

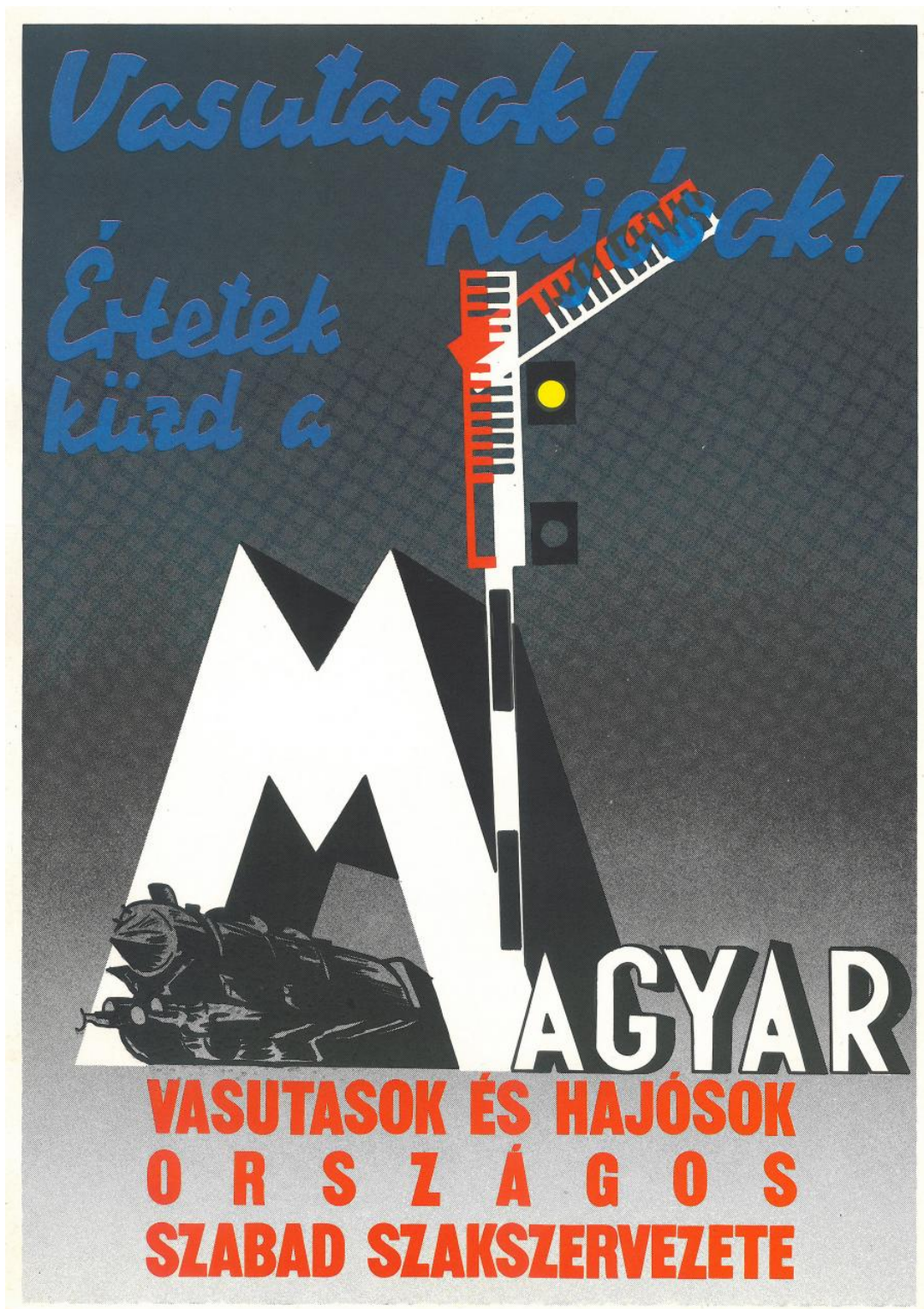
## A MÁV miskolci üzletvezetőségének 1946. júliusi helyzetképe <sup>[1]</sup>

A MÁV üzletvezetőségeinek havi jelentései az alkalmazottak szociális helyzete mellett elsősorban a vasúti infrastruktúra üzemeltetésével kapcsolatos műszaki és gazdasági adatokat tartalmazták. A klasszikus közlekedés-, illetve üzemtörténet-írás mellett számtalan más formában is „megszólaltathatók” e jelentések, hiszen érdekes és gyakran fontos adalékokat találunk bennük helyi, valamint országos köztörténeti, társadalom- és/vagy gazdaságtörténeti, vagy éppen művelődéstörténeti kutatásokhoz. Különösen olyan válságos időszakban, mint amilyen 1945–1946 volt: a súlyos emberáldozat és a rommá lőtt ország, az általános közellátási problémák, a jövételi teher és a hiperinfláció körülményei között.

### Bevezető

A nagyobb vállalatok, üzemek rendszeresen készítették és készítenek saját használatú kimutatásokat, statisztikákat működésük eredményességéről és hatékonyságáról. [1] Nem volt ez alól kivétel a Magyar Államvasutak (MÁV) sem, amelynek hat – az 1938–1941 közötti területi revíziók során hétre emelkedett, majd a trianoni határok újbóli életbeléptetése folytán 1945 áprilisától ismét hatra csökkent számú – üzletvezetősége [2] minden hónap elején összeállította az előző hónapról készült üzemviteli kimutatást. Ezeket a havi helyzetképeket tartalmazó összeállításokat először az üzletigazgató és az osztályvezetők tárgyalták meg, majd az üzletigazgatók a MÁV Igazgatósággal közösen tartott üléseken számoltak be vasúthálózatuk eredményeiről és problémáiról. [3]

Az üzletvezetőségek által összeállított adatokból a MÁV Elnöki Hivatal II. Üzemgazdasági Osztálya készített havi üzemgazdasági jelentést, ezt a MÁV legfelsőbb irányításához tartozó főosztályvezetők tárgyalták meg az Államvasutak elnökének vezetésével. A II. világháborút követő években mind az üzletigazgatói, mind pedig az igazgatósági értekezleteken részt vettek a közlekedésügyi tárca képviselői, gyakran a pénzügyminisztérium küldöttei is, valamint a vasutas szakszervezet elnöke, néhány esetben főtitkára is.



Vasutas Szakszervezet plakátja

Forrás: Bíró Ferenc Mihály

Mit tartalmaznak ezek a jelentések, illetve mire használhatóak? Az üzletvezetőség alkalmazottainak szociális helyzete mellett elsősorban a vasúti infrastruktúra üzemeltetésével kapcsolatos műszaki és gazdasági adatokat. A klasszikus közlekedés-, illetve üzemtörténet-írás mellett számtalan más formában is „megszóltathatók” a szóban forgó jelentések, hiszen érdekes és gyakran fontos adalékokat találunk bennük helyi, valamint országos köztörténeti, társadalom- és/vagy gazdaságtörténeti, vagy éppen művelődéstörténeti kutatásokhoz. Különösen olyan válságos időszakokban, mint amilyen 1945–1946 volt; a súlyos emberáldozat és a rommá lőtt ország, az általános közellátási problémák, a jóvátételi teher és a hiperinfláció körülményei között, amelyek szinte megoldhatatlan feladat elé állítottak egyént, érdekvédelmi szervezeteket, vállalatokat és intézményeket egyaránt. Az egyes havi helyzetjelentésekben így szerepelnek szociális és egészségügyi helyzetre való utalások (lakásbérelti árak, közüzemi díjak, piaci árak, valamint járványok), társadalompolitikai („svábkérdés”, belső telepítés) és közpolitikai adalékok (B-listázás, helyi népiéleti akciók) mellett gazdaságpolitikai folyamatok (kereskedők hitelezése a MÁV-nak, mezőgazdasági termékszerkezet változása) is.<sup>[4]</sup>

E szempontok alapján egyébként ugyanilyen érdekesek lehetnek az üzletigazgatói értekezletek jegyzőkönyvei is, amelyekből visszatükröződnek az üzletigazgatók véleményei, gondolatai a közös problémákról: milyen válaszlehetőségeket láttak, milyen válaszokat adtak, és persze azok mennyire váltak be. Ez utóbbira jó példa az élelmiszer közellátási csoportok fenntartásának vagy beszüntetésének kérdése: amíg az 1947. július 15-i üzletigazgatói értekezleten *Oláh Imre* szombathelyi üzletigazgató a fennmaradásukért harcolt, addig *Csanádi György* pécsi és *Lőrincz Dezső* budapesti üzletigazgatók az ellátó csoportokat augusztus 1-vel beszüntető igazgatósági döntés mellett érveltek. Ugyanilyen érdekes a Magyar Kommunista Párt által megrendezett – az 1945-ös választási vereségét „korrigáló” – utcai tömegakciók ügye, ami 1946 márciusának elején több üzletvezetőséget is érintett.<sup>[5]</sup> A március 11-i előértekezleten a debreceni, szegedi, szombathelyi és miskolci üzletigazgatók a beosztottaikat ért politikai indíttatású inzultusokról számoltak be. *Varga László* MÁV-elnök a komolyabb incidensek megelőzése érdekében a „népítéletek” elfogadását, a kifogásolt személyek eltávolítását javasolta, ami egyes üzletigazgatóknak nem tetszett. Végül *Bebrits Lajos* államtitkár – kompromisszumos? – javaslata zárta le a vitát: a nem kielégítő eredményt hozó igazoló eljárások miatt üdvözlendőnek tartotta a tömegek „spontán” fellépését a reakciós személyek ellen, ezért a bejelentések kivizsgálását javasolta erre a speciális feladatra felállítandó üzletvezetőségi bizottságokban. Ahogy a kommunista párti államtitkár fogalmazott: „Adjunk szabadkezet a népharag érvényesülésének, hogy az apparátus meg legyen tisztítva a reakciótól. Arra kell azonban ügyelni, hogy a népharagnak a megnyilvánulása érje valóban a bűnösöket és kapjanak olyan megjelölést, amely a népharag megnyilvánulását szentesíti. [...] Ha helytelen állásfoglalásról van szó, mint pld. a kétegyházi eset, akkor természetesen nem szabad engedni, hanem az ilyen eseteket közölni kell a helyi szervezettel és az illetőt a munkába vissza kell állítani.”<sup>[6]</sup> Nem utolsósorban tehát a vasúttársaság, minisztérium és a pártok viszonyainak vizsgálatához – kellő körültekintés mellett és csak korlátozottan – is felhasználhatók a jelentések, illetve a vezetőségi ülések jegyzőkönyvei.

A havi jelentések felépítése állandó: először a vasutasok egészségügyi és szociális helyzetét veszi sorra, amit a tüzelőanyagok, építőanyagok és gépkatrész-készletek ismertetése követ. Ezután a vasúti pályák állapotának, a nagyobb szabású pályaeépítéseknek és a karbantartásoknak a részletezése olvasható, majd a forgalmi helyzet – azaz a vonatok közlekedése –, végül pedig a vontatás, a mozdony- és kocsipark állagában történt változások felsorolása zárja a kimutatásokat. A főbb forgalmi és bevételi adatok külön táblázatba is bekerültek, de a havi jelentések mellékletébe csatolt táblázatok gyakran elvesztek, nem maradtak fenn.



**A MÁV miskolci üzletvezetőségének (ma területi igazgatóság) épülete**

*Forrás: wikipédia/Szalax*

#### *A miskolci üzletvezetőség*

Az 1879-ben megalakított, majd 1892-ben újrászervezett üzletvezetőség végezte a II. világháború után az északkeleti országrész vasúthálózatának irányítását; a mai Kelet-Nógrád, Heves és Borsod-Abaúj-Zemplén megye, illetve Jász-Nagykun-Szolnok megye északkeleti csücske tartozott a fennhatósága alá, vagyis az Északi-középhegység és alföldi előtere egészen a Tiszáig.[7] Legfontosabb vasútvonala a jelentős nemzetközi forgalmat is bonyolító Budapest–Hatvan–Miskolc–Sátoraljaújhely vonal volt, amely az onnan kiágazó fő- és mellékvonalak révén biztosította a borsodi ipar- és bányavidék szállítási igényeit. Az 1938–39-es terület-visszacsatolások után az üzletvezetőséghez került a visszatért felvidéki vasúthálózat keleti része a Fülek–Losonc vonaltól egészen a kárpátaljai Királyházáig.[8] A trianoni határok visszaállításával és az ebből fakadó 1945. áprilisi átszervezések folytán az üzletvezetőség vasúthálózati hossza 1523 km-ről 724 km-re csökkent – ennek ellenére 1945 nyarán még rendszeresen továbbított vonatokat miskolci személyzet Sátoraljaújhelyen át Csapig.



**Hatvan vasútállomás bombázása**

*Forrás: Fortepan, No. 24328.*

Ahogy az ország más területein, úgy a front átvonulása után itt is azonnal megindult a vasúti forgalom újrászervezése orosz katonai sürgetésre. Az üzletvezetőség vasúti forgalmát a Vörös Hadsereg irányította, a II. Ukrán Front 25. alosztályának alezredese 1945. május 12-én adta vissza az igazgatási jogkört *Barta Aladár* üzletigazgatónak.[9] A vasúti infrastruktúra súlyos károkat szenvedett el a bombázások, harci események, rombolások következtében, amit fokozott a visszavonulók által elhurcolt vagy felrobbantott járművek hiánya. Ennek következtében a Hatvan–Miskolc szakaszon a korábbi két vágány helyett egyetlen vágányt

tudtak csak helyreállítani a vasutasok, azt is csak úgy, hogy más vonalakról bontottak ki síneket. Két mellékvonalon olyan súlyos károk keletkeztek, hogy csak 1946-ban sikerült végig felvenni újra a forgalmat. Az Eger–Putnok vonalon a szarvaskői és sáitai alagutak berobbanása, a Kál–Kápolna–Kisterenye vonalon vágányrombolás miatt szünetelt a forgalom.[10]



A diósgyőri vasgyárban orosz jóvátételre 1950-ben gyártott sín Sajóbabony állomáson

Forrás: [index.hu](http://index.hu)

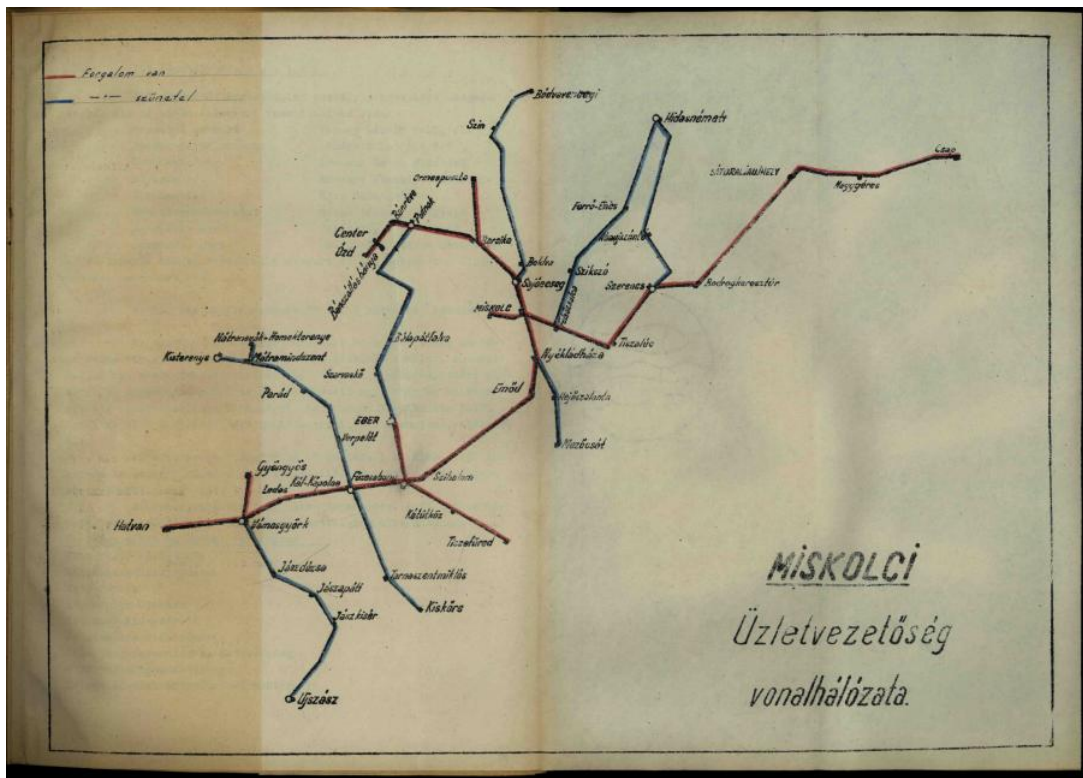
Csak kevés használható gőzmozdony és vasúti kocsi maradt az üzletvezetés területén, ezért a szovjetek idegen eredetű mozdonyokat és teherkocsikat irányítottak a térségbe, hogy a kulcsfontosságú katonai szállítási feladatokat biztosítsák. Hiába kerültek viszont üzemképes mozdonyok a lebombázott miskolci fűtőházhoz, ha a közeli bányákból való – rossz minőségű, és ezért vasúti célra való felhasználásra csak korlátozottan alkalmas – borsodi szén kiutalása a megszálló erőtől függött. „A fűtőházak szene főleg borsodi szén. Az orosz uralom óta minden egyes szénbánya élén egy biztos van. Az összes széntermelés fölötti rendelkezés joga a Sajószentpéteren székelő elosztó bányakapitányság hatáskörébe tartozik, amely legtöbbször sajnos hozzá nem értéssel intézi az ügyeket. Így a MÁV-nak ismételt kérelem dacára főleg porszenet küld darabos szén helyett, amit nem tudnak használni és kénytelenek átadni a Diósgyőri-vasgyárnak. Egy mozdonyra 6 tonna borsodi szén megy, amiatt a mozdonyoknak Füzesabonynál újra szenet kell vételezni, ami cca félórai idővesztést jelent.”[11] Ugyanilyen súlyos gondot jelentett a mozdonyok üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen berendezések – vízdaruk, víztornyok, fedett fűtőházak, szénrakodók – megsemmisülése.



Egri fűtőház a két világháború között

Forrás: <https://mindenamieger.blogspot.com/2018/06/nem-ugy-van-az-mint-volt-reg.html> [7]

A kritikus infrastruktúra-helyzet mellett a vasutasok élet- és munkakörülményei is rendkívül kedvezőtlennek váltak, különösen a lakhatással, élelmezéssel és ruházódással kapcsolatban adódtak súlyos gondok. A harcok során számos lakás, épület vált lakhatatlanná, más lakásokat viszont a megszálló csapatok foglaltak le maguknak. A lakásínséget fokozta a visszakerült felvidéki területeken szolgáló, de a háború befejezése után a csehszlovák hatóságok által elűzött vasutasok tömeges jelenléte is. „A kiutasítások hasonlóképpen növelik az elkeseredést, ugyanis a szlovákok az 1938 óta a felvidékre települt összes vasutasokat, [!] 24 órai [!] időt adva nekik, kiutasították. A kiutasítottak ingóságai elszállítására kocsit nem kaptak, és így csak a legszükségesebbet tudták magukkal vinni. Különösen súlyos a helyzet a Füleken, Losoncon és Rozsnyón szolgálatot teljesítő alkalmazottaknál, tekintettel arra, hogy az orosz parancsnokság rendelete folytán a miskolci üzletvezetés csak Bánrévig diszponál.”[12]



A miskolci üzletvezetőség vonalhalózata térképe, 1945. július  
(MÁV Archivum BG. 1000. d.)

A szűkös élelmiszerkészletek és az egyre gyorsuló infláció miatt a közellátásügyi minisztérium nem tudta megoldani a lakosság folyamatos ellátását, az alkalmazottak sorsát szíven viselő vasúti vezetőség is csak enyhíteni tudott a gondokon üzemi konyhák felállításával, beszerző vonatok indításával és valamennyi plusz élelem biztosításával. A vasutasok kénytelenek voltak összefogni és minden kínálkozó lehetőséget megragadni azért, hogy élelmiszerhez, ruhához vagy lábbelihez, illetve csereképes áruhoz jussanak. A miskolci fűtőház személyzete ezért – ahogy az ország más pontjain is tették a vasutasok – egy elhagyott hegyőcsabai boltgárkertészet megműveléséhez látott neki, hogy saját zöldség-szükségletét biztosítani tudja. A konyhakertek, bérlemények művelését a paraszti származású, falvakból bejáró vasutasok látták el, a többiek pedig a szerszámok, gépek javítását, karbantartását végezték.[13] A mindennapos megélhetési gondok mellett az igazoló eljárás, majd 1946 nyarától a B-listázás tartotta lábban az embereket. A remélt védelem érdekében természetesen a vasutasok többsége is belépett valamelyik koalíciós pártba; az üzletvezetőség alkalmazottainak többsége a szociáldemokrata pártot választotta, utána a kommunista párt következett.[14] Az előbbieken vázolt nehéz, sokszor kilátástalannak tűnő helyzet miatt nem ritkán megtevédtek a vasutasok, és a teheráru dézsmálásával, lopással tettek szert tüzelőanyagra, élelmiszere vagy cserealapként használható árucikkre.



**Az egercsehi szénbánya szénrakodója Mónosbél állomáson**

Forrás: Gazdag Richárd - [www.momentofoto.hu](http://www.momentofoto.hu) [10]

A fenti előzmények vázlatos ismertetése után már könnyebben értelmezhető a miskolci üzletvezetőség 1946. július havi helyzetképe. Az augusztus 7-én készült jelentés szerint az üzletvezetőség főorvosa 256 alkalmazott egészségügyi felülvizsgálatát végezte el a májusi 390 és a júniusi 233 fővel szemben. A csökkenés oka a nyári aratási és cséplési munkákra kivett szabadságnapok magas száma volt. 1946. január 31. és május 8. között a kiütéses tifuszjárvány miatt a népjóléti miniszter kérésére a közlekedésügyi miniszter forgalomkorlátozást rendelt el az északkeleti országrészben, így a mai Borsod-Abaúj-Zemplén megye vasútvonalain csak orvosi igazolással lehetett utazni.[15] Mivel a járvány sem tudta rábírní a vasutasok többségét, hogy a hastífusz elleni oltáskampányban részt vegyenek, ezért egy újabb járvány kitérését egészségügyi járőrök által végzett fertőtlenítéssel igyekezett megakadályozni a vasút. A jelentés egészségügyi fejezete végül említést tesz a kötszerek, tápszerek, inzulin és a nemi betegségek elleni gyógyszerek aggasztó hiányáról – e probléma a többi üzletvezetőségénél is általánosnak számított. [16]

Az alkalmazottaknak nyújtott, hatósági fejadalon felüli élelmiszerek említése igen ínséges időszakról tanúskodik. A nyári évszaknak köszönhetően a Miskolcon szolgáló vasutasok friss zöldséghez és gyümölcshöz juthattak, viszont az alapvető élelmiszerek – liszt, vaj, hús, kukorica, stb. – továbbra is elérhetetleneknek bizonyultak. Az üzemi konyhák révén igaz, legalább egy tál meleg ételhez juthattak a nagyobb állomáshelyeken szolgáló vasutasok, de az alkalmazottak többsége és a családtagok nem részesültek ebből.

Nem csak az élelmiszerellátással, hanem a téli tüzelőanyag-kiosztással is súlyos gondok adódtak. Ezek hátterében részben a pénztelenség, részben a bányáknak a bányászok aratási szabadsága miatt lecsökkent termelése állt.

Az általános munkaerőhiány, valamint az új, stabil pénzre való várakozás miatti „árujegetés” okozta áruhiány átszötte a hétköznapokat, így az alapvető építőanyagokból és nyersanyagokból sem tudott a vasút elegendő mennyiséget beszerezni. E problémák azt eredményezték, hogy sokszor csak provizórikus megoldásokkal folytatódtott az újjáépítés, vagy akár le is álltak a helyreállítási munkálatok. Mindez a gyorsabb, jobb és olcsóbb vasúti szállítás ellenében hatott, gátolva ezzel az ország gazdaságának helyreállítását.

Az anyagbeszerzési anomáliák és az időnyomok miatt munkáskéz nélkül maradt pályafenntartási szolgálat érthető módon nem számolhatott be jelentősebb haladásról, annak ellenére sem, hogy Mátraderecske és Mátraballa között 50 internált is részt vett a vasútvonal helyreállítási munkálataiban. A kulcsfontosságú Hatvan–Miskolc fővonal II. vágányának visszaépítése is szünetelt, így csak kisebb – leginkább raktári vágányok, állomási mellékvágányok megépítéséről – eredményeket jelenthetett a Pályafenntartási Osztály.

A forgalmi szolgálat sem tudott jelentősebb változásokról beszámolni, bár július 19-én új menetrend lépett életbe. Ez nem jelentette a személyszállító vonatok számának gyarapodását, de az Eger–Putnok és a Miskolc–Tornanádaska mellékvonalakon némi javulás történt a vonatok rendszeres, illetve meghosszabbított útvonalon való közlekedésében.[17] A személyvonatok alapsebesség-emelése nem csökkentette érdemben az utazási időt, inkább a vonatok késési idejének csökkentését szolgálta.[18] A jelentésben az orosz katonai vonatok közlekedéséről érdekes információt olvashatunk: eszerint 24 óra alatt átlagosan négy katonavonat közlekedett a Füzesabony–Tiszafüred útvonalon, szabadságos katonavonat pedig egyáltalán nem járt a hónap során. Természetesen nem csak ezen a 30 km-en közlekedtek e vonatok. Eddig fel nem tárt okok miatt úgy tűnik, hogy a főváros és a szovjet határ között 1946 nyarán nem a Miskolc–Sátoraljaújhely–Csap

útvonalat használták, hanem a Tisza-hidak hiánya miatt a vonatok egy része Füzesabony, Debrecen és Nyírábrány érintésével közlekedett Máramarosziget felé.  
[19]

Bár a jelentés szerint a majdnem harmadával csökkent utasszám ellenére is magas kihasználtsággal közlekedtek a személyszállító vonatok, ez nem tükröződött a bevételeken a hiperinfláció és a nagyszámú „potyázás” (őzdi munkások), illetve az adminisztrációs zavarok (katonák) miatt. Egészen megdöbbentő, hogy júliusban tízszor került sor tarifaemelésre, ráadásul a vágatató hiperinfláció miatt július 11-ig billpengőben, utána már adópengőben kellett fizetniük az utasoknak és a fuvarozatóknak, a havi összbevétel szinte kimondhatatlan csillagászati összeg lett.

A beföldi teherforgalomról nincs ugyan részletezés, és az importról is mindössze annyit közölt a jelentés összeállítója, hogy 14 kocsival összesen 210 tonna áru érkezett, az exportforgalomról azonban részletes adatok állnak rendelkezésre. Nem meglepő módon a jótételési áruszállítások keretében fuvarozott gépipari termékek, vas- és acélárak tették ki a kivitel cikkek túlnyomó többségét.

Az idegen személyek által elkövetett árudézmálások esetében elsősorban az építőanyagokat lopták – összesen és télen a tűzifa és a szén vált „slágercikké”. „A rablóból lesz a legjobb pandúr”-mondás fordítva is igaz, nem csoda tehát – amint arra már utaltunk –, hogy a vasutasok között is akadtak olyanok, akik az áruk dézmálásával igyekeztek könnyebbé tenni életüket, vagy egyszerűen csak ellátni családjukat. A nyomozócsoport szerint két alkalmazott ellen indítottak fegyelmi eljárást, 15 ellen vizsgálat folyt, a rendőrségtől pedig négy esetben érkezett feljelentés vasutasokkal szemben. A havi jelentés szemérmesen hallgat a július 30-án és augusztus 1-én, elsősorban vasgyári munkások által elkövetett miskolci pogromban részt vett vasutasokról, és az üzletigazgatói értekezleten sem került elő a népiélet kérdése.[20] Varga F. János kilenc vasutas letartóztatásáról írt, és Tölgyes Lajos, az üzletvezetőség üzemi bizottságának kommunista párti elnöke is megemlékezik néhány vasutas érintettségéről.[21] Bár a népiülészségi nyomozás 1947. február elején elhalt, az őrizetbe vettek pedig szabadon engedték, öt vasutas – közülük hárman kisgazdapártiak – ellen a vasút fegyelmi vizsgálatot indított, de a kommunista párti üzletigazgató vezetésével hozott elsőfokú ítélet felmentéssel zárult.[22]

A havi jelentés a vontatási szolgálat ismertetésével zárul. A kiszolgáló létesítmények újjáépítésénél általános problémát okozott az ablaküveg és a tetőfedőanyagok hiánya, hiszen a szerkezetkész fűtőházakban, javítóműhelyekben a hideg idő beálltával nem, vagy csak jelentősen csökkent mértékben lehetett volna a mozdonyok és vagonok szükséges javítási, karbantartási munkáit elvégezni. A mozdonyállag telephelyi és üzemkészségi bontásban való közléséből jól látszik, hogy az üzletvezetőséghez állomásított 142 gőzmozdonyból mindössze 50 fővonalon és 23 mellékvonalon közlekedésre használt lokomotív volt üzemképes állapotban, 33 mozdony pedig roncs-, vagy nagyjavításra váró minősítést kapott. Az üzletvezetőség – ahogy a többi is – minden havi jelentésében további mozdonyokat kért az Igazgatóságtól, hogy legalább a tervszerű karbantartási munkákat el tudja végezni, ezzel is csökkentve a járművek elhasználódásából eredő üzemzavarokat. Nem véletlenül hangsúlyozta ki a jelentés, hogy „máv. típusú mozdonyra” kéri bővíteni a mozdonyparkot, ugyanis egy szeptemberi összeállítás szerint 39 db német vagy osztrák eredetű gőzmozdony tartozott az üzletvezetőséghez. Ezeknek az ismeretlen műszaki megoldású gépeknek az üzemeltetése csak súlyosbította a fűtőházi személyzet alkatrészs- és anyaghiány miatt amúgy sem csekély gondjait.[23] Román államvasúti mozdonyokkal is rendelkezett az üzletvezetőség, de ezek kivétel nélkül az I. világháború után átadott egykori MÁV-mozdonyok voltak, amelyek üzemeltetése nem okozott nehézséget.

A vonatközlekedéshez nélkülözhetetlen szén nem csak minőségi, de mennyiségi szempontból is elégtelennek bizonyult az üzemvitel fenntartására és az őszi-téli megemelkedő szénfelhasználáshoz szükséges tartalék készpészére. A jelentéshez mellékelte táblázat szerint a havi kiuttalt szénmennyiséget nagyjából sikerült biztosítani, ráadásul jobb minőségű szén is érkezett, amelyet a borsodival keverték.

1946 júliusa az ország gazdasági életének legnehezebb időszakaként maradt meg a történeti emlékezetben. A forint augusztus 1-jei bevezetésével az ország ugyan túljutott a háború utáni bő egy év válságos időszakán, ez azonban korántsem jelentette azt, hogy a MÁV folyamatos fejlődési pályára állt volna, mivel az őszi-téli szállítási- és szénellátási problémák rendszeresen megakasztották a stabilizációt.

## Dokumentum Az 1946. augusztus hó 13-i ülésigazgatói értekezlethez



[11]

1946. augusztus 13-án tartott ülésjegyzőkönyv részlete. A szöveg a vasúti közlekedés helyzetéről, a személyzet munkájáról és a tehertesztről tárgyal. A dokumentum a MÁV vezetésének a közlekedésbiztonság és a személyzet munkakörülményeinek javítása érdekében tett lépéseiről is beszámol.

[12]

Az ülésjegyzőkönyv további részlete, amely a vasúti közlekedésbiztonságának javításáról és a személyzet munkakörülményeinek javításáról szól. A dokumentum a vasúti közlekedésbiztonságának javítására tett lépéseiről is beszámol.

[13]

Az ülésjegyzőkönyv további részlete, amely a vasúti közlekedésbiztonságának javításáról és a személyzet munkakörülményeinek javításáról szól. A dokumentum a vasúti közlekedésbiztonságának javítására tett lépéseiről is beszámol.

[14]

Az ülésjegyzőkönyv további részlete, amely a vasúti közlekedésbiztonságának javításáról és a személyzet munkakörülményeinek javításáról szól. A dokumentum a vasúti közlekedésbiztonságának javítására tett lépéseiről is beszámol.

[15]

Az ülésjegyzőkönyv további részlete, amely a vasúti közlekedésbiztonságának javításáról és a személyzet munkakörülményeinek javításáról szól. A dokumentum a vasúti közlekedésbiztonságának javítására tett lépéseiről is beszámol.

[16]

Az ülésjegyzőkönyv további részlete, amely a vasúti közlekedésbiztonságának javításáról és a személyzet munkakörülményeinek javításáról szól. A dokumentum a vasúti közlekedésbiztonságának javítására tett lépéseiről is beszámol.

[17]





[30]

[Tovább a galéria oldalára](#) [31]

[1] A kutatást az EFOP-3.6.1-16-2016-00001 „Kutatási kapacitások és szolgáltatások komplex fejlesztése az Eszterházy Károly Egyetemen” című projekt támogatta.

[2] A MÁV középszintű vezetését ellátó intézmény. Az ország vasúthálózatát hat üzemeltető irányította Budapest, Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs és Szombathely székhellyel, ezek osztályai végezték a vasúti üzemvitel irányítását és felügyeletét. Az I. osztály látta el az általános igazgatási, jogi, szociális és egészségügyi feladatokat, a II. osztály felelt a vasúti pályák fenntartásáért és építéséért, a III. osztályhoz a forgalomirányítás és kereskedelem tartozott. A IV. osztály a vontatásért, illetve az üzemeltetés területén lévő állomásított járművek fenntartásáért felelt, az V. osztály pedig a számviteli, könyvelési, leltározási és statisztikai adatszolgáltatási ügyeket intézte. A MÁV szervezeti felépítésére lásd: *Magyar Államvasutak felsőbb szervezeti tagozódásának változásai és vezetése*. 1869. évi november hó 1 – 1989. évi február hó 28. közötti időszakban. Összeáll.: FÉNYES JÓZSEF–MÉHES ISTVÁN–SÜLLE FERENC–GYULA. Budapest, 1988–1989.

[3] Az üzletgazdálkodási értekezlet előtti napon úgynevezett előértekezletre került sor, amikor az üzletgazdálkodók egyedi eseteket tárgyaltak meg, intézkedést kértek az Igazgatóságtól, mint például egy bányászati vagy bányász-sztrájk miatti szénellátási probléma, vagy az amerikai áruhitel keretében vásárolt 411. sorozatú mozdonyok tengelyterhelési problémái.

[4] A pécsi üzemeltetés 1947. szeptemberi helyzetjelentése a vasúton elszállított mezőgazdasági termékek alapján ír a régió agrárkultúrájának megváltozásáról. Ádóid nem jellemző gyümölcs- és zöldségfélék megjelenéséről számolt be az összeállítás – kérdés, hogy ez pusztán piaci hatásoknak, vagy a dél-dunántúli népességcsökkenésnek (is) volt köszönhető. MÁV Archivum, Pécsi Igazgatóság gyűjteményes iratai. 2. d. 1947. szeptember havi helyzetjelentés.

[5] Az MKP utcai tömegakcióiról lásd: KÖNYVÁNY KUTRUCZ KATALIN–GYARMATI GYÖRGY: Rajk László a miskolci pogromról, 1946. *Magyar Napló*. 2002. 4. sz. 41–44.

[6] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (továbbiakban: MNL OL), Magyar Államvasutak Igazgatósága, MÁV igazgatói értekezletek iratai Z 1523, 67. cs. A MÁV Igazgatóság március havi üzemeltetési értekezletén a Szegedi üzemeltetési képviselője számolt be a kétgyeházi esetről. Kétgyeháza állomáson egy váltókezelő feljelentette a forgalmi szolgálattevőt azzal, hogy reakciós. A vizsgálat során kiderült, hogy a váltókezelő részegen jelent meg szolgálatban, az ott lévő osztálymérnöki tisztet megdöntötte és szidalmazta, mert szerinte az az apját üldözte. A forgalmi szolgálattevő erre rendre utasította a kaptos váltót, mire ő megpofozta a forgalmistát, utána pedig elment a falu nemzeti bizottságához, ahol feljelentette a forgalmistát, aki most várja, hogy mikor dobják ki a községből.

[7] *A magyar vasút krónikája a XIX. században*. Szerk.: MEZEI ISTVÁN. Budapest, 2009, 212. és 303.

[8] DR. KERKÁPOLY IVÁN: Vasúti földrajz és történet. Budapest, 1943, 133–134.

[9] Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949). Összeáll. és bev.: PÁLMÁNY BÉLA. Budapest, 1981, 74–76. Az Államvasutak országos irányítását csak az ősz közepén adta át a megszálló hadsereg a magyar államnak, de a későbbiekben is messzemenyen figyelembe kellett venni a szovjet hadsereg szállítási kívánságait. Lásd: az orosz hatóságok magyar kezelésbe adták át az Államvasutakat. *Népszava*, 1945. október 24. 3.

[10] Az Eger–Putnok vonal Eger és Belpátfalva közötti szakaszát 1945. szeptember 26-án sikerült átadni a forgalomnak, az ettől északra fekvő részen csak a sáitai alagút 1946. tavaszi ideiglenes helyreállítása után közlekedhettek a vonatok. MNL OL MÁV Gyűjtemények, Z 1610, 561. d. A Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium II/2. osztály 172. sz. jelentése a miniszter úr részére. 1945. szeptember 27. <https://filmiradokonline.hu/watch.php?id=6032> [32] (Utolsó letöltés ideje: 2019. 03. 03.)

[11] MÁV Archivum, Budapesti igazgatóság gyűjteményes iratai (továbbiakban: BG), 1. d. Miskolci üzemeltetési helyzetjelentése, 1945. július 22. 47.

[12] MÁV Archivum, BG. 1. d. Miskolci üzemeltetési helyzetjelentése, 1945. július 22. 37.

[13] A MÁV Gépészeti Szakszolgálatát vezették: Tölgyes Lajos és Varga Jenő. Szerk.: MEZEI ISTVÁN. Budapest, 2004. 44.

[14] A pártok közötti manőverezésre lásd: MNL OL Szociáldemokrata Párt iratai, Üzemszervezési Osztály, M-KS 283-17, 209. dosszié, 15–17. B-listázás miatt pártállást változtatott egyes SZDP-tagok jegyzékei, 1946. augusztus 1 – december 10.

[15] *Közlekedési Közlöny*, 1946. 8., 36. és 24. sz. 356.

[16] A nemi betegségek elleni gyógyszer hiányának említésén túl sajnos nincs más utalás a nemi úton terjedő betegségek és a vasutasok közötti kapcsolatra, így a luetikus megbetegedések emelkedésének okai sem ismertek.

[17] A háború utáni másfél évben rengeteg menetrendváltás történt a MÁV-nál. A változásokat plakátokon és helyi újságokban tették közzé, az első, leegyszerűsített menetrendi füzetet csak az 1946. november 1-i változással adták ki.

[18] A háború előtt a Hatvan–Miskolc vonalon 90, a Miskolc–Sátoraljaújhely vonalon 80 km/h volt a vonatok megengedett legnagyobb sebessége. A mellékvonalakon általában 40 km/h-ban maximalizálták a vonatok sebességét. Ehhez képest 1947 januárjában a Hatvan–Miskolc vonalon legfeljebb 60, a Miskolc–Sátoraljaújhely szakaszon 50 km/h-val közlekedhettek a vonatok, a vicinálisokon csak 30 km/h-val.

[19] Az ország nyugati és keleti felét elválasztó Dunán ebben az időben csak a budapesti déli összekötő vasúti hid provizóriumán kelhettek át a vonatok. A szintén lassan járható és túlterhelt szolnoki Tisza-híd mentesítésére használták a tiszafüredi vasúti hidat.

[20] Sajnos az előértekezleti ülés jegyzőkönyve nem maradt fenn, ezért nem lehet megállapítani, hogy ott szó esett-e a miskolci eseményekről. A miskolci pogrom valójában egy rosszul sikerült MKP-tömegakció volt, azzal a céllal, hogy az általános nehézségek miatti elégedetlenséget úgy vezessék le, hogy közben a helyi szociáldemokrata pártot is ütnék egyet. A kommunista párt helyi vezetése Rákosi Máttyás 1946. július 23-i miskolci beszéde – itt adta ki Rákosi a jelszót: „*Halál a feketézökre!*” – után zsarolással rávettek a Flórián malom két, deportálást túlélt szociáldemokrata vezetőjét, hogy játsszák el a feketézökök szerepét.

Az „árdrágitásért” letartóztatottakat szembeiktették a feltűzött díogyóri munkásokkal, akik a beszerzett politikai rendőrök felbujtására összeverték a két letartóztatottat, egyikük belehalt a verésbe. A „túl jól sikerült” utcai igazságtétel után rendőrségi letartóztatások kezdődtek. A begyűjtöttek egy részét ugyan még aznap kiengedték, akik viszont azt híresztelték a munkásyári kolóniában, hogy zsidó rendőrök verik a munkásokat. Augusztus 1-én a feltűzött helyiek és a környékbeli településekről felhozott munkások, bányászok megrohmozták a miskolci rendőrséget, és a politikai rendőrség vezető-helyettesét, mint a verésekért állítólag felelős személyt, agyonverték. Lásd: 6. l. ábrát.

[21] VARGA F. JÁNOS: A miskolci népiélet. In: *Skandalum. Magyar közéleti botrányok 1843–1991*. Szerk.: GERŐ ANDRÁS. Budapest, T-Twins, 1993, 211.; *A MÁV Gépészeti Szakszolgálatát vezették: Tölgyes Lajos és Varga Jenő*. Szerk.: MEZEI ISTVÁN. Budapest, 2004, 68–69.

[22] Rendszerváltás Történetét Kutató Archivum (RETÖRKI), FKGP-iratok, 285. f. 6. cs. 94. d. e. Országos elnök levele Gerő Ernő miniszterhez, 1947. december 3. A MÁV Igazgatóság táviratára a fellebbezési határidő lejártá után a miskolci üzemeltetési igazgatóság a három kisgazdapárti vasutas ügyét felterjesztette az Igazgatósághoz, ahol egy személyt elbocsátottak, a másik kettőt pedig súlyosan megbüntették.

[23] MÁV Archivum, Gépészeti Szakszolgálat gyűjteményes iratai, 10003. d. 10. t. Kimutatás a MÁV mozdonyparkjáról, 1946. szeptember 10.

**Címkék:**

[MÁV](#) [33]

[vasút](#) [34]

[második világháborús károk](#) [35]

[gazdaság](#) [36]

[infláció](#) [37]

**Kiadás:** 19. évfolyam (2019) 1. szám

**Forrás webcím:** <https://www.archivnet.hu/a-mav-miskolci-uzletvezetosegenek-1946-juliusi-helyzetkepe>

**Hivatkozások**

[1] <https://www.archivnet.hu/a-mav-miskolci-uzletvezetosegenek-1946-juliusi-helyzetkepe>

[2] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/4.\\_kep\\_0.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/4._kep_0.jpg)

[3] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/3.\\_kep\\_0.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/3._kep_0.jpg)

[4] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/1.\\_kep\\_0.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/1._kep_0.jpg)

[5] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/5.\\_kep\\_0.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/5._kep_0.jpg)

[6] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/6.\\_kep\\_0.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/6._kep_0.jpg)

[7] <https://mindenamiegger.blogspot.com/2018/06/nem-ugy-van-az-mint-volt-reg.html>

[8] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/2.\\_kep\\_0.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/2._kep_0.jpg)

[9] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/7.\\_kep\\_0.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/7._kep_0.jpg)

[10] <http://www.momentofoto.hu/>

[11] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006700extr.jpg>

[12] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006701.jpg>

[13] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006702.jpg>

[14] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006703.jpg>

[15] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006704.jpg>

[16] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006705.jpg>

[17] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006706.jpg>

[18] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006707.jpg>

[19] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006708.jpg>

[20] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006709.jpg>

[21] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006710.jpg>

[22] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006711.jpg>

- [23] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006712.jpg>
- [24] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006713.jpg>
- [25] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006714.jpg>
- [26] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006715.jpg>
- [27] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006716.jpg>
- [28] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006717.jpg>
- [29] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006718.jpg>
- [30] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez/humnlolz1523f006719.jpg>
- [31] <https://www.archivnet.hu/az-1946-augusztus-ho-13-i-ulesigazgatoi-ertekezlethez>
- [32] <https://filmhiraadokonline.hu/watch.php?id=6032>
- [33] <https://www.archivnet.hu/cimkek/mav>
- [34] <https://www.archivnet.hu/cimkek/vasut>
- [35] <https://www.archivnet.hu/cimkek/masodik-vilaghaborus-karok>
- [36] <https://www.archivnet.hu/cimkek/gazdasag>
- [37] <https://www.archivnet.hu/cimkek/inflacio>