beszerzését tudja megvalósítani.

A hazai autóbusz- és vasúti jármű-gyártás nemzetközileg is jól ismert produktumai, például az Ikarus vagy a Ganz gyárak öröksége a következő években, évtizedben fog eltűnni az utcákról, megmentésük tehát sürgőssé vált. Programunk része éppen ezért többek között a Ganz és az Ikarus gyár produktumainak megmentése is. A projekt keretében beszerzett és restaurált műtárgyakat az új Közlekedési Múzeumban tekinthetik majd meg a látogatók. A forrás lehetőséget biztosít továbbá a Múzeum saját restaurátori és tárolási kapacitásainak bővítésére, továbbá egyéb, a gyűjteményeinkhez kapcsolódó fejlesztésekre is.

Megújul a Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjtemény

A Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjtemény az egykori Ganz gyárnak, a magyar ipar egyik zászlóshajójának egyik legrégebbi, máig fennmaradt eleme. Az épület több mint 160 éves fennállása során nem esett át átfogó felújításon, ami a különösen értékes fa rácsostartó (ún. Howe-rendszerű) fedélszék állagromlásához vezetett; a Múzeum ezért 2019-ben a látogathatóság felfüggesztésére kényszerült.

Októberben azonban megkaptuk a szükséges engedélyeket tagintézményünk, a Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjtemény modernizálásának terveire, így hamarosan megkezdődhet Magyarország egyik kiemelkedő ipari műemlékének a komplex megújítása.

A felújítás során komoly fejlesztéseket vihetünk véghez: mintegy 1000 m²-es, a 21. századi igényeknek és korszerű műtárgyvédelmi szempontoknak megfelelő kiállító- és rendezvényterület jön létre, és új konferenciaterület egészül ki. Az épület egyedi fa rácsostartó tetőszerkezete is teljes egészében újraépül. A jövőben szabadtéri kiállító- és múzeumpedagógiai foglalkoztatótérként is funkcionáló múzeumkert megújul és megnyílik a nagyközönség számára, új, színvonalas találkozási helyet nyújtva ezzel a város nyüzsgő pontján. A kiállítóhely kiegészül egy új, szélesebb spektrumú ipartörténeti tartalmú tárlattal, illetve Ganz Ábrahám öntödéjének, majd a Ganz Törzsgyárnak a legfontosabb termékét, a világhírű kéregöntésű vasúti kereket és annak gyártási folyamatát is részletesen bemutatja majd.



Bemutattuk frissen restaurált Faros Ikarusunkat

Gyönyörű új járművekkel gazdagodott intézményünk, 2021 augusztusában mutattuk be gyűjtemény-fejlesztési programunk első eredményét, egy frissen restaurált Faros Ikarust időszakos kiállításunkban, az Északi Járműjavítóban. A járművet ezután a Monyó Főzdenyítő Fesztiválon és az Aeroparkban is megcsodálhatta a nagyközönség. **Az autóbust a múzeum egy mészestől mentette meg**, a restaurálásnak köszönhetően visszanyerte eredeti állapotát, üzemképességét, illetve az oldtimer minősítést is megkapta.

A Közlekedési Múzeum új Ikarusa **a talán legnépszerűbb és legszebb magyar autóbustípus utolsó tíz legyártott példányának egyike**. Az Ikarus 66-os a vidéki autóbusz-állomások, autóutak legjellemzőbb példánya volt mintegy két évtizeden át, a nyolcvanas évek elejéig, egyben a legkényelmesebb és leggyorsabb autóbusz is volt a hazai utakon akkoriban.

Szerencsére a jármű lényegesebb fődarabjai, így motorja, a váltója, illetve a teljes műszerfali egysége épségben maradtak, így látszólagos rossz állapota ellenére a múzeumi szempontoknak megfelelően jól restaurálható volt. Nem megvenni szerettünk volna egy már működő, felújított járművet egy másik cégtől, ahol ezek már méltó körülmények között használatban vannak, hanem meg szeretettünk volna menteni az enyészettől egy példányt.

A Közlekedési Múzeum kiemelten elkötelezett az Ikarus-örökség megőrzése mellett, 2016-ig azonban csupán egy darab Ikarus autóbusz, egy 556-os volt a gyűjteményben. Gyűjtemény-gyarapítási programunknak ezért is hangsúlyos része az Ikarus-örökség megmentése. A Faros átadásával megalakult a Közlekedési Múzeum nosztalgiabusz-flottája, amelyet az időközben beszerzett 311-es és egy szintén nyárra restaurált 211-es Ikarus autóbusz alkot.



Csepel teherautó és Skoda Octavia érkezett a gyűjteménybe

Kiemelt gyűjteményfejlesztési projektünk keretében **még az 2021 végén megérkezett hozzánk egy több mint 60 éves Skoda Octavia Super és egy több mint 50 éves Csepel D-450-es teherautó is.**

A Csepel D-450-es a maga korában a legelterjedtebb teherautó volt, mára alig néhány példány maradt belőle. Kevés teherautó található a Közlekedési Múzeum gyűjteményben, közel 6 évtized után került most új tehergépjármű a múzeumhoz.

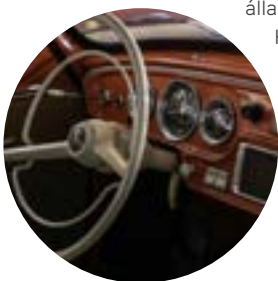
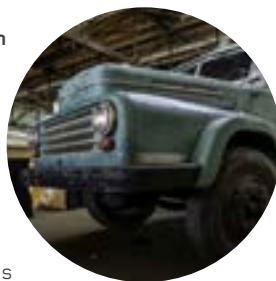
Az Octavia a Skoda nyolcadik bemutatott modellje volt, innen ered a neve. A jármű tipikus része volt a magyar utcaképnek az 1960-as, '70-es

években. A gépkocsi jó állapotának köszönhetően jelenlegi

állapotában kiállítható. A két patinás járművet a leendő új

Közlekedési Múzeumban tekinthetik majd meg a látogatók, a gyűjtemény régebről ismert darabjaival együtt.

Idén mindezek mellett egy Lime rollerral, egy Csiby-lámpával, továbbá számos képzőművészeti emlékekkel, köztük Guzsik Ödön Villamosok az egykori Erzsébet hídon c. ímű festményével is bővült a gyűjteményünk. Folyamatosan dolgozunk restaurálásának előkészítésén is, a következő hónapokban több Ikarus autóbusz és vasúti műtárgy restaurálását is tervezzük elindítani.



Zajlik a Turán 9 restaurálása

Gyűjteményfejlesztési programunk keretében gőzerővel zajlik a Turán 9, Horthy Miklós kormányzó egykori étkező-szalonkocsijának a restaurálása is. **A kocsit a szlovákiai Szenci-tó partján találták meg, egy hétvégi házként beépítve.** A MÁV Nosztalgia Kft., a pozsonyi Vasúttörténeti Múzeum és a Közlekedési Múzeum szakemberei azonosították a páratlan történelmi emléket, amelynek megvásárlására, hazaszállítására és a felújítás megkezdésére Múzeumunk kezdeményezésére Prof. Dr. Kásler Miklós, az emberi erőforrások minisztere NKA- forrást biztosított. A Turán vasúti szerelvényt az egykori kormányzó magas szintű protokoll eseményeken használta 1944-ig, majd később Csehszlovákia területére került. A kocsit ezután sokáig a csehszlovák kormány használta reprezentációs célokra, majd az 1970-es években került magánkézbe, holléte sokáig ismeretlen volt.

A restaurálás 2021-ben megkezdett első ütemében a jármű fényezésének előkészítése (rozsdátlanítás, alapozó festés), újrafényezés, a tetőponyvázás, valamint a forgóváz beszerelése valósult meg.



Fiume – kapu a nagyvilágra kiállításunkat is több ezren látták

Fiume – Kapu a nagyvilágra címen 2021. május 21-én nyílt meg a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum és a Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum (MKVM) közös kiállítása. **Korábban az egykori fiumei magyar kereskedelmi tengerészet témájában sosem volt látható egyszerre ennyi közgyűjteményi tárgyi anyag. A tárlaton számos újdonság és frissen restaurált tárgyanyag is látható volt.** A kiállítás egyik legnagyobb attrakciója az Adria Tengerhajózási Rt. eredeti lobogója, amelyből mindössze kettő példány maradt fenn, a másik a Greenwich-i National Maritime Museumban található. A lobogót erre az alkalomra restauráltuk és azóta most először tekinthette meg a nagyközönség. Hasonlóan értékes műtárgy az Atlantica Tengerhajózási Rt. 1911-ben készítettett színezüst díszdoboz, ami ugyan csak az elmúlt időszak egyik kiemelt gyarapítása volt.

A tárlatot Múzeumunk kezdeményezésére Horvátországban Rijekában 2022 nyarán nyitjuk meg magyar-horvát múzeumi együttműködésben.

Több mint 70 Ikarus az Aeroparkban

A Közlekedési Múzeum tulajdonában álló, **egész évben látható repülőgépei mellett több mint 70 legendás Ikarus autóbusszal találkozhattak**, akik kilátogattak a III. Ferihegyi Ikarus találkozóra az Aeroparkba október első hétfőjén. Az eseményen múzeumunk augusztusban bemutatott Faros Ikarusa is ott volt. Számos izgalmas programmal készültek a szervezők: látványos felvonulással, rengeteg nosztalgiajáráttal, élményrepüléssel és egyéb interaktív programmal várták a gyerekeket és játékos felnőtteket.

Autós, hajós és buszos kiállítás

Számos időszaki kiállítást rendeztünk 2021-ben. Hosszú utazás után végre Budapesten, a Gül Baba Kulturális Központ és Kiállítóhelyen is látható volt a nyár folyamán **„Kalandra fel” Budapest – Konstantinápoly autóverseny (1912) című tárlatunk**. 1912-ben került sor a Magyar Királyi Automobil Club egyik első hivatalos megmérettetésére, a Budapest–Konstantinápoly autós versenyre. A látogatók korabeli fotók, dokumentumok, leírások és újságcikkek által ismerhették meg az automobilizmus hajnalán megrendezett versenyt, amely a Magyar Királyi Automobil Club (MKAC) első nagyobb nemzetközi rendezvénye volt. A futam emlékére, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum szakembereinek közreműködés-



sével összeállított kiállítás kurátora Négyesi Pál volt. A tárlat először 2018-ban mutatkozott be az Isztambuli Magyar Intézetben, utána a szintén isztambuli Koç Museum-ban, majd Bukarestben, Szófiában, számos bulgáriai múzeumban is látható volt, a verseny egykori helyszíneit érintve.

Szeptemberben nyílt meg az Ikarus történetét bemutató kiállításunk Zalaegerszegen, a Magyar Olaj- és Gázipari Múzeummal (MOGIM) együttműködésben. **Az Ikarus – A Busz című tárlatunk** a székesfehérvári Ikarus gyár és az Általános Mechanikai Gépgyár történetét mutatja be, számos egyedi és fontos műtárgy, makett és rajz is kiállításra került az Ikarus gyár történetéből. A kiállítás intézményünk 2019 májusától júliusig, a székesfehérvári Szent István Király Múzeumban megnyílt tárlat anyagára építkezik, a gyűjteményt a MOGIM a Zala Volántól történetét feldolgozó tablókkal egészítette ki. **A kiállítás májusig megtekinthető a Magyar Olaj- és Gázipari Múzeumban, Zalaegerszegen, a Falumúzeum utcában.**

A Közlekedési Múzeum március 30-án nyitotta meg **a dunai hajózás történetét felelevenítő kiállítását**, amelyet a bukaresti Magyar Kulturális Intézettel közösen szervezett. A tárlat egyebek mellett a XIX. század során megnyílt új útvonalak révén fejlődésnek indult Duna- menti közlekedési és gazdasági kapcsolatokot, a Bécs--Konstantinápoly gőzhajó-járatok kiépítését és Széchenyi tevékenységét mutatta be. A kiállítás a tavasz és a nyár folyamán Bukarestben, Szörényváron (Drobeta-Turnu Severin), Galacon (Galați), majd Tulcsán (Tulcea) volt látható.

Kiadványaink

Intézményünk 2021-ben a szakmai publikációk terén is sok eredményt felmutathat fel2021-ben. Szeptember 3-án mutattuk be Négyesi Pál **„Kalandra fel” Budapest – Konstantinápoly autóverseny (1912) című kötetét** a Gül Baba Kulturális Központ és Kiállítóhelyen. A kötet tágabb technikatörténeti és geopolitikai kontextusba helyezve mutatja be a ma már elképesztő és elképzelhetetlen útviszonyok és feltételek között zajló kalandokat. A könyv a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum és a Gül Baba Türbéje Örökségvédő Alapítvány együttműködésében jelent meg **magyar és török nyelven, számos egyéb kiadvánnyal együtt megvásárolható webshopunkban.**



Izgalmas programok tagintézményeinkben

2021. sem telt el értékes programok nélkül tagintézményeinkben sem: a miskolc-újmassai **Kohászati Múzeum** változatos programokkal várta a látogatókat a Múzeumok Éjszakájára, illetve a Múzeumok Őszi Fesztiváljára szervezett programjain a nyár és az ősz folyamán. A természet szerető közönség madárgyűrzési, madártani bemutatókon, vehetett részt, a kovácsmesterség iránt érdeklődők pedig megpróbálhatják kipróbálhatják ügyességüket az üllő mellett. Emellett Ezenkívül tárlatvezetések és múzeumpedagógiai foglalkozások, valamint még számtalan érdekesség várta az érdeklődőket.

A **Magyar Vegyészeti Múzeum** is programokkal készült a Múzeumok Őszi Fesztiváljára. Az eseményre látogatók egybekellett vetítéseket láthattak a magyar vegyészet fontos évfordulóiról, de játékos vadászat is volt a gyönyörű várpalotai Thury-várban található múzeumban.

A **Műszaki Tanulmánytárban** az Utazó Planetárium tartott izgalmas eseményt gyermekeknek, ahol számos ismeretterjesztő programon vehettek részt az érdeklődők a Naprendszer működéséről, különleges égtestekről és az űrkutatás fejlődéséről, titkos bolygókról.

Az **Elektrotechnikai Gyűjteményben** pedig a hazai energetika aktuális kérdéseiről rendezett értékes előadás-sorozaton vehettek részt az érdeklődők.



Gőzerővel folytatjuk digitalizálási feladatainkat

2020-ban a pandémiás időszakban is gőzerővel folytattuk digitális műtárgnyilvántartási feladatainkat. Emellett 2020-2021-ben az Archívumban több mint 30 000 fotót, térképet és dokumentumot digitalizáltunk, ezek közül mintegy 14 000 negatívot a BKV fotóarchívumából. Befejeztük a MÁVAUT fotóarchívum teljes feldolgozását és digitalizálását, amely így már bárki számára hozzáférhető az olvasó- és kutatóterünkben. A tervszerű digitalizálások révén térképgyűjteményeink szintén teljes körűen elérhetők már digitálisan is, több más archívumi gyűjteménnyel együtt (Képeslapgyűjtemény, Értékpapírgyűjtemény, Plakátgyűjtemény, fényképgyűjtemények). Emellett folytattuk a Rába műszaki rajztárának és a vasúti rajzgyűjtemény leltározatlan tételeinek feltárását, illetve az Ikarus műszaki rajztárának helyreállítását, rendezését, hasonlóan több más őrizetünkben lévő hagyatékhoz.

A Kormány által adott többletforrások lehetővé tették, hogy teljeskörű állományvédelmi rendezést kezdhesünk meg.

Megközelítőleg 700 kötettel bővült a könyvtári állomány az elmúlt két évben, míg az elektronikus dokumentum-állomány újabb 150 elemmel gyarapodott. Olvasóterünkben több szakirodalmi adatbázis várja az érdeklődőket, ahol egyidejűleg a budapesti telephelyek könyvtári katalógusai is szabadon elérhetők.

Képzőművészeti gyűjteményünkben 511 tárgy felmérését, fotózását, mérését és állapotfelmérését végeztük el.