

A Magyar Néphadsereg szerepe a magyar vasúthálózat fejlesztésében. ^[1]

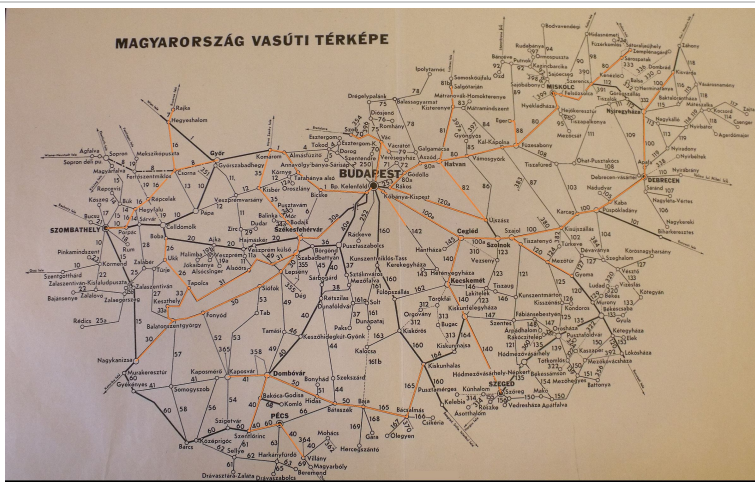
„...az Építési Főnökség által foglalkoztatott HM létszámból 30 fő felépítményi fenntartási munkát végzett [...] A közelgő kocsik okozta veszély miatt ketten is rájuk kiabáltak, ugyanakkor távolabbról is többen kiabáltak rájuk, mire Horváth László meg tovább szaladt a már odaérő kocsik elől, Mike Sándor azonban az arcába fröccsenő olaj miatt kezét az arca előtt tartotta és ettől nem láthatott. Csak a kiabálásra kezdett körülnézni, de ahhoz már későn, hogy a kocsik elől kiléphessen.”

Bevezetés

Dombóvár állomáson 1972. július 26-án történt az a halálos üzemi baleset, amelynek vizsgálati anyagában olvasható a fenti részlet. A másodéves katona több szerencsétlen körülmény összeadódásának lett áldozata.

A 20. században számtalanszor alkalmaztak katonai munkaeöröt és műszaki tudást a közlekedési hálózat helyreállítása, illetve bővítése érdekében. Erre általában háborús időszakban került sor, mivel gyorsan, sok és fegyverrelzet munkaeöröt lehetett felhasználni. Utász vagy más néven műszaki alakulatokat éppen emiatt szerveztek és szerveznek a világ minden hadseregében. Természetesen elsődleges feladatuk a hadsereg és nem az ország általános közlekedési igényeinek kielégítése. Nem kell sokat hátrapolozni a magyar hadtörténet krónikájában, hogy példákat soroljunk. A II. bécsi döntés következtében Észak-Erdély visszakerült Magyarországhoz, ugyanakkor a Székelyföld megközelítése és az ország vérkeringésébe kapcsolása nehézkessé vált megfelelő közút, illetve vasúti összeköttetés teljes hiányában. Szeretfalva és Déda közötti 48 km-es szakasz mielőbbi megépítéséhez a Magyar Királyi Honvédség 2700 katonája is hozzájárult. Ennek is köszönhetően készülhetett el embertróbról körülmények között két év alatt a nehéz terepen vezetett vasútvonal. A világháború utáni években már az általános romeltakarításban és újjáépítésben vettek részt a lerongyolódott egyenruhában, éhezve-fázva dolgozó katonák.

Az 1947-ben átadott tisztaugyi Tisza-híd után 17 évvel később lehetett vasúti és közúti építkezéseken újra sorkatonákat látni. Czinégy Lajos honvédelmi miniszter 1964. április 25-én adta ki a 0012/1964 számú parancsát, amelyben egy általános műszaki dandár és egy közlekedési műszaki dandár felállítását rendelte el 1964. június 29-éi határidővel. Az utóbbi egységet a Magyar Néphadsereg műszaki főnökének irányítása alá helyezte. Az MSZMP PB 1963. február 19-éi határozata/engedélye után a Magyar Néphadsereg vezérkari főnöke 1963. február 27-éi tájékoztatóján röviden ismertette az új kiképzési rendszerű alakulatok alapfeladatait: *ugyanolyan katonák lesznek, mint a többi fegyvernemhez behívottak; a behívás, bevonulás azonos a többi fegyvernemmel. Kéthavi kiképzést kapnak az itt szolgálók, s ugyanolyan fegyveres alakulatnak számítanak mint a többi fegyveresek; a hidépítésben, útépítésben, vasútepítésben, vezetékes híradás létesítésében és más tömegmunkában vesznek részt; a hadsereg részt vesz a népgazdaság legfontosabb munkáiban; a kiképzésen belül a csapatok egyben „M” műszaki tartalékot képeznek; a HM katonai irányítása alá tartoznak, a munka gyakorlati irányítását az illetékes foglalkoztató minisztériumok végzik; a katonák a megdolgozott bér legalább egyharmadát megkapják.*



A mellékelt 1956-os menetrendi térképen sárgával jelölték azokat a vasúti pályaszakaszokat, ahol vasútpítő katonák dolgoztak 1964 és 1977 között.

A népgazdaságot segítő katonai egységek létrehozása az ország gazdaság- és katonapolitikájának együttes következményeként értékelhető. Az ország közlekedési hálózata az ötvenes évek erőltetett nehézipari beruházásai, és a közlekedésre szánt források szűkössége miatt az összeomlás szélére került. Bár a kádári konszolidáció során egyre több hitelt biztosítottak a vasúthálózat fejlesztésére, ahhoz, hogy a vasút elláthassa a tervperiódusokban kijelölt feladatát, nem csak pénzre, hanem munkásokra is szüksége volt. A munkavállalók viszont a veszélyes és rendszertelen vasutas élet helyett a jobban fizetett, kényelmesebb nehézipari munkahelyeket választották, így a Magyar Államvasút pályaeépítési szervezeteinél súlyos munkaeörhiány lépett fel. A közlekedési dandár parancsnoka 1978. évi feladatokat kijelölő szolgálati használatú parancsában világította meg legelősebben a katonai munkaeör fontosságát a népgazdasági munkavégzésben: *„A gyakorlati szakkiképzés népgazdasági jelentőségének egyik jellemző tényezője, hogy stabil, nem fluktuáló, fegyverrelzet munkaeöröt biztosítunk a népgazdaságnak, amely lehetővé teszi a szükséges mérvű átcsoportosításokat, illetve a munkaeör regionális elosztását. Ezen túlmenően jelentősen hozzájárulnak a KPM tárca építőipari tevékenységét folytató vállalatnál fennálló munkaeörhiány csökkentéséhez.”*

Miért kerültek felállításra ezek az alakulatok? Katonai szempontból az az ellentmondás hozta létre az új kiképzési rendszerűnek keresztelt alakulatokat, hogy a tömeghadsereg doktrínára épülő katonapolitika minden sorkötetes férfit besorozott, ugyanakkor a kétéves sorkatonai szolgálat jelentős terhet rótt az államháztartásra. A munkaeör- és eszközhiány miatt gyakran fordultak nagyvállalatok a néphadsereghez teherautóért és sorkatonai segítségért, ez viszont jelentősen veszélyeztette a kiképzési tervet és a készütségi szintet - ne feledjük, hogy a '60-as évek elején több „forró pillanata” volt a hidegháborúnak. Erre a problémára adott kézenfekvő megoldást a népgazdaságot segítő alakulatok rendszeresítése, amivel a nagyobb építő vállalatok is „jöllaktak”, a harcászati kettős feladattól már a Politikai Bizottság határozata is rendelkezett, rögzítve a hidépítést, út- és vasútpítést, valamint a vezetékes hírközlési rendszer telepítését békeidőben, háborús időszakban pedig az infrastruktúra helyreállítását, elsődlegesen a kelet-nyugat irányú közlekedés biztosítását. Mint másodlépcsős alakulat, az infrastruktúra helyreállítása mellett az ellenséges deszant erőekkel szembeni küzdelemre is fel kellett készülniük, ami gyakorlatilag a katonák halálba küldésével lett volna egyenlő. Ruházatuk és fegyverzetük is az elsőlépcsős alakulatok levettét, átadott anyagából álltak.

Közlekedési Dokumentációs Vállalat által készített oktatófilmek a pályaeépítő gépek használatáról

A kettős felhasználású katonai alakulatok nem tekinthetők magyar találmánynak, hiszen *Grecksó marsall*, a Szovjetunió honvédelmi minisztere 1961. február 15-16-ai budapesti tárgyalásain a felállítandó alakulatok mellett megemlítette, hogy - egy esetleges háború során Magyarország frontországga válna -, szükség volna olyan megerősített műszaki alakulatok létrehozására, amelyek a polgári erőkkel együttműködve állítanak helyre a lerombolt hidakat, közlekedési útvonalakat és repülőtereket, illetve bővítenék a kapacitásukat. Hasonló alakulatokat a szovjet mellett a lengyel és mongol hadseregnek is felállítottak, feltehetőleg a Varsói Szerződés többi tagállama is rendelkezett ilyen egységekkel.

A közlekedési dandárhoz bevonultatott katonák az év elején kéthónapos gyorsított katonai és műszaki kiképzésen estek át, majd február végétől-március elejétől december közepéig gyakorlati szakkiképzésen vettek részt, vagyis népgazdasági munkát végeztek. A téli időszakban a laktanyákban létrehozott úgynevezett gyakorlókeretben sajátították el a honvédek a vasútépítés gyakorlati fogásait. A nyolc általánossal rendelkező, rátermettebb katonákat különböző gépkezelői vagy előmunkás tanfolyamokra írták be, elvégzésük után tisztes rangot kaptak. Ezeket az állami bizonyítványt adó tanfolyamokat a foglalkoztató vállalatok fizették. Ennek kettős oka volt, részben a munkaerőhiány miatt igyekeztek minél több feladatot a katonákra bízni, valamint abban a reményben fizették a képzési költségeket, hogy a leszerelő katonák a vállalatnál maradnak. Az ősszel és télen zajló tanfolyamokra századonként 10-20 főt vezényeltek át. Gépkezelői tanfolyamot végzett tisztes rangot szerzett honvédek már pályafenntartási kiegészítőket is kezelhettek, míg az előmunkások a MÁV szakemberétől kapott feladatok végrehajtását irányították és szervezték a rábízott raj vagy szakasz munkáját. A katonák munkateljesítménye általában megfelelt a vasúti pályamunkásokéhoz. Ebben persze komoly szerepe volt a katonák illetményezésében, ugyanis zsold helyett teljesítményarányos munkabért kaptak. A MÁV pályafenntartási munkásaival megegyező bérből persze levonták a szállást, étkezést, ruházatot, így a munkabér 15-35%-át kapták kézhez. Ehhez jött még az éves prémium, amit általában a nyári hónapokban fizettek ki az érvényes fenytéssel nem rendelkező másodéves sorkatonáknak.



Pályafenntartási kiegészítő.

Balról jobbra: sínfeszítő, kézi ágyazatrendező, sínhegesztő, sínfűrész és Pille szintező.

A vasútépítő katonák - vagy, ahogy a katonaszleng nevezte őket: krampácsbercik és sínhuszárok - munkavégzésére a legjobb forrást a baleseti jegyzőkönyvek jelentik, ugyanis az alakulatok katonai iratai elvéve tartalmaznak csak konkrét munkaleírásokat. Ezek segítségével lehet nyomon követni, hogy hol, milyen munkát végeztek, és hány műszakban dolgoztak. A hivatalos munkaidőt ki- és bevonulással együtt tíz órában szabták meg, ezt indokolt esetben 12 órára lehetett emelni, éjszakai munkavégzésért külön pótlék járt. Eleinte egyszerűbb feladatokkal bízták meg a honvédeket, mint rakodás, kapcsolószerkezetek gondozása, zúzottkő szétterítése vagy peronrendezés, illetve bontott anyagok válogatása, rendezése. A pozitív tapasztalatok után már a nagyobb felelősséggel járó vágánybontási és fektetési munkákban, valamint gépek kiszolgálásában is részt vettek. Egy 130 fős századot 8-12 km hosszú szakaszon lehetett alkalmazni, 40-50 fős szakaszt 5-6 km-es pályarészen, illetve 2-3 áteresz építésén. A katonákat általában civil munkaerőtől elkülönítve dolgoztatták, de még a munkahelyi ki- és beutazást is saját busszal, teherautóval, vagy elzárt vasúti kocsival kellett biztosítani. Pályalétesítményi munkák mellett állomásépületek építésénél, rekonstrukciójánál is használták a sorkatonáknak, többek között a Déli pályaudvar és Nyugati pályaudvar átépítéseinél is lehetett honvédekkel találkozni.

Bár eleinte vonakodtak az építő vállalatok a katonák alkalmazásától, hamar népszerűvé váltak a gyors és fegyelmettséggel rendelkező munkaerőnek, valamint a stabil létszámnak köszönhetően. Ezt mutatja, hogy a közúti és hírközlési alakulatok mellett a vasútépítők számát 1967-ben és 1969-ben egy-egy új zászlóaljjal növelték, valamint a meglévő zászlóaljakat is új századokkal bővítették. 1970-es évek első felében a közlekedési dandár már eltartotta magát, 1976-ban pedig már többlettel zárta az évet. Tíz évvel a dandár felállítása után *Rödönyi Károly* közlekedési- és postaügyi miniszter 1974. szeptember 20-ai levelében fogalmazta meg a tárca és állami vállalatok köszönetét a katonák munkavégzéséért. „Ezúton mondom köszönetet azért a jó munkáért, melyet az elmúlt 10 évben a közlekedés és híradás építése területén végeztek. [...] Az Önök munkája nagyban segíti a közlekedés előtt álló célkitűzéseknek megvalósítását. Kérem Önöket, hogy az elkövetkezendő időszakban is ugyanolyan lelkesedéssel, odaadással segítsék a közlekedés és hírközlés munkáját, mint eddig.”



Feltehetőleg a Budapest-Vác-Szob vasútvonal 1967 és 1973 között zajló rekonstrukciójának egy jelenetét ábrázolja a felvétel, háttérben a Dunamenti Cementmű.
1970-ben, a vasútépítő katonáknak készített oktató dia.

Meg kell említeni a katonai építőalakulatok negatívumait is. Az új kiképzési rendszerű alakulatokat a hadseregen belül egyfajta lenézéssel kezelték, amolyan tisztí elfekvőnek számított, ahová azok a tisztok kerültek, akik máshol már nem voltak jók. Ez a tisztí személygyűjtők adatai alapján nem állapítható meg, ugyanakkor tény, hogy számos, néhány hónapos vagy egyéves tisztí iskolát végzett tisztet helyeztek ide, valamint a nyugállományba vonulás előtt állókat, különösen az első években. A tisztok sokszor csak kéthetente vagy még ritkábban utazhattak haza, ami értelemszerűen kihatott a magánéletükre és a szolgálat ellátására is. Nem véletlen, hogy a hivatásos állomány ugyanúgy alkoholproblémákkal küzdött, mint a sorállomány. Az sem könnyített a helyzeten, hogy a dandárhoz elsősorban az alacsonyabb képzettségű fiatalokat sorozták be, köztük számos szociális vagy mentális gondokkal küzdő fiatal.

Fordítsuk figyelmünket most a balesetet szenvedett katonát foglalkoztató 153. vasúti műszaki zászlóalj tevékenységére. Az alegység 1964-ben az elsők között jött létre a 151. közúti műszaki és a 155. vasúti műszaki zászlóaljjal együtt. A dandár felállításakor *Baranyák Sándor* alezredest neveztek ki az egység élére, a bevezetőben idézett baleset idején már *Michel Miklós* ezredes irányította a dandárt, *Nagy László* alezredes pedig a 153. zászlóaljat. A zászlóalj általában századonként más és más munkahelyen, egymástól akár több száz kilométernyire is dolgoztak, ami meglehetősen nehézé tette az alakulatok vezetését. Példaként említhető, hogy Mike honvéd halálos balesetekor a zászlóalj öt századából egy Tapolcára települt a törzsszel, ami a Tapolca-Balatonszentgyörgy és a Tapolca-Ukk szakaszon dolgozott. A második század Balatonfenyvesen állomásozott, és a dél-balatoni vonal korszerűsítésében vett részt, míg a harmadik század baranyai megyeszékhelyről járt a Pécs-Villány vasútvonal átépítésére. A 4. és 5. század dombóvári településsel a környező vonalakon foglalkoztatták, köztük a pécsi fővonal mecseki részének átépítésén. A Magyar Államvasutak igyekeztek a katonákat úgynevezett felvonulási telepeken elhelyezni, de előfordult, hogy egy-egy századot a pályafenntartási szolgálat laktanya-kocsijaiban helyeztek el.



A pécsi pályán



Naponta majd fél kilométerrel nő az új pálya, mert ezen a szakaszon jól szervezett munka folyik. Mindenki tudja pontosan, hol a helye, mikor kell akcióba lépni, mit kell tennie. A régi pálya felszakítása után tologépek rendezik a talajt, majd döngölés után helyére kerül a betonalkajból szerelt új. A folyamatos munkában kiskatonák segítenek, köztük olyanok is, akik bevonulás előtt is a pályán dolgoztak. (Z.F.)



Képes riport a Vasút 1980. októberi számából. A pécsi fővonal átépítésén dolgozó honvédek egy Platov daruval fektetett új vágánymezőt tolófával igazítanak a helyére.

A zászlóalj katonái a MÁV cellődömölki és dombóvári építési főnökségek munkáiban vettek részt, 1973-ig a balatoni vonalak, a Hegyeshalom-Csorna-Szombathely, Székesfehérvár-Komárom, valamint a Dombóvár és Pécs környéki vonalakon foglalkoztatták őket. A balesetben érintett század Dombóvár állomás teherpályaudvari részén végzett vágányépítési utómunkálatokat, amikor a szerencsétlenség bekövetkezett. 30 fő dolgozott a környező vágányokon: nyolcan a kibontott síneket rakodták és szállították el pályakocsival a pályafenntartási főnökség vágányára, hatan sínlekötést végeztek, míg a többiek, köztük *Mike Sándor*, peronrendezést és a vágányok zúzottkövel való beterítését végezték. A forgalomból kizárt vágány mellett tolatást végeztek, egy erősebb gurításnál a rosszul lezárt tartálykocsiból gázolaj fröccsenő gázolaj miatt, így az érkező teherkocsi előtt már nem tudott elugrani, a kocsí elgázolta. A fiatal honvéd a súlyos sérüléseket nem élhette túl, még a kórházba szállítás közben meghalt.

A következő év telén a zászlóalj Balatonfenyvesen települő századában történt halálos baleset. *Borbély Ferenc* honvéd balesetének pontos körülményeire nem derült fény, a balesetvizsgáló bizottság jelentésében alkoholos befolyásoltság miatt bekövetkezett üzemi balesetet valószínűsített. A lassújelek éjszakai kivilágításával megbízott honvéd holttestét 1973. december 9-én az 1265 sz. vonat mozdonyvezetője vette észre a Zalaszentjakab-Zalaszentkomár állomásközben. Feltehetőleg a 76 sz. őrházban a bakter lányának névnapja alkalmából elfogyasztott alkohol tette figyelmetlenné a katonát, emiatt elsodrasi határon belül tartózkodva egy tehervonat kocsija lökhette ki.

Ahogy a két halálos üzemi baleset is mutatja, a vasút veszélyes munkahelynek számított -ahogy ma is az. Szerencsére az ilyen, vagy ehhez hasonló súlyos balesetek ritkán fordultak elő, a baleseti jegyzőkönyvek általában kisebb sérülésekről, ficamokról, törésekről tájékoztatnak. 1980-ig készült számvetés az új kiképzési rendszerű alakulatok munkáiról, ennek kapcsán nem kell különösebb bátorság kijelenteni, hogy a vasútépítő alakulatok nélkül a MÁV nem lett volna képes elvégezni az ország gazdaságának működését biztosító pályarekonstrukciókat. Ugyan a vasútépítő alakulatok nem érték el azt a célkitűzést, hogy önállóan - azaz polgári műszaki irányítás nélkül - legyenek képesek vasúti pályák építésére és helyreállítására, ám munkájuk révén az államvasút átcsoportosíthatta képzett pályamunkásait, és az elkezdett gépesítés révén, ha lehetőségeinek szélén egyensúlyozva is, de sikerült modernizálnia a magyar vasúthálózat fővonalis hálózatát. A pontosság kedvéért érdemes felidézni a katonai egységek teljesítményét; 1964 és 1980 között 1658 vágánykilométer és 621 csoport kitérő átépítésében, valamint 97 vasútállomás rekonstrukciójában és a MÁV kórház bővítésében vettek részt .

Források



A(z) Adobe Flash Player érték már nem támogatott

Jelentésrészlet Mike Sándor honvéd balesetéről 1972. augusztus 1.

Jelzet: MÁV Központi Irattár DNR 31/1972/10760



A(z) Adobe Flash Player érték már nem támogatott

Jelentésrészlet Borbély Ferenc honvéd balesetéről 1974. február 11.

Jelzet: MÁV Központi Irattár DNR 31/1973/17459

Címkék:

[KPM](#) ^[2]

[vasút](#) ^[3]

[Magyar Néphadsereg](#) ^[4]

[MSZMP PB](#) ^[5]

Kiadás: 14. évfolyam (2014) 2. szám

Forrás webcím: https://www.archivnet.hu/gazdasag/a_magyar_nephadsereg_szerepe_a_magyar_vasuthalozat_fejleszteseben..html

Hivatkozások

[1] https://www.archivnet.hu/gazdasag/a_magyar_nephadsereg_szerepe_a_magyar_vasuthalozat_fejleszteseben..html

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

[3] <https://www.archivnet.hu/cimkek/vasut>

[4] <https://www.archivnet.hu/cimkek/magyar-nephadsereg>

[5] <https://www.archivnet.hu/cimkek/mszmp-pb>