

Kádár különvonata ^[1]

„Az új vonat padlózata és falai erősebbek, üvege pedig vastagabb volt, mint az átlagos személyszállító vonatoké. A fülkék hangszigeteltek voltak, belsejüket ellátták légkondicionáló készülékekkel. A szerelvény telefonhálózattal, világvevő rádióval, rádióantennával és vonathangosítással is rendelkezett. [...] A vonaton volt konyha, tárgyaló (16 fő részére), fürdőszoba zuhanyzóval, ill. két- és négyfős hálókocsi-rész. Kádár kérésére egy kártyázásra és sakkozásra alkalmas kis szobát is kialakítottak.”

Bevezetés

A szocialista országok vezetőinek kényelmét a különleges közlekedési eszközök is teljessé tették - ilyen volt az ún. kormányvonat is. Noha Kádár János szakított elődje, Rákosi Mátyás, személyi kultuszával, és védjegyévé az egyszerűséget, a puritanizmust tette, azért a „K” vonatot ő is előszeretettel használta.

Az alább bemutatott két dokumentum az 1965-re elavult kormányvonat állapotával és az új vonat beszerzésével kapcsolatos, a Belügyminisztérium Titkárságáig is eljutó ügyeket, valamint az ügyben keletkezett kormányhatározatot mutatja be.

A pártvezetők által használt vonatok biztonsága elsődleges szempont volt, ezért a szerelvények csak pontos forgatókönyv, külön menetrend szerint közlekedhettek. A vonat indulásának és érkezésének időpontjai államtitkot képeztek, azonban azt is biztosítani kellett, hogy a vonalon, amíg a vonat áthalad, semmilyen más szerelvény ne közlekedjen: sem a vonat felett, sem mellette. Az érintett vasúti átjárókat már jóval a vonat elhaladása előtt lezárták, ami - mint a forrásból is kiderül - többször okozott problémát az arra utazóknak. Az is lassította az áthaladást, hogy a „K vonat” előtt haladt mindig egy ún. előfutó kocsi, aminek az volt a szerepe, hogy tesztelje a vasútvonalat, és az esetleges aknáktól megvédje a kormányvonatot, ill. a benne ülőket. A vonaton utazó pártvezetők védelmét és a szerelvény fokozott biztosítását ebben az időben a kormányórség és a karhatalom együtt végezte.

Kádár János még a Horthytól örökölt kormányvonatot kezdte használni, majd 1968-ban készült el az új kormányvonat az ún. *Ezüst nyíl*, a kék-ezüst színű svéd gyártmányú NOHAB-dízelmotordony vontatta szerelvény. A korábbi szerelvény elavultsága már a második dokumentumként közölt, 1965-ből származó jelentésből is kiderült. Az ebben megfogalmazott kritériumok alapján tervezték meg az új kormányvonatot, amely az eredeti tervtől eltérően végül csak 1969 márciusára készült el.

Az új vonatot a Rába Magyar Vagon- és Gépgyár készítette el, a gépészeti részeket a Ganz Mávag Mozdony-, Vagon- és Gépgyár szerelte össze. Biztonsági okokból az új vonat padlózata és falai erősebbek, üvege pedig vastagabb volt, mint az átlagos személyszállító vonatoké. A fülkék hangszigeteltek voltak, belsejüket ellátták légkondicionáló készülékekkel. A szerelvény telefonhálózattal, világvevő rádióval, rádióantennával és vonathangosítással is rendelkezett. Indulás után a személyzet - mint egy repülőn - tájékoztatta az utasokat a célállomásról, a vonat által elérhető legnagyobb sebességről, majd megérkezés előtt a várható időjárásról. A vonaton volt konyha, tárgyaló (16 fő részére), fürdőszoba zuhanyzóval, ill. két- és négyfős hálókocsi-rész. Kádár kérésére egy kártyázásra és sakkozásra alkalmas kis szobát is kialakítottak, amelynek két kijárata volt. A kocsik berendezése természetesen a kádári puritanizmus jegyében sokkal visszafogottabb volt, mint például a jugoszláv államfő, Tito vasúti szerelvényei.

A vonatot 1990 után szinte alig használták, jelenleg a Magyar Vasúttörténeti Parkban található meg.

A dokumentumokat szöveghűen, de nem betűhíven közöljük, a magyar helyesírás jelenlegi szabályai szerint. Az első dokumentum jelzete: *MOL XIX-B-1-ai 32. doboz*, míg a második ügyirat lelőhelye: *MOL XIX-B-1-ai 36. doboz*, míg a kormányhatározat jelzete: *MOL XIX-A-83-b 382. doboz*.

Források

Előterjesztés egy új motorvonat beszerzéséről

BELÜGYMINISZTERIUM

Szigorúan titkos!

10-1921/1965.

ELŐTERJESZTÉS

a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormányhoz

Tárgy: Új korszerű motorvonat beszerzésének engedélyezése a kormány részére.

I.

A kormányzati motorvonatok már elavultak és nem üzemeltethetők biztonságosan. Szükségessé vált egy háromrészes kormányzati motorvonat és egy előfutó motoros kocsi elkészítése.

Kérem a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormányt, hogy a fenti indokok alapján az alábbi határozati javaslatot fogadja el.

II.

A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány
..... 1965 számú határozata
a Kormány részére új korszerű motorvonat elkészítésének
engedélyezéséről.

1./ A Kormány megbízza a Belügyminisztert, hogy a Kormány részére egy új korszerű háromrészes motoros vonat és egy előfutó motoros kocsi megrendelésére tegyen intézkedéseket.

2./ Utasítja az Országos Tervhivatal elnökét, hogy a legyártáshoz szükséges ipari kapacitást, valamint a szükséges anyagi fedezetet biztosítsa.

Budapest, 1965. november 17.

/ BENKEI ANDRÁS /
belügyminiszter

BELÜGYMINISZTERIUM

Kormányország Parancsnokság.

és [popup title="III/III/1. Osztály." format="Default click" activate="click" close text="A szöveg után kézzel írt bejegyzés: „Lásza Miniszter Helyettes Elvtárs! Tájékoztatásul felterjesztem. Eperjesi [László] VI. 9. "] [popup title="„SZIGORÚAN TITKOS!” " format="Default click" activate="click" close text="Alatta kézírással az alábbi szöveg: „Pap [János] elvtárs! Tájékoztatás céljából felterjesztem. Amennyiben egyet értesz vele, javasolom, hogy Csanádi [György, Közlekedési és Postaügyi miniszter] elvtárral együtt beszéljünk. (aláírás olvashatatlan) V. 22.”]

JELENTÉS

a kormányvonatok üzemeltetésének problémáiról és javaslatok ezek megoldására.

Az elmúlt évek során a magyar párt és kormán vezetői a hazánkban tartózkodó magas szintű párt és kormánydelegációk vasúton történő utazásai alkalmával nagyon sok problémával találkoztunk.

A rendelkezésre álló szerelvények többségükben elavultak, korszerűtlenek, nem felelnek meg a mai követelményeknek.

A motoros vonatok többségében túlzottan elhasználtak, egyedi darabok, ezért javításuk, alkatrészellátásuk rendkívül bonyolult és költséges. A legutóbb a 49-es számú motor műszaki meghibásodás miatt nem tudott időben indulni.

A 46-os négyrészes motorvonat jelenleg még a legjobb - körülbelül 15 éve üzemel -, azonban ez is korszerűtlen, mert eredetileg nem ilyen célra készült.

Nagyobb létszámú, magas szintű delegációk utazása céljára rendelkezésre áll egy erőgépvontatásra alkalmas szerelvény. A szerelvény az alábbi kocsikból tevődik össze:

4 db termeskocsi (51-es, 52-es, 54-es, 56-os), 2 db hálókocsi (350-es, 361-es), 1 db étkezőkocsi (230-as), 2 db. paklikocsi (2-es, 1401-es).

A szerelvény vontatására korábban a forgalomból gőzmozdonyokat vontunk ki. Az utóbbi időben Nohab-típusú Diesel mozdonyokkal vontatunk, melyeket szintén a forgalomból vonunk ki.

Ez a vagonpark sem felel meg a korszerű közlekedés követelményeinek, magas szintű delegációk utazására.

A vagonok külső mérete és formája különböző, ezért az összeállított szerelvény esztétikailag nem megfelelő.

A vagonok színétől élesen elüt a mozdony színe, (a mozdony világos piros, fehér csíkozással, a vagonok sötétzöldek).

A termeskocsik hőmérséklete, szellőzése kellően nem szabályozható. Berendezéseik régi típusúak.

Az étkezőkocsi 4 személyes kis asztalokkal van beépítve. A delegáció nem tud egy asztalhoz ülni. Az elmúlt időben ezt már több vezető elvtárs komolyan kifogásolta.

Az elmúlt években több esetben vita tárgyát képezte a kormányzati vonatok igénybevételeinek joga. Pl. a motorvonatokat rendszeresen használták a K[özlekedési és] P[ostaügyi] M[inisztérium] különböző beosztású vezetői. A termeskocsikat a legkülönbözőbb célokra igénybe veszik, a legutóbb egyik külkereskedelmi vállalat igényelte reprezentációs okokra hivatkozva. A felhasználásra vonatkozóan nincs egyértelmű rendelkezés kiadva.

A kormányzati vonatok műszaki karbantartása, javítása nincs megnyugtatóan megoldva, és ez nagymértékben akadályozza a biztonságos közlekedést és a pontos időben történő utazásokat.

A vonatszerelvények külső és belső tisztántartása, apróbb műszaki meghibásodása igen sok kívánni valót hagy maga után. Több alkalommal a mi intézkedésünkre, beavatkozásunkra volt szükség, hogy a szerelvény tiszta legyen, a meghibásodások időben ki legyenek javítva.

Megítélésünk szerint a fenti hiányosságok a következőkre vezethetők vissza:

A MÁV-on belül nincs egy felelős szerv megjelölve, amely a kormányzati vonatok felett egyértelműen rendelkezne.

A KPM I/8-as Szakosztályán belül szervezett különleges utazási ügyekkel foglalkozó csoport más irányú feladatai elvégzése mellett szervezi a kormányzati vonatok üzemeltetését is. Véleményünk szerint e csoportnak megfelelő hatásköre nincs, ezért az ügyek intézése nagyon körülményes, sokszor hosszú időt vesz igénybe.

A vonójárművek a MÁV Hámán Kató Fűtőházhoz tartozó kormányzati kocsiszínhez, a vontatott járművek a MÁV Nyugati műszaki kocsi-szolgálati főnökséghez tartozó termeskocsiszínhez tartoznak.

Az említett három szerv természetesen a KPM és MÁV szervezetének megfelelően alá van rendelve a meglévő felsőbb szakszolgálati ágakna, így elsősorban a MÁV Budapesti Igazgatóság szakosztályainak, majd közvetve a KPM I: (vasúti) Főosztálya illetékes szakosztályainak, mint főfelügyeleti szerveknek.

A jelenlegi helyzetet mindezekért nem tartjuk megfelelőnek. A helyzet normalizálására, a meglévő hibák kijavítására a következőket javasoljuk:

1./ A kormányzati vonatok biztonságos üzemeltetése érdekében egy önálló osztály kell szervezni. (Különleges Utazási Osztály).

a./ Az osztályt úgy kell megszervezni, hogy alkalmas legyen a kormányvonatokkal történő utazások forgalmi és műszaki feladatainak végrehajtására.

b./ Az osztály személyi állományának kiválasztását a későbbiekben szükséges személyi változásokat a BM illetékes szerve hozzájárulásával lehet végrehajtani.

c./ A biztonságos közlekedés megvalósítása érdekében az osztály fontosabb beosztottai közül 6 főt „SzT” állományba kell elhelyezni.

d./ Az osztály beosztottainak bérezését úgy kell megállapítani, hogy az osztályon megfelelő szakképzettségű beosztottakat lehessen alkalmazni és ők hátrányosabb helyzetbe ne kerüljenek, más területen dolgozó hasonló beosztásúakkal szemben.

e./ Az osztály hatáskörébe kell adni a különleges utazási célokra fenntartott vonó- és vontatott járműveket, a kocsiszínt, a javítóműhely szükséges részét és a pályaudvarokon meglévő kormányzati várótermeket.

f./ Az osztály irányítás és ellenőrzés szempontjából közvetlenül a MÁV Vezérigazgatójához tartozzon.

g./ A különleges utazási osztály hatáskörét, ügyrendjét a KPM I. (vasúti) Főosztály dolgozza ki. Az ügyrendet a MÁV Vezérigazgatója és a Belügyminiszter I. Helyettese hagyja jóvá.

Felelős: Határidő: 1966. január 1.
Belügyminiszter
Közlekedésügyi miniszter.

2./ A különleges utazási osztályhoz tartozó vasúti kocsikat az MSZMP PB tagjai és pótagjai, a KB titkárai, az Elnöki Tanács Elnöke, a Minisztertanács Elnöke, a Párt és Kormány Vezetői által utazó delegációk részére kell fenntartani.

Az 1966-os évben elkészülő új három részes motorvonatot kizárólag a párt első titkára, a Minisztertanács Elnöke rendelkezésére kell fenntartani.

A különleges utazási célokra fenntartott vasúti szerelvényeket - hasonlóan a kormányrepülőgéphez - a Belügyminiszter tudomásával lehet igénybe venni.

Felelős:
Belügyminiszter.

3./ A különleges utazási osztály megszervezése után rendezni kell a motorvontatok, a vonó- és vontatott járművek fenntartási körülményeit. Illetékes szakemberek bevonásával felül kell vizsgálni műszaki állapotukat. A megállapításokat jegyzőkönyvben rögzíteni kell. A megállapított hiányosságokat soron kívül ki kell javítani.

Ki kell alakítani, hogy az állományhoz tartozó járművekhez szükséges anyagok és tartalék alkatrészek megfelelő minőségben és mennyiségben, raktári készletként rendelkezésre álljanak.

4./ A különleges utazási osztály részére a járművek üzemeltetése, karbantartása, a szükséges fejlesztés céljára, valamint a kormányvárótermek karbantartására külön költségvetést kell megállapítani és biztosítani.

Az új motorvonat elkészülése után a 49-es egymotorost le kell adni a KPM vezetői részére. A motorvonaton történő utazási igényeket az új motorvonattal és a 46-os motorvonattal kell megoldani. A 48-as egymotorost előfutó biztosító motorvonatnak kell fenntartani.

A Nohab vontatású szerelvény korszerűsítése érdekében a következőket kell tenni.

2 db. Nohab Diesel mozdonyt fenn kell tartani a különleges utazások céljára. Ezeket be kell festeni, hogy a szerelvény színével megegyezzen (a mozdonyok rendszeres mozgatása jobb kihasználása érdekében; e két mozdonyt a forgalomban csak Budapest-Sturovo [Párkány], Budapest-Szolnok közötti szakaszon szabad felhasználni, hogy azokat mindenkor a legrövidebb időn belül fő rendeltetésének megfelelően lehessen felhasználni).

A vagonokat folyamatosan le kell cserélni új korszerű vagonokra. (Tudomásunk szerint a meglévők korszerűsítése költségesebb). 1966. január 1-jétől folyamatosan évente két új vagonot kell megépíttetni a korszerűbb követelményeknek megfelelően. A leadásra kerülő vagonokat a MÁV használja fel egyéb reprezentatív célokra.

Felelős:
Közlekedésügyi Miniszter.

5./ Meg kell szervezni a kocsiszín fegyveres őrzését.

Felelős:
Belügyminiszter.

Határidő: 1966. január 1.

Jelzet: MOL XIX-B-1-ai 36. doboz.

MAGYAR FORRADALMI MUNKÁS-PARASZT KORMÁNY

Készült 44 példányban
42. számú példány.

Kapják: a Kormány tagjai
Párdi Imre elvtárs,
Rácz Sándor elvtárs,
Tóth Károly elvtárs.

A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány

3413/1965. sz.
határozata

kormányzati célokra repülőgép és motorvonat beszerzéséről.

1./ A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány kormányzati célokra egy TU-134 típusú repülőgép, valamint egy háromrészes motorvonat és egy előfutó motorkocsi beszerzését határozza el.

2./ A repülőgép és a motorvonat beszerzésének lebonyolításával a Kormány Benkei András belügyminiszter elvtársat bízta meg.

Budapest, 1965. november hó 25.

Kállai Gyula s. k.

a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány

elnöke

Címkék:

[különvonat](#) ^[2]

[Kádár János](#) ^[3]

[Rákosi Máttyás](#) ^[4]

Kiadás: 7. évfolyam (2007) 5. szám

Forrás webcím: https://www.archivnet.hu/kuriozumok/kadar_kulonvonata.html

Hivatkozások

[1] https://www.archivnet.hu/kuriozumok/kadar_kulonvonata.html

[2] <https://www.archivnet.hu/cimkek/kulonvonat>

[3] <https://www.archivnet.hu/cimkek/kadar-janos>

[4] <https://www.archivnet.hu/cimkek/rakosi-matyas>