

SZÜTS ISTVÁN GERGELY

Vasutas vagonlakók és a MÁV menekültpolitikája, 1918–1924

1914-ben csaknem 19 000 kilométer vasútvonal hálózta be Magyarországot, amelynek jelentős része nemzetiségek által lakott területeken haladt keresztül.¹ Az első világháborús összeomlással egyidőben a történeti Magyarország tájegységein átfutó vasútvonalak, illetve az azokhoz tartozó ingó és ingatlan vagyon kiemelt szerepet kaptak a leendő utódállamok politikájában. Közlekedési és gazdasági szempontból ugyanis nem volt mindegy, hogy a békeszerződést követően egy-egy vonal melyik ország területéhez kerül majd.

A sajtóságos Kárpát-medencei közlekedésfejlődésnek köszönhetően a Magyarország fővárosát az ország többi pontjával összekötő sugárirányú fővonalak mellett, a 19. század végén létrejöttek az ezeket részben keresztező körvonalak is. Elsősorban makrogazdasági szempontok miatt és a magyar piac szerepének erősítése végett a fővárostól 150-200 kilométerre kialakult egy szinte szabályosnak mondható körvasút.² A formálódó utódállamok természetesen igyekeztek ezeket a kiemelt fontosságú vonalakat, illetve minél nagyobb szakaszaikat megszerezni maguknak. Törekvésüket stratégiai szempontokkal magyarázták, s hangsúlyozták a vasútvonalak fontosságát, a szuverenitást biztosító védelmi funkciójukat. Ma már ismertek ezeknek az érveknek a következményei, hiszen Trianon után alig akadt olyan pálya,

¹ Egészen pontosan 18 933 km vasútvonal tartozott a Magyar Királyi Államvasutak kezelésébe.

² MAJDÁN János: A vasút szerepe a határok kialakításában. In: PÁSZTOR Cecília (szerk.): *„ahol a határ elvált...”* Balassagyarmat-Várpalota, 2002. 100–115.

amelyet az újonnan megállapított államhatárok ne vágtak volna ketté. Ez pedig nem egyszerűen a közlekedési lehetőségekben, hanem a magyar állam, illetve a veszteségektől közvetlenül szenvedő közösségek életében is jelentős, sok esetben nehezen kiheverhető következményekkel járt együtt.

A trianoni döntés okait és utóhatásait makrotörténeti szempontból ma már nagyrészt ismerjük. Így mára talán az is köztudott, hogy a vasútvonalak milyen fontos szerepet játszottak az államhatárok megállapításában.³ Az azonban már kevésbé ismert, hogy az elvesztett vonalak, vasúti tárgyak és objektumok mellett mi lett az egykori alkalmazottak további sorsa. Ugyancsak ismeretlen az, hogy a Magyar Királyi Államvasutak mint munkáltató milyen politikát folytatott az utódállamokból menekült vagy onnan önként távozó alkalmazottaival. Pedig az állam legnagyobb vállalatának történetében ennek az időszaknak nemcsak politika- és közlekedés-, hanem társadalomtörténeti szempontból is különös jelentősége van. Többek között azért is, mert az első világháborút követően az addigi alkalmazotti lét egyik biztos életpályamodelljének számító vasutasság, mint státus, pillanatok alatt megrendült. Az elbocsátások, a kiutasítások vagy az önként kiköltözések miatt a Magyarországra érkezett vasutasok közül sokan – és ennek következtében az itt dolgozók is – egészen új helyzetben találták magukat. Az a vélt vagy valós biztonság, amelyet a MÁV-hoz tartozás korábban jelentett, a háború, a területi veszteségek, az impériumváltás és a súlyos gazdasági állapotok következtében igen hamar megszűnt. Ez pedig azt jelentette, hogy a vasúti alkalmazottak – hivatalukat, szolgálati lakásukat elveszítve, hasonlóan a menekültek többségéhez – egyik napról a másikra munka és fedél nélkül találhatták magukat.

A 19. század utolsó harmadától a Magyarország területén zajló pályaaépítések megkövetelték a kiszolgáló személyzet számának folyamatos növelését. Ennek következtében 1910-re már több mint 110 000-en dolgoztak az állami és a magánvasutaknál. Az alkalmazottak döntő többsége pályafelügyeleti, forgalmi és keres-

³ A témában a legátfogóbb művek: ROMSICS Ignác: *A trianoni békeszerződés*. Osiris Kiadó, Budapest, 2007; ZEIDLER Miklós (szerk.): *Nemzet és emlékezet: Trianon*. Osiris Kiadó, Budapest, 2008; MAJDNÁN János: i. m. 113.

kedelmi, illetve vonatmozgatási vagy műhelyfeladatokat látott el, és csak alig két százaléku dolgozott az igazgatásban.⁴ A vasúti alkalmazottak társadalma természetesen rétegzett volt, vasutasnak lenni legtöbb esetben mégis valamiféle rangot és megbecsültséget jelentett, legyen az kisegítő, forgalmi szolgálattevő, jegyvizsgáló vagy éppen állomásfőnök. A MÁV hierarchikusan felépülő vállalati szervezetének – amelyben lehetőség volt az előrelépésre –, az alkalmazottak állandó és fix jövedelmének, az utazási kedvezményeknek, illetve a jól kiépített szociális hálónak köszönhetően a vasutasság vonzó életpályának számított. Aki az egészségügyi és az erkölcsi elvárásoknak megfelelt és bekerült, az szűkebb és tágabb környezetében jó eséllyel számíthatott nagyobb megbecsülésre. Az uniformis és a biztos háttér ugyanis rangot, (vélt) biztonságot jelentett a köz- és magánéletben egyaránt. Ezt a legtöbb esetben jól működő és kiszámítható modellt törte meg az impériumváltás.

1918 őszétől a magyar államvasút működtetésére alkalmazott személyzet az elvesztett területeken nehéz helyzetbe került. Az ott újonnan berendezkedő hatalom ugyanis a legtöbb esetben mint a régi rendszer kiszolgálóira tekintett rájuk, s emiatt ha nem is rögtön ellenséggé, de mindenképpen gyanússá váltak a szemében. A hónapok és évek elteltével aztán az adott ország politikájától, a helyi körülményektől és az egyéni döntésektől függött az egykori magyar királyi vasúttársaság alkalmazottainak további helyzete.

Az első menekültek

A Monarchia katonai vereségének pillanatában a szomszédos államok fegyveres erői a határszéleken már megkezdték az előkészületeket a későbbi bevonulásra. 1918 októberében például Brassóból már erőteljes román csapatösszevonásokról tudósították a magyar miniszterelnökséget.⁵ Egy hónappal később, még a belgrádi konvenció aláírása előtt, román alakulatok foglalták

⁴ A Magyar Királyi Államvasutak szolgálatában álló alkalmazottakról készült statisztikát közli: *Magyar Statisztikai Évkönyv*. Új folyam, XVIII. k. 1910. 223.

⁵ FRÁTER Olivér: Erdély román megszállása 1918-1919-ben. *Kisebbségkutatás*, 2000/2.

el a stratégiai fontosságú Tölgyesi-, Gyimesi- és Ojtozi-szorost. A *Magyar Államvasutak Hivatalos Lapjában* (a továbbiakban: *Hivatalos Lap*) november 17-én számolnak be arról, hogy a gyimesi vasútvonal elfoglalásával először léptek az ország területére ellenséges erők. Ettől kezdve a románok, majd a csehek és a szerbek előrenyomulása kapcsán sűrűn érkeztek segélykérő táviratok a határ menti körzetekből. A magyar kormány kezdetben igyekezett megnyugtatót alkalmazottait. Vázsonyi Jenő államtitkár 1918. december 7-én megjelent közleményében például még teljes anyagi felelősséget vállalt az ekkor csak szörványosnak ítélt károk enyhítésére.⁶ A következő hetekben és hónapokban azonban olyan méreteket öltött a beérkezett jelentések és panaszok száma, hogy már a feldolgozásuk is – különösen a folyamatosan változó hatalmi viszonyok miatt – meghaladta a MÁV és a kereskedelemügyi minisztérium lehetőségeit. Ebben a kaotikus helyzetben a politikai szándék ellenére sem lett volna lehetőség a személyi és a közösségi károk felmérésére, illetve a károsultak helyzetének rendezésére.

A bevonuló csapatok a határokig futó vasúti szakaszokat szállítási és védelmi célból – a néhány esetben tapasztalható heves ellenállástól függetlenül – folyamatosan foglalták el. Az érintett területeken a magyar állam természetesen továbbra is megpróbálta megtartani a hatalmát, ám ennek eredményessége az esetek többségében már csak a helyi erőviszonyoktól függött. A legtöbb térségben a vasutasok voltak az elsők, akik a megszálló csapatokkal a legkorábban találkoztak. Az idegen katonai egységek és a később kiépülő közigazgatás sokszor erőszakos fellépése következtében a vasúti alkalmazottak egy része már 1918 őszén, a találkozás pillanatában elhagyta korábbi állomáshelyét. Többségük azonban egyelőre, mint a magyar állam alkalmazottja, szolgálatban maradt, és legtöbb esetben békésen, helyben várta a központ utasításait. De előfordultak kisebb ellenállások, összetűzések is. A vasutasok ellenállásának legismertebb eseménye Balassagyarmaton történt, itt ugyanis a MÁV-alkalmazottak hat-

⁶ *Hivatalos Lap*, 1918. december 7. 1.

hatós segítségével 1919 januárjában sikerült az Ipoly túloldalára szorítani a várost elfoglaló cseh légiókat.⁷

Nem tudni, hogy az 1910-ben regisztrált majd 110 000 vasúti alkalmazott közül 1924-ig bezárólag mennyien hagyták el korábbi lakó- és állomáshelyüket és költöztek át Magyarországra. Az ekkor felvett népszámlálási adatok ugyanis nem adnak információt arra vonatkozólag, hogy (különösen a kettészakított vármegyék egyes területein) hányan álltak alkalmazásban. Ezért nem tudhatjuk, hogy ezekben a térségekben milyen mozgásokat generált az impériumváltás. A trianoni döntés után készült statisztikákból az mindenestre látható, hogy az 1920-ban regisztrált 64 758 alkalmazotti létszám⁸ 1924-re majd 10 000 fővel nőtt.⁹ Sajnos azonban arra vonatkozólag nincsenek adataink, hogy közülük mennyien lehettek az utódállamokból menekültek. Ha azonban elfogadjuk Kelety Dénesnek, a MÁV kormánybiztosának 1921 tavaszán kelt beszámolóját, akkor többségük, úgy tűnik, korábban elbocsátott vasúti alkalmazott lehetett.¹⁰ Kelety az 1921-ig birtokába jutott adatok alapján 13 225 vasúti alkalmazottról és családtagjaikról, tehát összesen közel 50 000 emberről beszél.¹¹ Mivel a menekültek jelentős része az év tavaszáig érkezett az országba, végső számukat maximum 20 000 főben határozhatjuk meg. Családtagokkal együtt azonban így is közel 70 000–80 000

⁷ Az eseményekről és azok politikai és történeti megítéléséről részletesen lásd BARTHÓ Zsuzsanna–TYEKVICKSA Árpád (szerk.): *Civitas Fortissima. A balassagyarmati „csehkiverés” korának forrásai és irodalma*. Balassagyarmat, 2000.

⁸ Ez a szám csak a Magyar Királyi Államvasutaknál és a kezelésében lévő magánvasutaknál alkalmazásban állókra vonatkozik. A magánkezelésű magánvasutak személyzetét nem vettem számításba.

⁹ A vasúti személyzetre vonatkozó adatokat lásd *Magyar Statisztikai Évkönyv*, XXVII–XXX. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1925. 116.; *Magyar Statisztikai Évkönyv*, XXXI–XXXII. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1927. 165.

¹⁰ Kelety Dénes (1867–1931). A Budapesten született Kelety 1892-ben került a kereskedelmi minisztérium alkalmazásába, ahol 1908-ban a vasúti műszaki osztály vezetője lett. A Tanácsköztársaság bukása után, 1919. október 11-én a MÁV kormánybiztosának nevezték ki, majd két év múlva az Államvasutak elnökének. 1927-ben távozott hivatalából, és az IBUSZ vezérigazgatója lett. Kelety 1921. május 20-án, a Királyi József Műegyetemen tartott előadást a MÁV helyzetéről, A *megcsonkított államvasutakról* címmel. Beszéde még abban az évben nyomtatásban is napvilágot látott.

¹¹ KELETY Dénes: *A megcsonkított államvasutakról*. Budapest, 1921.19.

emberről beszélhetünk. Mindezek alapján feltételezhető, hogy a menekült vasutasoknak legalább a fele a Magyarországon maradt üzemigazgatóságok területén jelentkezett munkára, és ha csak rövid időre is, de legtöbb esetben el tudott helyezkedni.

A vasutasokkal egyidőben városi, vármegyei és állami alkalmazottak tömegei is elindultak a magyar fennhatóság alatt maradt területek felé. Természetesen az ő szállításukról is a MÁV-nak kellett gondoskodnia. A személyszállítás iránt megnövekedett hatalmas igény ezekben az években nem számított új keletű problémának. A hadászati szükségletek kiszolgálása mellett például már 1916-tól a Galíciából Bécs irányába menekülő polgári lakosság utaztatásáról is az államvasútnak kellett gondoskodnia. Akkor azonban a felmerülő és átlátható, általában néhány száz koronás kiadások törlesztését a belügyi számvevőség még viszonylag gördülékenyen tudta intézni.¹² Nem így a háború végén, amikor a vesztes ország államvasútjának és alkalmazottainak kontrollálhatatlan igényeit már semmilyen állami szerv sem volt képes kielégíteni.

1918 őszétől a már elfoglalt vonalak és szerelvények miatt amúgy is nehéz helyzetben lévő vállalat kapacitásait csak tovább terhelték a hatalmasra nőtt személyszállítási igények. Ezt csak fokozta, hogy a menekültek jelentős része nem kézipoggyással, hanem ingóságaival együtt kívánt utazni, emiatt egy-egy családnak legalább egy komplett tehervasúti kocsit kellett biztosítani. Ez természetesen jelentős kiadástöbbletet jelentett a MÁV számára. A helyzetet tovább súlyosbította például a belügyminisztérium egyik átgondolatlan rendelete is, amely a menet- és poggyászejegyek hitelezését kérte a vállalatától.¹³ A kormányzat döntése kétségkívül méltányolandó, de a korabeli állapotokat ismerve ennek megvalósítása teljességgel lehetetlen volt. Többek között azért, mert ez-

¹² A Galíciából menekülők többsége a Kőrösmező–Sátoraljaújhely–Miskolc–Budapest–Győr fővonalon jutott el a császárvárosba. A miskolci üzemvezetőség az 1916-os és 1917-es évben több alkalommal is kérvényt intézett a belügyminisztériumhoz az előre nem látható kiadások ügyében. (Magyar Országos Levéltár. K-148. A Belügyminisztérium elnöki iratai. 376519/1917.)

¹³ A belügyminisztériumi rendelkezés értelmében a magyar és osztrák illetőségű menekültek részére helyhatósági igazolás ellenében hitelesített menet- és poggyászejegyek állíthatók ki. Közli: *Hivatalos Lap*, 1919. január 11. 3.

zel közel egyidőben a megszállók már ellenőrzésük alá vonták a vasúti vonalakat, így például Erdélyben a román CFR¹⁴átvette a MÁV illetékességét.¹⁵ Nem volt ez másképp az északi és a déli vármegyékben sem.

Változó pályákon

A MÁV illetékességébe tartozó területek változása és a Vix-jegyzék által megállapított demarkációs vonalak birtokba vételének folyamata jól nyomon követhető egy eddig nem használt forrásból, a *Hivatalos Lapban* felsorolt áthelyezési értesítőkből. A *Hivatalos Lapban* 1919 első hónapjaitól kezdve ugyanis több száz áthelyezett alkalmazott nevét, beosztását, régi és új szolgálati helyét közölték. A megszállt állomások és pályaszakaszok személyzetének az a része jelent meg itt – elsősorban a magasabb beosztású és nem helyi kötődésű alkalmazottak –, akiket az államvasutak vezetősége vagy kiutasításuk előtt vagy már csak azt követően az ország középső része felé irányított. Mivel a kvalifikáltabb személyzet jelentős része rövid idő alatt elhagyta hivatalát, mozgásukat akár az impériumváltás mikroléptékű modelljeként is értelmezhetjük, legalábbis egy speciális társadalmi csoport esetében. Természetesen a határvonalak bizonytalansága és gyakori változása miatt sűrűn előfordulhattak olyan esetek is, amikor egy-egy alkalmazottat többször is áthelyeztek. A több ezer értesítés között például akadt olyan, ahol egy sepsiszentgyörgyi pályamérnököt előbb Kolozsvárra, Nagyváradra, majd végül a miskolci üzemigazgatóságra irányítottak. Számos esetben az alkalmazottaknak az éppen aktuális erőviszonyoktól függően akár napokon belül többször is költözniük kellett. Erre csak egy példa Bergner Jakab esete, akit egy héten belül Pozsonyból előbb Érsekújvárra, majd a budapesti Nyugati pályaudvarra helyeztek át.¹⁶

A váltakozó magyarországi kormányzatok és hatalmi erők eltérő módon viszonyultak a kényszerű népmozgáshoz. Érdekes

¹⁴ A Căile Ferate Romane (Román Állami Vasúttársaság) 1880-ban alakult.

¹⁵ RAFFAY Ernő: *Erdély 1918–1919*. Magvető Kiadó, Budapest, 1987.

¹⁶ *Hivatalos Lap*, 1911. január 11. 8.

és egyben árulkodó, hogy a Tanácsköztársaság hónapjai alatt a MÁV lapjában szinte alig esett szó a menekültekről, annak ellenére, hogy ebben az időszakban, ha kisebb intenzitással is, de tovább folytatódtak a beköltözések.¹⁷ Mindez nem jelenti azt, hogy a tanácskormány ne foglalkozott volna ezzel az akut problémával, de komplex szociális, politikai és gazdasági szempontok helyett elsősorban ideológiai alapon közelített a kérdéshez. Az ország területén tartózkodó és ideiglenes helyiségekben élő menekültek közül például a hatóságok csak az általuk proletárnak ítélt családok lakáshoz jutását támogatták.¹⁸ Ez természetesen hatalmas feszültségeket és visszaéléseket idézett elő nemcsak az érintettek, hanem a már itt élő nincstelenek körében is. A MÁV akkori vezetősége, szolgáltatásainak stratégiai ellenőrzése mellett, egyik utolsó intézkedésével megpróbálta felmérni a vállalat gazdasági és személyzeti állapotát, ezen belül a vasúti alkalmazottak és nyugdíjasok helyzetét. Ehhez azonban későn, nem sokkal a bukás előtt fogott hozzá, így a Tanácsköztársaság végóráiban kelt rendelkezés végül nem valósulhatott meg.

Az 1919 ősze és 1920 nyara közötti időszakban meglehetősen nehéz feladat hárult MÁV új vezetésére. A korábbiakhoz hasonlóan a vezetés 1919 őszén is úgy ítélte meg, hogy az első és legfontosabb feladat: megpróbálni felmérni az aktuális vagyoni és személyi állapotokat. Ehhez és így a vállalat működtetéséhez a kereskedelmi miniszter, Kelety Dénes személyében külön kormánybiztost neveztek ki.¹⁹ Időközben az utódállamok már birtokukba és saját tulajdonukba vették a magyar államvasút ingó és ingatlan vagyó-

¹⁷ A Vörös Hadsereg felvidéki offenzívája kapcsán többen visszatértek korábbi otthonaikba, de számuk elenyésző az országban maradtakéhoz, illetve az újonnan beköltözőkéhez képest. Egy lokális példát ismertet: Szűts István Gergely: Rekvirálások és kiutalások. Lakásviszonyok és menekültkérdés Miskolcon, a Tanácsköztársaság idején. In: KUNT Gergely–Ö. KOVÁCS József (szerk.): *A jelenkortörténet útjai 3. A politikai diktatúra társadalmiasítása*. Miskolc, ME BTK, 2009. 12–30.

¹⁸ Szűts István Gergely: Rekvirálások és kiutalások. Lakásviszonyok és menekültkérdés Miskolcon, a Tanácsköztársaság idején. I. m. 26.

¹⁹ A kereskedelmi miniszter 1919. október 11-én kelt 6321/elnöki rendelkezése értelmében a MÁV-ügyek kormánybiztosának nevezte ki Kelety Dénes, a minisztérium vasúti műszaki osztályának korábbi vezetőjét. Helyetteseként Tasnády-Szűts András kapott kinevezést.

nának jelentős részét. Ebből következően az egykori alkalmazottak helyzetének feltérképezése további bonyodalmakat okozott. Mivel a korábbi területi igazgatóságok megszűntek, és az utódállamok hivatalai nem törekedtek az együttműködésre, központosilag lehetetlen volt nyomon követni az elbocsátott és legtöbb esetben menekülni kénytelen tisztviselők számát és mozgását.

A MÁV működési területe 1919 őszétől gyakorlatilag a mai államhatárokon belülre korlátozódott. Ma már köztudott, hogy az első világháborút követően a magyar államvasút milyen súlyos károkat szenvedett. Gépparkjának jelentős része vagy megsemmisült, vagy a megszállt területeken maradt. Ez utóbbiak többsége később végleg az utódállamokhoz került. Az arányok érzékeltetése végett érdemes megemlíteni, hogy az 1914 nyarán regisztrált 65 000 tehervagonból 18 832, a 8680 személykocsiból 1715, míg a 3935 mozdonyból közel 1600 maradt 1920 áprilisában a MÁV kezelésében. Ezzel együtt a vasúti anyagokban mintegy 34 milliárd korona kára keletkezett a magyar államnak.²⁰ Később, államközi egyezmények értelmében, a lefoglalt szerelvények kis hányadát visszakapta ugyan Magyarország, de ez sem tudta orvosolni a súlyos veszteségeket. Különösen úgy nem, hogy a visszaszolgáltatás nagyon lassan haladt, hiszen például a román vasút 6021 vasúti kocsii visszaadását igyekezett újabb és újabb indokokkal halogatni.²¹ Ez természetesen tovább rontotta a magyar vasúti járműpark amúgy is katasztrofális helyzetét.

Menekült vasutasok

A hatalmas, már-már a vállalat mindennapi működését veszélyeztető veszteségek kezelése mellett, az igazgatóságnak gondoskodnia kellett a munkáját és egzisztenciáját veszített alkalmazottairól is. A menekültkérdés állami szintű koordinálásával megbízott Országos Menekültügyi Hivatal (OMH)²² megalakulása előtt fél

²⁰ KELETY Dénes: i. m. 9–10.

²¹ MOL K-26. a Miniszterelnökség együtt kezelt iratai. XLIII. tétel. 684/1921. 1921. július 16.

²² Az Országos Menekültügyi Hivatalt 1920. április 16-án hozták létre azzal a céllal, hogy koordinálja az utódállamokból érkező menekülteket, majd ellátásukról és elhelyezésükről gondoskodik. A szervezet 1924-ben szüntették meg, ez

évvel a MÁV létrehozta a saját alkalmazottait támogató szervezetét. Igaz ugyan, hogy még előbb, 1918. november 25-én főként vasúti tisztviselők és fővárosi ügyvédek Vasúti Szindikátus néven alapítottak egy szervezetet a menekültek ügyeinek intézésére. Csakhogy ezt politikai és korrupciós vádakkal 1919 novemberében feloszlatták, és vezetői ellen bűnvádi feljelentést tettek. Hivatalosan tehát az 1919. november 12-én bejegyzett „Magyar Államvasúti menekülők ügyeinek központi vezetősége” (a továbbiakban: Központi Vezetőség) lett a kérdés egyedüli felelőse.²³

Az igazgatóság felügyelete alatt álló Központi Vezetőség fő feladata az országba érkező vasutasok koordinálása, illetve az üzemvezetőségekkel és főmérnökségekkel való napi szintű kapcsolat fenntartása lett. A Magyar Országos Levéltárban található, sajnos rendezetlen iratanyaguk részletesen tudósít minderről. A fennmaradt források nagyrészt a területi állapotokra, így elsősorban az egyes állomások és alkalmazottaik helyzetére vonatkoznak.²⁴ Emiatt ez a máig feldolgozatlan iratanyag nemcsak a MÁV menekültügyi helyzetének megismeréséhez, hanem például hely- és családtörténeti kutatásokhoz is rendkívül hasznos lehetne. Az iratok ugyanis részletesen közlik egy-egy kiürített állomás személyzetének adatait, a fogadó pályaudvarok pillanatnyi telítettségét, illetve több száz egyéni kérelmező levelei tudósítanak a menekültek mindennapjairól.

A Központi Vezetőség, az aktuális helyzet felmérésével párhuzamosan, az adott körülményekhez mérten igyekezett a menekültek segítéséről is gondoskodni. Mindez azonban nagyon nehezen ment, elsősorban mert az Andrássy úti MÁV-székház harmadik emeletén működő irodákba közel öt éven keresztül megszámlálhatatlanul sok kérvény érkezett. Ekkora ügyforgalomra természetesen nem volt kapacitása a vállalatnak. Az ira-

után a menekültek ügyeivel a népjóléti és munkaügyi minisztérium foglalkozott. Az OMH-ról bővebben lásd PETRICHEVICH-HORVÁTH Emil: *Az Országos Menekültügyi Hivatal négyéves működéséről*. Pesti Könyvnyomda Rt., Budapest, 1924.

²³ A Vasúti Szindikátus ellen indított perről bővebben lásd Budapest Főváros Levéltára. Budapesti Királyi Ügyészség iratai, büntetőügyek. VII. 18d. 13/6404.-1920.

²⁴ MOL Z-1610. MÁV Gyűjtemény. MÁV menekülők ügyeinek központi vezetősége iratai 1919–1922 (a továbbiakban: MOL Z 1610).

tokba belepillantva úgy tűnik, hogy a Központi Vezetőség valami-féle objektív rendszer alapján próbált apró segélyeket folyósítani a vasutasoknak. Általában egyszerre 150 és 400 korona közötti támogatást ítelt oda, leginkább attól függően, hogy a levélírónak hány családtagjáról kellett gondoskodnia. Az egyedülállók, legye-nek akár a legkiszolgáltatottabb helyzetben, így maximum 200, a családosok, a gyerekek számától függően, 300-400 korona havi támogatásban részesülhettek. A támogatási kérelmeket az egzisztenciájukat veszített családoknak havi rendszerességgel újra és újra be kellett nyújtaniuk.

Az egyéni beadványok között olyan kérvényre is bukkantam, amelyet egy komplett, kiürített állomás alkalmazottai írtak alá. A dél-bánsági Kevevára állomásának beosztottjai 1918 decemberének első napjaiban küldték el beadványukat a fővárosba. Ebben az állomáshelyéről erőszakkal elbocsátott 16 vasutas – családtagjaik már korábban az ország középső területére költöztek –, a kialakult és eddig ismeretlen helyzetre való tekintettel, ideiglenes támogatást kért a Központi Vezetőségtől.²⁵ Nem tudni, mennyire volt általános egy teljes állomás alkalmazottainak elbocsátása vagy menekülése, ám a kérvények alapján feltételezhető, hogy az utódállamok, indirekt módon, a legtöbb esetben támogatták azt. A kevevári vasutasok kérvényére érkezett választ nem ismerjük, de a szervezet következetesnek tűnő politikája alapján feltételezhető, hogy a vasutasok csoportosan nem részesülhettek ilyen jellegű segítségben. Mindez persze nem jelenti, hogy nem léteztek kivételek, erre azonban közel 100 kérvényt átnézve nem találtam példát.

A Központi Vezetőség kiadásainak jelentős részét tehát segélykifizetésekre fordították. 1919 januárjában például 13 750 koronát használtak fel ilyen célokra.²⁶

A menekültek ügyeivel foglalkozó szervezetet 1920 decemberében újból átszervezték. Nemcsak elnevezésében, de vezetőség-

²⁵ MOL Z-1610. 123d. 1918. december 12. – Kevevára (Kovin) 1899-ig Temeskubin. Ma Szerbiában, a Vajdaság dél-bánsági körzetében található település. Az 1910-es népszámlálás szerint 7345 lakójából 2650 volt német, 2200 szerb, 1726 román, 711 magyar.

²⁶ MOL Z-1610. 120d.

gében is jelentős változások történetek. Új elnöknek az egykori Déli Vasút főfelügyelőjét, Pummer Imrét nevezték ki. A Pummer vezetése alatt álló szervezet – immár mint a Megszállt Területről Menekült Vasutasok Segélyező Bizottsága (a továbbiakban: Segélyező Bizottság) – teljes egészében örökölte jogelődjének ügyvitelét, illetve vagyonát.²⁷ A kérvények számát tekintve alig változott a helyzet, hiszen továbbra is elkeseredett és kilátástalan helyzetben lévő emberek százai írták folyamodványaikat egy kis támogatás reményében. Szentpétery Lajos nyugalmazott kalauz esete csak kiragadott példa minderre: „1920. október 10-én kiutasítottak Kolozsvárról, azóta a legnagyobb nyomorban vagyok. Teljesen kifosztva állok, még ruháim sincsenek...”²⁸ A fővárosba érkezett, család és rokonok nélküli nyugdíjas vasutas számára a segélyező bizottság végül 200 korona segélyt ítelt oda. Sajnos, életének tovább állomásai nem ismertek, így elképzelhető, hogy valamelyik nyomortelepen tengődött tovább, de az is, hogy egy bérleményben élte tisztességes nyugdíjas napjait.

A menekült vasutasok tömegein belül, ha röviden is, de érdemes szólnunk azokról, akik illegálisan, illetve különböző hátsó megfontolásokkal érkeztek az országba. Mivel ezek az emberek a hivatalos utat megkerülve lépték át a határt, nevük és egyéb személyes adataik nem jelentek meg egyetlen összeírásban sem. Ennek egyik következménye az lett, hogy mivel sem az OMH, sem a MÁV nem regisztrálta őket a belépő oldalon, ezért elveszítették jogosultságukat az állami segélyekre és támogatásokra.

Ezek az emberek tehát egyik szervezet nyilvántartásában sem jelentek meg, ennek következtében a minisztériumok rendszerében sem léteztek, ezért számukról és helyzetükről alig tudunk valamit. Ha létszámukra nem is, de leggyakoribb indítékaikra a *Hivatalos Lapban* megjelent több száz felhívásból és értesítésből azért következtetni tudunk. Különösen 1920 tavaszától kezdtek megszáporodni azok a határozatok, amelyek az előző állomáshelyükről ismeretlen helyre távozottak ügyében keletkeztek. A segélyező bizottság név és beosztás szerint megjelölve ugyanis felszólította az ott felsoroltakat, hogy nyolc napon belül szemé-

²⁷ *Hivatalos Lap*, 1920. december 18. 4.

²⁸ MOL Z-1610. 125d.

lyesen jelenjenek meg és tisztázzák magukat a fővárosi irodában. Amennyiben nem élnek ezzel az utolsó lehetőséggel, a vállalat azonnal törli őket állományából. Feltételezhető, hogy az itt felsorolt személyek többsége önhibáján kívül nem jelentkezett, ám voltak olyanok is, akik nem véletlenül maradtak passzivitásban. Ez utóbbi vasutasok esetében gyakori indíték volt egy-egy korábbi bűncselekmény vagy szabálysértés büntetésének remélt elkerülése. Többekkel szemben belső fegyelmi ügyek, sőt gyakran bűnvádi eljárások is érvényben voltak, emiatt ezek a személyek a bizonytalan közállapotokat kihasználva igyekeztek anonimek maradni. Az illegális határátlépők jelentős része, ha akarta, az első világháborút követő kaotikus viszonyokat kihasználva – elsősorban a fővárosban – akár több évig is észrevétlen maradhatott.

A szolgálati helyüket elhagyó és ismeretlen helyen tartózkodó alkalmazottak mellett, a magukat vasutasnak kiadó civilek is komoly problémát jelentettek az egyes főmérnökségeknek. Az információáramlás lassúságát és az ellenőrzés hiányát kihasználva többen úgy próbáltak munkához jutni, hogy egy távoli állomás alkalmazottjaként jelentkeztek új munkahelyükön. Erre azért volt lehetőségük, mert az impériumváltás és a menekülés okozta bizonytalan helyzetben nagyon gyakori volt, hogy egy-egy alkalmazott papírok nélkül vagy megfelelő igazolás hiányában érkezett az országba. Ezt használták ki sok esetben olyanok, akik egyáltalán nem, vagy korábban más beosztásban álltak az államvasút szolgálatában. Különösen az 1919 és 1921 közötti időszak volt alkalmas arra, hogy a szerencsét próbálók akár több hónapot alkalmazásban töltsenek anélkül, hogy valódi személyazonosságukra fény derült volna.

A kezelhetetlen állapotok miatt az OMH-nak és a MÁV-nak közös érdeke volt a szoros együttműködés. Munkájuk elsősorban az államhatárokon vált kiemelten fontossá, hiszen ott találkoztak először a beköltözni kívánókkal. Az érkezők számáról és helyzetéről elsőként a határállomás személyzete és az OMH képviselői szereztek tudomást. Emiatt az OMH-hoz hasonlóan a MÁV-on belül is központi utasítás született arra vonatkozólag, hogy telefonon vagy távírdán mindenki azonnal köteles jelentést tenni az

újonnan ott tartózkodókról.²⁹ Ez a gyakorlatban azt jelentette: az állomás személyzete részletes adatokat közölt arról, hogy hány kosiban mennyien kívánnak belépni az országba.

Mivel a menekültek többsége a fővárosba, illetve az ország középső területeire igyekezett eljutni, a budapesti és környéki állomások többsége 1919 őszére szinte teljesen megtelt. Ennek, és főleg az egy évvel később meginduló újabb menekülthullámnak köszönhetően a MÁV vezetősége és az OMH egy hálószerű logisztikai rendszer létrehozásával próbálta ellenőrzése alatt tartani a helyzetet.³⁰ A gyakorlatban ez azt jelentette, hogy minden szerelvénynek három ellenőrzési ponton kellett áthaladnia, mielőtt utasai a fővárosba megérkeztek volna. Az országhatárt elérő menekülteket először az úgynevezett *belépő állomásokon* regisztrálták. Itt a személyes adatok felvételén túl a korábbi állomáshelyre, a menekülés okára és a célállomásra is rákérdeztek. Innen továbbhaladva, még a főváros előtt, úgynevezett *gyűjtőkörzetek* fogadták őket. Ezeket jobbára nagyvárosokban, így például Miskolcon, Debrecenben vagy Szombathelyen jelölték ki. A gyűjtőkörzetek alkalmazottainak feladata volt, hogy az odaérkezőket a fogadó állomások kapacitásától függően vagy tovább irányítsák, vagy megállásra kényszerítsék, ezzel feltartóztatva vagy legalábbis lelassítva az ország középső részébe áramló menekülthullámot. Emiatt többen hetekig, hónapokig vagy akár végleg ezekben a városokban maradtak.

A hivatalos utasítás szerint azokat, akik nem rendelkeztek a budapesti lakáshivatal engedélyével, amúgy sem lehetett volna továbbengedni ezekről a gyűjtőállomásokról. A fővárosi lakásengedélyhez kötött kontroll azonban már kihirdetésének pillanatában kudarcot vallott, hiszen a távoli vármegyékből érkező menekültek nagyon kis százalékanak lehetett csak ilyen passzusa. Amennyiben a rendeletet betartották volna, Budapestre igen kevesen, míg a vidéki településekre annál többen költöztek volna be.

A gyűjtőkörzetek másik fontos, elsősorban technikai feladata volt a menekültek által használt vagonok ellenőrzése, karbantartása és tárolása. A súlyos szerelvényhiány, valamint a folyama-

²⁹ A körrendeletet közli: *Hivatalos Lap*, 1919. december 13. 4.

³⁰ A belső ellenőrző rendszer hivatalos bejelentéséről készült közlemény. *Hivatalos Lap*, 1920. december 4. 2.

tosan érkező menekültek miatt a gyűjtőállomásokon még kocsi kellett cserélniük azoknak is, akik engedélyt kaptak a továbbutazásra, vagy éppen a fővárosban ideiglenes lakáshoz jutottak.

A kör legbelső részén, az úgynevezett *belső körzetekben* található állomások azt a feladatot kapták, hogy a megfelelő információk birtokában akadályozzák meg a budapesti pályaudvarok túlszűfoltóságát. Ezt a fővároshoz közeli jelentősebb csomópontokban, így Dunakeszi-Alagon, Hatvanban, Szajolban, Ceglédén és Komáromban kellett volna végrehajtani. A tervek szerint innen csak abban az esetben indíthattak tovább menekültekkel teli szerelvényeket, ha előtte Budapest pályaudvarairól legalább ugyanennyi üres kocsi kigördült. Mondani sem kell, hogy a belső körzetek kapacitása is véges volt, az ott feltorlódó tehervagonok folyamatosan akadályozták a mindennapi munkát. Emiatt a menekültszállító szerelvények is gyakorta igyekeztek „megszabadulni” tehervagonjaiktól. Az érintett állomások között így folyamatos vita volt egy-egy szerelvény hovatartozásáról. Ezt érzékelve a MÁV, hivatalos lapjában és körlevelekben, közzétette a budapesti állomások maximális tárolókapacitását.³¹ Az itt hivatalosan megállapított keretet a gyakorlatban azonban nem lehetett tartani, hiszen ahogy azt említettem, a fővárosi pályaudvarok már 1919 tavaszától többszörösen túlszűfoltak voltak.

A vagonokban élők száma napról napra változott, így nagyon nehéz meghatározni, hogy a vasutasok közül hányan és milyen hosszú ideig élhettek ilyen, kétségkívül kiszolgáltatott helyzetben. Az OMH kimutatásai alapján nagyságrendileg, havi lebontásban ismerjük a fővárosi és az országos összesítéseket. Ezekből jól látható, hogy az 1919-ben és 1920-ban tapasztalható emelkedés után 1921-től folyamatosan csökkent az állomásokon élők száma.³² Az OMH összesítései, sajnos, nem térnek ki külön a vasúti alkalmazottakra, róluk azonban a már idézett Kelety Dénes 1921-ben tartott előadása tartalmaz adatokat. Eszerint a Központi Vezetőség megalapításának hónapjában, 1919 novemberében 4148 vasutast

³¹ Eszerint a Nyugati pályaudvar 500, emellett a rákosi állomás 70, az angyalföldi 40, a kőbányai 160, a rákospalota-újpesti 50, a pestszentlőrinci 110, míg a ferencvárosi állomás 70 vagon befogadására és tárolására lett volna alkalmas.

³² PETRICHEVICH-HORVÁTH Emil: i. m. 38.

és 10 510 családtagjukat regisztrálták. Ez a szám a következő hónapokban folyamatosan emelkedett, így az előadás előtti hetekben, 1921 áprilisában már összesen 57 000 alkalmazott és hozzátartozó tartózkodott ezeken az ideiglenes szállásokon.³³

A magyar kormányzat a menekültkérdés megoldására 1920-tól többféle kísérletet tett. Tudni kell azonban, hogy egy vesztes háború, az azt követő trianoni döntés, majd a veszteség okozta kollektív nemzeti trauma miatti katasztrofális helyzetben nemigen voltak rövid távú és együttal átfogó megoldások.

Szociális és gazdasági szempontból a közel 430 000 ember elhelyezésére és integrálására még középtávon sem volt reális lehetőség. A magyar állam jól érzékelte, hogy a beköltözés megszüntetésére gyakorlatilag nincs lehetősége – elsősorban az otthonukból erőszakkal elűzöttek miatt – ezért inkább a menekülthullám erejét igyekezett tompítani. Mivel az elcsatolt területek feletti ellenőrzést már 1918–1919 fordulóján elvesztette, ezért sem az onnan eltávoztak arányait, sem azok társadalmi összetételét nem tudta kontrollálni.

Annak ellenére, hogy a téma kapcsán egységesen a „menekült” terminust használjuk, a Magyarországra érkezett majd félmillióس tömeget közel sem tekinthetjük homogénnek. Igaz, léteztek olyan meghatározók, így főleg a foglalkozás és a státus, amelyek esetében kimutathatók bizonyos jellegzetességek, mégis rendkívül vegyes e több százezres tömeg képe. Az persze tény, hogy a menekültek közel háromnegyede korábban állami alkalmazásban állt, csakhogy, ismerve az alkalmazotti (közép)osztály differenciáltságát, ebből aligha lehet egy általános helyzetképet felvázolni.³⁴ Nemcsak a társadalmi háttér különbözött, hanem sokszor éppen ebből fakadóan a mobilitást kiváltó okok is számosak lehettek. Bár a probléma megnevezése, tehát a menekülés kényszerre utal, mégse gondoljuk, hogy mindenki direkt vagy indirekt erőszak hatására hagyta el korábbi állomás- és lakóhelyét. Léteztek olyanok

³³ KELETY Dénes: i. m. 19.

³⁴ Az OMH adatai szerint a 104 000 kereső közel fele, 45 000 személy (43,26%) volt közszolgálati alkalmazott, egyharmaduk az iparban és a kereskedelemben (részben állami vállalatoknál) dolgozott, egytizedük pedig földbirtokos volt. (PETRICHEVICH-HORVÁTH Emil: i. m. 37.)

is, akik a kisebbségi lét várható következményei elől, a jobb megélhetés vagy éppen az anyagi haszon reményében vándoroltak Magyarországra.

A magyar kormány a beköltözést éppen ezért elsősorban a kiváltó okok irányából igyekezett szabályozni. Célja egyfelől az volt, hogy mérsékelje az ország szociális és gazdasági túlterheltségét, másfelől pedig az, hogy a közelinek vélt revízió érdekében minél több magyart tartson szülőhelyén. Mindezt Bethlen István későbbi miniszterelnök, az OMH akkori elnöke, 1920 októberében sokak számára bántóan meg is fogalmazta.³⁵ A Bethlen által beterjesztett tervezetet a Minisztertanács még ebben a hónapban elfogadta, így megszületett az első szabályozás a beköltözések szigorításáról.³⁶ Két hónappal később pedig Nyugat-Magyarországra vonatkozóan megalkották az első határozatot a bevándorlás ideiglenes felfüggesztéséről. Ezt követően 1921 végéig negyedévi rendszerességgel módosították a menekültügyi rendeleteket, de a fő cél továbbra is az maradt, hogy csak olyan kérvényezők költözhessenek be az országba, akik családegyesítés, megkezdett tanulmányok befejezése végett, illetve üldöztetés miatt kérik ezt.

A beköltözés korlátozására azonban nemcsak a szociális és a külpolitikai okok indították a hatóságokat, hanem számos esetben egyszerűen az ellátás biztosításának érdekei is. 1921 nyarán és kora őszén például a súlyos tehervagonhiány miatt a mezőgazdasági termés szállítása kerülhetett volna veszélybe, ha a kormány három hónapra nem zárja le a határokat.³⁷ Ez a határzár azonban nem volt teljesen átjárhatatlan, ebben az időszakban is

³⁵ „A kiköltözők nagy része (70%) önként érkezik, így nem számít menekültnek... Jó részük legtöbbször könnyű elhelyezkedést keresve vándorol ki, mely törekvéseikben nagymértékben támogatja őket a megszálló hatalom is.” (MOL K-26. 1922.-XLIII. t. 1299. cs. 8617/1920.)

³⁶ A Magyar Minisztertanács 1920. október 23-án született 8352/1920. rendelete értelmében minden menekült köteles volt jelentkezni valamelyik Beköltözőket Ellenőrző Kirendeltségen. Az ide benyújtott kérelmeket egy OMH-alkalmazottnak és egy belügyi hivatalnoknak együttesen kellett véleményeznie. Csak egységes döntésük után kaphatott engedélyt a beköltözésre a kérvényező. (MOL K-26. 1299. cs. 8617/1920.)

³⁷ MOL K-26. 1922.-XLIII. t. 1299.cs. – Az 5841/1921. számú rendelet értelmében 1921. augusztus 1. és 1921. október 31. között be kell szüntetni a repatriálók fogadását.

folytatódta a legális beköltözések. Legtöbbször nemzeti érdekre való hivatkozással fontos intézmények magas rangú alkalmazottai, míg egyéni, indokolt esetekben akár magánszemélyek is kaphattak beutazási engedélyt.

A szigorítás hatására megnőtt a korrupció a határőrizeti és ellenőrzési hivatalok alkalmazottai körében. Mindez természetesen hatalmas felháborodást váltott ki, nemcsak a határon várakozók, hanem az otthonukból költözni szándékozók, illetve a már Magyarországon tartózkodók körében is. A határzár miatti kényes és számos aggályt felvető ügyekre Hegyeshalmy Lajos kereskedelemügyi miniszter is felhívta Bethlen István miniszterelnök figyelmét.³⁸ Hegyeshalmy levelében rámutatott arra, hogy a magyar határszakaszokon – különösen Románia esetében – az utódállamok vasúttársaságai a határállomásra érve egyszerűen kiteszik vagonjaikból a menekülteket. Az ideiglenes tiltás miatt pedig feltételezhető, hogy a már útnak indultak esetében is hasonlóan fognak eljárni. Mivel a MÁV a rendelet értelmében az államhatárokról az ország belsejébe nem szállíthat újabb személyeket, ezért ezek az emberek a két ország közötti köztes térben ragadnak. Hegyeshalmy példaként megemlítette, hogy a rendelet szellemében ez a sors várhat a nagyváradi püspökre is, aki pedig már öt kocsit igényelt a Gyulára való átköltözéshez. Erre és hasonló nemzeti ügyekre való hivatkozással Hegyeshalmy, a MÁV vezérigazgatójával, Kelety Dénessel együtt ismételtén kérte a rendelet ideiglenes felfüggesztését. Bethlen válaszelevelében rendkívül diplomatikusan közölte, hogy az OMH-nak bizonyos esetekben lehetősége van a mérlegelésre.³⁹ A kialakult feszült helyzetben a miniszterelnök ezzel a válasszal gyakorlatilag a menekültügyi szervezetre hárította a döntést és az ezzel együtt járó felelősséget is.

³⁸ Hegyeshalmy (Fischer) Lajos (1862–1925). Jogtudományi tanulmányai után előbb a Magyar–Osztrák Bank, majd a KSH tisztviselője lett. 1896-ban került a kereskedelemügyi minisztériumba, ahol 1908-ban kinevezték miniszteri tanácsosnak. 1910-ben a MÁV elnökhelyettesi pozíciójába került, innen nyugdíjazták 1919-ben. Ezt követően szerepet vállalt Friedrich István, Teleki Pál és Bethlen István kormányában is.

³⁹ Hegyeshalmy Lajos kereskedelemügyi miniszter és Bethlen István miniszterelnök levelezése. MOL K-26. 1922-XLIII. t. 1299. cs. 1921. augusztus 1.

Vasutas vagonlakók

A korlátozásoknak, valamint a már kontrollálható optálásoknak⁴⁰ köszönhetően, úgy tűnik, 1921-re jelentősen csökkent a Magyarország területére érkezettek száma.⁴¹ Az OMH által készített statisztikák – annak ellenére, hogy közel 100 000 menekült adatai hiányoznak belőle – vizsgált témánk fontos és megkerülhetetlen forrásai. Különösen az 1920 áprilisa után készített összesítések, ugyanis ezek egy már működő intézmény naprakész adatait tartalmazzák. Az OMH záró tanulmányában több statisztikát is közzétett, ezek közül számunkra most a legértékesebbek a vagonlakók 1920 júliusa és 1924 júniusa közötti létszámáról publikált adatsorok.

E számsorok alapján a pályaudvarok oldalvágányain élők során kívül az államvasutak gépparkjának terheltségéről is képet kaphatunk. A háborús károk, az utódállamok által lefoglalt kocsik, valamint az ideiglenes lakóhelyként szolgáló vagonok miatt a MÁV hosszú éveken keresztül csak rendkívül nehezen tudta ellátni törvénybe foglalt kötelezettségeit. 1921 szeptemberében például a menekültek miatt 4617 tehervagont volt kénytelen nélkülözni. Ebben a hónapban volt a legmagasabb az inaktív kocsik száma, ezt követően, ha lassan is, de nőtt a használható szerelvények aránya. Ennek ellenére a MÁV gépparkja csak az 1920-as évek második felére szabadult fel teljesen. 1924 nyarán, az OMH utolsó összeírásakor például még 850 kocsiban éltek családok a pályaudvarok oldalvágányain.⁴²

1920 és 1923 között országos szinten általában 1500–2000 vagon szolgált lakóhelyként úgy, hogy közben az itt élők jelentős részének ingóságait már nem a szomszédos kocsiban, hanem bér-

⁴⁰ A trianoni békeszerződés VII. részének 61–66. cikkelyei rendelkeztek az állampolgárságról és az állampolgárság-váltásról, azaz az optálásról.

⁴¹ Míg 1921-ben 121 830 főt, addig a következő évben már csak 26 123 személy regisztráltak az ellenőrző állomásokon. Ha figyelembe vesszük, hogy valós adatok csak 1920 második félévéről lehetnek, még jelentősebb a különbség. (PETRICHEVICH-HORVÁTH Emil: i. m. 37.)

⁴² Uo. 38.

raktárakban tárolták.⁴³ A megszállt területeken, majd az utódállamokban a kiköltözés mellett „döntők” ugyanis legtöbb esetben két szerelvényt kaptak használatra. Egyikben utazott és élte mindennapjait a család, míg a másikban a kimenekített holmit, bútort stb. tárolták. Az amúgy is zsúfolt privát terek a hideg beálltával tovább szűkültek, hiszen a télre kiutalt tüzelőt is zárt helyen, azaz a raktárvagonban kellett tárolniuk. Fokozta a zsúfoltságot, hogy az ellenőrzések dacára több család albérlőt vagy ágyrajárót is befogadott ideiglenes otthonába.

Az inaktív szerelvények problémája mellett gyakran éppen a bennük élők életvitelével szemben fogalmazták meg panaszait az állomásfőnökségek. Tulajdonképpen természetes, hogy a bizonytalan helyzetbe került vagonlakók kialakították mindazokat az íratlan szabályokat és szokásokat, amelyek a mindennapokban elviselhetővé tették az együttélést. Ezek a vagonvárosok, annak ellenére, hogy lakóik és így méreteik gyakorta változtak, egy „klasszikus” településhez hasonlóan működtek. A döntően munka nélküli családok között gyorsan kialakultak olyan társas érintkezési formák, mint például a szomszédolás vagy éppen a cserekereskedelem. A lakóhelyet és munkát keresők a kölcsönösség elve és a sorsközösség érzete miatt rendszeresen vigyáztak egymás családtagjaira és értékeikre. A legtöbb problémát természetesen nem ez, hanem a kényszer és néha az otthonosság érzetének javítása miatt beszerzett háziállatok és haszonállatok jelentették.⁴⁴ Bár mindez a vállalat üzleti szabályzata szerint „békeidőben” megengedhetetlen lett volna, a helyzetet felmérve tiltás helyett legtöbbször hallgatólagos megegyezés született az érintett felek között. Ennek lényege, hogy megfelelő higiéniai és biztonsági állapotok garantálása esetén a többség néhány szárnyast tarthatott vagonjai között. Természetesen hamar akadtak olyanok, akik

⁴³ Budapesten például a Magyar Lőszergyár Rt. üresen maradt raktárait jelölték ki erre a célra. (MOL K-26. 1922-XLIII. t. 139. cs. 4669/1921.)

⁴⁴ A fővárosi vagonlakókról készült 1920. júliusi kimutatásban külön kitérnek arra, hogy több állomáson is háziállatokat, így csirkéket, nyulakat, libákat és kacsákat tartanak az ott élők. Sőt, van olyan személy, aki például 30 csirkét és 18 nyulat tart. (MOL Z-1610. 120d.)

már nemcsak a saját, hanem a piac igényei szerint is próbálták fejleszteni „gazdaságukat”.⁴⁵

A higiéniai hiányosságok, valamint a megszorodó háziállatok jelentősen növelték a komfort nélküli kocsik jelentette egészségügyi kockázatokat. Nem véletlen, hogy hamarosan több állomáson is komoly fertőzések jelentkeztek, főként tifusz- és vérhasjárvány támadt. Az ingyenkonyhák, az Amerikai Misszió és más segélyszervezetek hathatós segítsége ellenére kezdettől fogva komoly problémát okozott a higiénikus étkezés kérdése. A vagonlakásokban található „konyhák” melléktermékei ugyanis számos esetben a sínek közé kerültek, ami természetesen magával hozta a rácsálók, elsősorban a patkányok elszaporodását.

A pályaudvarok és állomások amúgy is zárt terei az elkerített karámok, a vagonok előtt leválasztott privát terek miatt drasztikusan szűkültek. Ez természetesen egyre nagyobb balesetveszélyt jelentett, elsősorban az itt élő gyermekek számára. Több állomáson halálos áldozatokat vagy súlyos sérüléseket is követelt egy-egy szerencsétlen baleset. Az ideiglenesen ide helyezett menekülteknek, saját és családtagjaik érdekében különösen figyelniük kellett az állomás mindennapi működéséhez hozzátartozó tolatásokra és szerelvénymozgatásokra. Ilyen körülmények között teljesen érthető, hogy minden érintett család igyekezett minél előbb távozni a lakásként szolgáló vagonokból.

Vagonból lakásba?

Mind a kormányzat, mind pedig a MÁV politikája már a kezdetektől arra irányult, hogy mielőbb megfelelő életkörülmények közé juttassák az utódállamokból érkezetteket. Ez azonban a már említett objektív okok miatt a vártnál is nehezebben ment. Hamar kiderült ugyanis, hogy nem néhány, hanem több százezer kérvényezőről lesz szó, és ilyen mértékű igények kielégítésére sem a befogadó települések, sem a hazai lakáspiac, sem a szociális rendszer nem lehetett felkészülve. Természetesen a lakáshiány mint

⁴⁵ MOL Z-1610. 120d. 1920. július 12.

komplex probléma nem számított új keletűnek, a nagyvárosokban már az első világháború idején is alig lehetett használható ingatlanhoz jutni.⁴⁶ A kialakult lakáskrizis egyik oka az volt, hogy a hazai lakásgazdálkodást a háború óta sokkal inkább a már meglévő lakások újraelosztása, és nem a lakásállomány bővülése jellemezte. Ez és az 1916 után bevezetett kötött lakásgazdálkodási rendszer együttesen hozzájárult a lakáspiac szinte teljes megszűnéséhez. Mivel új, nagy állami beruházások nem történtek, és a kereslet messze meghaladta a kínálatot, jelentősen felértékelődtek az ingatlanok. A lakáshiány miatt felvert árak, gyakori bérlőcserék és folyamatos konfliktusok jellemezték nemcsak a főváros, de az érintett vidéki települések mindennapjait is.

Az OMH adatai szerint, úgy tűnik, 1921-től folyamatosan csökkent a vagonokban élők száma, ez azonban nem jelentette feltétlenül azt, hogy rendeződtek volna a menekültek lakás- és életkörülményei. Sőt, sok esetben az egykori vagonlakók, miután elköltöztek, sokkal rosszabb helyzetben találták magukat, mint azt a vagonjaikban valaha is gondolták.⁴⁷

Bár a cél a vagonvárosok felszámolása volt, mégis többször találunk példát arra, hogy az irány megfordult, és a külvárosi bérleményekből a vagonokba költöztettek hajléktalan családokat. A kilakoltatottak között a vasutasok viszonylag szerencsésnek mondhatták magukat, hiszen számukra a MÁV legtöbb esetben igyekezett legalább vagonokat biztosítani.⁴⁸ A MÁV ezenkívül, az állami vállalatok közül talán egyedülként, a fővárosban 1920-ban 17 épületben 235 lakást, a Podmaniczky utcában pedig egy 114 lakásos bérházat építtetett alkalmazottainak.⁴⁹ Vidéken is igyekezett a lakhatás körülményeire megoldást találni, több településen akkor épültek meg a jellegzetes vasutasházak, kolóniák.

⁴⁶ A fővárosi lakáspiac korabeli helyzetéről lásd UMBRAI Laura: *A szociális lakásépítés története Budapestén 1870–1948*. Napvilág Kiadó, Budapest, 2008. 147–185.

⁴⁷ A lakhatási körülményekkel kapcsolatban érdemes megnézni a miskolci példákat. Lásd SZÜTS István Gergely: *Rekvirálások és kiutalások. Lakásviszonyok és menekültkérdés Miskolcon, a Tanácsköztársaság idején*. I. m.

⁴⁸ MOL K-26. 1922-XLIII. t. 6215/1921.

⁴⁹ KELETY Dénes: i. m. 20.

Összegzés

A trianoni döntés következményeire fókuszáló kutatásokban máig alig kapott kellő hangsúlyt a majd 430 000 menekült integrációjának vizsgálata. Így, 90 év elteltével, még mindig feltáratlan az utódállamokból Magyarországra érkezett vasutasok száma, társadalmi összetétele és további sorsa. Tanulmányomban most csak olyan alapvető kérdések bemutatására vállalkozhattam, amelyekre hosszabb és komplexebb kutatómunkával lehet csak válaszolni. A MÁV menekültpolitikáját vizsgálva megállapíthatjuk: 1919 ősztől a magyar vasút vezetése, a kialakult súlyos állapotokat többnyire tisztán látva, a lehetőségeihez képest hatékony szervezőmunkát folytatott. Kelety Dénes, akinek a Tanácsköztársaság idején kifejtett tevékenységét a kortársak több esetben is élesen bírálták, még ellenfelei szerint is megfelelő munkát végzett a rábízott területen.⁵⁰ Természetesen állami segítség nélkül a vállalat sem volt képes felszámolni a krízist, segélyei és vagonjai a legtöbb alkalmazott számára gyakorlatilag mégis az egyetlen védőhálót jelentették. A közös identitás, a vállalatba vetett hit komoly segítséget jelentett a pályaudvarok oldalvágányain élők számára, hogy elviseljék mindazt, ami a menekülés, kiköltözés óta velük történt.

A korábban alkalmazásban állók egy részét – ha nem is korábbi pozíciójuknak megfelelően – sikerült a vállalaton belül tartani. Igaz, az 1920-as évek közepén az állami alkalmazottak számának drasztikus csökkentése a vasúti alkalmazottakat is érintette.⁵¹

Az évtized végére az államvasutak vagonjai lassan felszabdultak, de ez nem jelentette egyben a menekültkérdés hatékony és megnyugtató megoldását. A következő évtizedben ugyanis a pályaudvarok oldalvágányai helyett ideiglenes szállásokon, ba-

⁵⁰ Politikai ellenfelei részéről a legfőbb vád az volt, hogy a Tanácsköztársaság bukása előtt nem sokkal, 1919. július 19-én önként belépett a Magyarországi Vasutasszövetségbe. Ezt Peidl Gyula szerint nem indokolta kényszer, ugyanis ekkorra már aligha tombolt a vörös terror. Ezzel a MÁV-elnök szavahihetőségét, megbízhatóságát és politikai lojalitását igyekeztek megkérdőjelezni. (*Nemzetgyűlési Napló*, 1923. augusztus 6. 368.)

⁵¹ Az 1923/1924. üzleti évben regisztrált 73 434 munkavállalóhoz képest 1924/1925-re 60 475-en maradtak a Magyar Királyi Államvasutak kötelékében. (*Magyar Statisztikai Évkönyv*, XXXI-XXXII. 1927. 165.)

rakktelepeken, külvárosi nyomortanyákon és ideiglenes albérletekben éltek – olykor akár évtizedekig is – olyan, többségükben egzisztenciát veszített emberek, akik nem voltak képesek megkapaszkodni új környezetükben.⁵² A menekültek, így a vasutasok integrációja sem csak a kudarcról szólt. Akadtak természetesen olyanok is, akik korábbi egzisztenciájukat megteremtve vagy éppen azon túllépve, sikeresen alkalmazkodtak a megváltozott körülményekhez.⁵³

⁵² Budapesten a legismertebb ilyen területek a Mária Valéria- és a Zita-telepek voltak. Több vidéki nagyvárosban is létrejöttek hasonló, komfort nélküli városrészek. A miskolci menekülttelepek társadalmával egy korábbi írásomban már foglalkoztam. LÁSD SZÜTS István Gergely: Barakkok és tisztviselővillák. A trianoni menekülteket befogadó telepek helyzete Miskolcon az 1920-as években. *Kisebbségkutatás*, 2009/3. 435–452.

⁵³ A felvidéki menekültek integrációjával kapcsolatban. Lásd SZÜTS István Gergely: Sikerek, kompromisszumok és kudarcok a felvidéki menekültek integrációs folyamataiban. *Fórum. Társadalomtudományi Szemle*, 2010/4. 3–25.