

## Az amerikai hadmozdonyok beszerzésének (viszontagságos) körülményei <sup>[1]</sup>

A második világháború végén katasztrofális helyzetbe került a magyar vasúti közlekedés is. A kétségbeesett járműhiányt végül az Egyesült Államok európai hadifelisleg-készletéből sikerült pótolni kedvezményes áruhitel keretében. Az ideiglenes, néhány évre tervezett gőzmozdonyok végül megérték a magyarországi gőzvontatás 1980-as évekbeli végét is. Az amerikai lokomotívok megszerzéséhez azonban igen rögös út vezetett. Az elszegényedett, súlyos gazdasági nehézségekkel küzdő Magyarország kormánya – felismerve a rendkívül kedvező alkalmat, anyagi-pénzügyi lehetőségeinek határáig elmenve – mindent megtehetett azért, hogy elősegítse a gazdasági élet számára létfontosságú vasúti közlekedés mielőbbi helyreállítását.

### A MÁV járműállományának helyzete 1945–1947 között

A második világháború végén súlyos károkat szenvedett a magyar vasúti közlekedés. A Magyar Államvasutak 1945 végi teljesítménye a háborús kár előttinek a 30%-ára csökkent. A vasúti pályák jelentős részét felrobbantották, vagy a sínfarkassal (*Schienenwolf*), egy különleges, ekére hasonlító szerkezettel felszakították a visszavonuló németek. Az összes nagyobb folyami vasúti híd szintén áldozatul esett a rombolásoknak, továbbá a vonatok gyors és biztonságos közlekedését segítő biztosító- és távközlési berendezések is megsemmisültek. A járművek nagy részét a Harmadik Birodalomba irányították a németek – többségük az üzemek, gyárak gépeit és anyagkészleteit kiürítő vonatokkal hagyta el Magyarországot –, a mozdonyok egy részét viszont a MÁV és a Birodalmi Vasutak közötti megállapodás értelmében javítás végett küldték nyugatra. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a járműveinek egy része felett már a háború korábbi szakaszában elvesztették az irányítást a MÁV. 1943-tól egyre több magyar szerelvényt „tűnt el” a német vasúthálózaton. A németek csak késlekedve engedték vissza a magyar kocsikat, vagy egyáltalán nem, ezzel is befolyásolva a magyar állam gazdaságpolitikáját. A magyar járművek helyett birodalmi vasúti járműveket küldtek Magyarországra, amelyek felett viszont nem rendelkezhetett a MÁV, hiszen azok nem álltak a tulajdonában. [1]

A MÁV legsúlyosabb problémáját a világháború után a pályahálózat és a járműpark állapota jelentette. A vasúti pályákat különböző ideiglenes megoldásokkal úgy-ahogy járhatóvá lehetett tenni; 1946 őszére gyakorlatilag minden vonalon újraindulhatott a forgalom, kivéve néhány rövidebb dunántúli szakaszt, mint például a Keszőhidegkút–Gyöngyös és Tamási vagy a Börgönd és Szabadbattyán közötti vonalakat. Számos helyen az állomási mellékvágányokat vagy a kétvágányú pályák egyik vágányát bontották fel, hogy máshol megépíthessék a hiányzó részeket. Így vált egyvágányúvá többek között a Miskolc–Sátoraljaújhely, valamint a Rákosszentmihály–Újszász fővonal is. A járművek pótlása azonban ennél is nagyobb fejfájást okozott a közlekedési tárca és a vasúttársaság vezetésének. 1945 áprilisában 434 működésképes és 843 rongált mozdonyt, emellé május közepén 722 üzemképes és 1745 roncs személykocsit, 5694 üzemképes és 7716 javítandó teherkocsit írtak össze Magyarországon. [2] Összehasonlításképpen, 1938-ban a MÁV állagába 1803 gőzmozdony, 33 villamos mozdony, továbbá 139 motorkocsi és sinautóbusz tartozott, valamint 3798 személykocsi, 45833 teherkocsi, illetve 1014 kalauz- és pogyászokocsi. Ahogy azt már említettük, a járművek döntő többsége határon kívülre került, és ami itthon maradt, annak többsége szintén háborús sérüléseket szenvedett. Ráadásul nagy részüket a szovjet megszállók hadizsákmányok minősítették. [3] Így használatukra az 1945 augusztusában kötött ideiglenes magyar–szovjet vasúti szabályzat szerint napidíjat kellett fizetni Moszkvában. Az 1945. szeptember 1. és 1947. november 1. közötti időszakra a Szovjetunió több mint 60 millió amerikai dollár bérleti díjat követelt a trófeás járművek használatáért! [4]

A kevés jármű miatt a Szovjetunió kénytelen volt zsákmányolt német mozdonyokat, valamint román államvasúti mozdonyokat küldeni a magyar hálózatra, hogy a katonai forgalmat biztosítani lehessen. A román mozdonyok nem jelentettek gondot, ugyanis ezek szinte mind egykori MÁV mozdonyok voltak, amelyek az első világháború után kerültek Romániához. A német és osztrák eredetű mozdonyok üzemeltetése viszont sok gondot járt, mivel ezeket más üzemeltetési paraméterek szerint tervezték, a MÁV – amúgy is jelentős károkat szenvedett és kifosztott, csekély kapacitású – fűtőházai és műhelyei nem tudták, gyakran nem is akarták megfelelően üzemeltetni az idekerült német mozdonyokat. [5] A szovjetek merev álláspontja miatt arra sem nyílt lehetőség, hogy legalább a szovjet megszállási zónákban lévő trófeázott mozdonyokat egy az egy ellenében cseréljék ki. Egyetlen ilyen esetről maradt fenn adat. 1946. november 5-én osztrák kezdeményezésre cseréltek egy német 52,2798 pályaszámú hadimozdonyt az Ausztria keleti felében talált 651,029 pályaszámú tehervonati mozdonyra, amellyel kedvező módon lehetett biztosítani a diósgyőri és az ózdi gyárak nehéz tehervonataihoz szükséges vonórőrt. [6] A cserére hiába bólintott rá az orosz hadiforgalmi főnökség, a magyarországi Szövetséges Ellenőrző Bizottság (SZEB) szovjet hadiforgalmi csoportja később mégis kérdőre vonta az Államvasutakat a mozdonycseréért. [7]

Az 1945. december 28-án tartott vasúti járműrovnacs szerint 285 üzemképes és 270 rongált, de javítható saját mozdonya volt a MÁV-nak, további 261 üzemképes és 321 javítható, de – korabeli említés szerint – trófeázott államvasúti lokomotívot írtak össze, valamint 259 idegen eredetű vontató járművet. [8] Összesen 805 üzemképes gőzmozdonyral, öt villamos mozdonyral és 33 motorkocsival kellett ellátni a vasúti forgalmat Magyarországon. [9] Az 1946. augusztus 8-i rovnacs során 807 üzemképes mozdonyt írtak össze, de több mint felük hadizsákmány volt. [10]

A gazdasági stabilizáció révén fokozatosan emelkedett a személy- és teherforgalom. Ennek biztosítása egyre nagyobb terhet rótt a Magyar Államvasutakra, hiszen a katasztrofális állapotú infrastruktúrában egyre több vonatot kellett volna közlekedtetni, miközben egyes mellékvonalakon még a napi két pár személy- vagy vegyesvonatot sem tudták járműhiányban biztosítani. [11] A kevés járművel teljesítménye határáig elértve sikerült teljesítenie a MÁV-nak az 1946-os őszi forgalomra kiírt munkaversenyi vállalást, a korábbi 15 napos kocsiforduló-időt leszorítani hét napra. [12]

A fenti körülmények miatt érthető, mennyire nélkülözhetetlenné vált az államvasúti mozdonypark bővítése – saját tulajdonú járművekkel. Ennek két lehetséges útja lett volna; vagy visszaszerezni a határon túlra került magyar járműveket, vagy új/használt járműveket beszerezni. Az első verzió 1947 legelején még távolinak tűnt, különösen úgy, hogy egyre érezhetőbbé vált a (volt) szövetségesek közötti elhidegülés. [13] Egyébként is gondot jelentett, hogy Magyarország a második világháború lezáró békeszerződés ratifikálásáig nem minősült önálló, szuverén államnak, minden fontosabb külügyi (illetve belpolitikai és gazdasági) lépésnél a szovjet vezetésű SZEB jóváhagyását kellett kérni. Az általános járműhiány miatt a kontinens egyetlen állama sem vált meg könnyen a nála lévő járművektől, még ha azok jelentős része már működésképtelen roncs is volt. Legfeljebb egy az egy, vagy ahhoz közeli arányú cserét ajánlottak fel Magyarországnak a nyugati megszállási övezetek, ahová a legtöbb magyar vasúti jármű került. [14]

A környező államokba került magyar járművek cseréje – elsősorban hadizsákmány miúvultok miatt – még elképzelhetetlenebb volt. Végül az 1947. október 10-i belgrádi egyezményben sikerült megállapodni az egyes vasúttársaságok közötti járműcseréről, de ez csak a nem hadizsákmányok minősülő járművek cseréjéről intézkedett, aminek végrehajtása eléggé döcögősen zajlott a már említett általános járműhiány miatt. [15] A hadizsákmányolt járművekről 1947 ősz elején mondott le a Szovjetunió – részben a már említett Marshall-terv miatt, részben mert be kellett látnia, hogy a háborúban lerongyolódott országok nincsenek abban a helyzetben, hogy visszaszáróhassák járműveiket, fenntartásuk viszont jelentős adminisztrációs és pénzügyi terhelést jelentett. [16]

A második lehetőséget új vagy jó állapotú használt járművek beszerzése jelentette. Csakhogy erre nem volt pénz az államnak. Még a MÁVAG-tól 1943-ban megrendelt, részben kifizetett hátralékos négy darab 424 sorozatú gőzmozdony befejezéséhez sem volt pénz a MÁV-nak. [17] Szóba jöhetett még hadizsákmányolt lokomotívok megvétele a Szovjetuniótól. Moszkva – többek között – 400 mozdonyt, 800 személy- és 15 000 teherkocsit ajánlott fel megvételre 1946 őszén. [18] Végül a november-decemberi moszkvai tárgyalások nem vezettek eredményre, de 1947 tavaszán folytatódott a tárgyalások, és a 22 tárgyalás eredményeképpen körvonalazódott a megegyezés 8000 teherkocsi megvásárlása, valamint a MÁV trófeás járműveinek visszaadása ügyében. [19] Az 1947. szeptember 20-án parafált egyezményt aztán 1948. február 3-án Moszkvában írta alá a két kormány, aminek értelmében Magyarország visszakapta a tulajdonjogot saját hadizsákmányolt járművei felett, valamint 6000 fedett és 4000 nyitott teherkocsit vásárolt német zsákmányanyagból. A zsákmánykocsikért Magyarország a hazai szovjet vasúti szállítók utáni fuvardíj-követeléseivel, valamint 6000 teherkocsi 24 hónapon belüli szovjet szabvány szerinti átalakításának bérmentésével fizetett. Még az év végén 40 hűtőkocsit is vásároltak a német eredetű zsákmányanyagból. [20]

Mozdonyokat azonban nem kívántunk vásárolni, hiszen azok – ahogy az már korábban említésre került – rendszeridegen műszaki megoldásai és elhasznált állapotuk súlyos üzemeltetési problémákat okoztak volna.

### Küzdelem az amerikai hadimozdonyokért

1947 elején futottak be Párizsból hírek, hogy az amerikai hadsereg európai készletei közül az ALCO, Baldwin és LIMA gyárak által gyártott S 160 típusú hadimozdonyok is elérhetővé válhatnak Budapest részére. Az európai országok gazdasági megsegítésére az Egyesült Államok kedvezményes kamatozású áruhitelt adott az egyes államoknak, amelyeket az európai kontinensen felhalmozott felesleges amerikai hadianyagból (*surplus*) való vásárlásra lehetett felhasználni. 1946 februárjában értesítette Washington a magyar követséget, hogy Magyarországra számára tízmillió dolláros hitelkeretet engedélyeztek. [21] 1946 áprilisában érkezett meg Párizsba az *Ajtai Dezső* MÁV tisztviselő [22] és *Nádas László* főmérnök vezette, a Pénzügyminisztérium felügyelete alá rendelt Amerikai Hadseregfelesleg Felvásárló Bizottság. [23] Magyarország már 1946 nyarára szinte kimerítette hitelkeretét. [24] de az amerikai ígéretnek megfelelően, még július 25-én felemelték Budapest hitelkeretét 15 millió dollárra, [25] majd 1947. február közepén további 15 millió dolláros hitelkeretet engedélyeztek Budapestnek, [26] amit március 22-én írt alá a kormány nevében *Szegedy-Maszkák Aladár* washingtoni követ. [27]

1947. február 12-én *Bebrits Lajos*, a Közlekedésügyi Minisztérium államtitkára értesítette a MÁV Igazgatóságot, hogy *Ajtai Dezső* csatlolt jelentése szerint lehetőség nyílt amerikai hadimozdonyok megvételére. A mozdonyok gyártása 1942-ben indult az ALCO, Baldwin és LIMA gyáraknál, összesen 2120 gépet gyártottak az amerikai hadsereg szállítási szervezeteinek. A mozdonyt úgy tervezték meg *J. W. Marsch* hadmérnök őrnagy és csapata, hogy minden európai vasúti ürszelvényben elférjen, ennek köszönhetően viszonylag alacsony és keskeny lett. [28] Bebrits utasította a MÁV Gépészeti Főosztályát, hogy még aznap vizsgálják meg az ügyet. [29] Távollét miatt *Kopasz Károly* – a Gépészeti Főosztály vezetője, egyben a MÁV Igazgatóság elnökhelyettese – helyett *Varjú Béla* főtanácsos vette magához a – későbbi iratokból feltételezhető – Baldwin Locomotive Works két nagy mozdonyprospektusát.



Néhány nap múlva kedvezőtlen hírek érkeztek. A budapesti amerikai követség közölte, hogy mozdonyügyben közbelépett, amire a *State Department*től azt a választ kapta, hogy a *Price Arthur* az egész mozdonytételre tett ajánlatot, ezért az övék az elsőség, Magyarország részére 150 lokomotívot tartanak fenn. Ajtaiék felhívták *Szász Sándort*, a washingtoni magyar követség tanácsosát, hogy újra hangsúlyozza a *State Department*-ben, miszerint Magyarországnak mind a 600 mozdonyra szüksége van. Együttal kérte, hogy *Nyáradi Miklós* pénzügyminiszter személyesen interveníjon a külügynél, mert az hatni szokott az amerikai vezetőkre. Az *Arthur Price* közben igyekezett a fontosabb párizsi amerikai tiszteket a magyarok ellen hangolni – eredmény nélkül. Még a küldöttség burkolt fenyegetésétől sem riadtak vissza. Lejárató pletyka terjesztésétől a magyar küldöttség sem riadt vissza a mozdonyok megszerzése érdekében – utólag elismerve, hogy az egyik célszemélyt tévesen azonosították a konkurencia ügynökével. A magyar küldöttség igyekezett a maga oldalára állítani az OFLC vezetőit, amit jelentésük szerint sikerült is elérniük. [44]

A magyar kormányzatban sem sikerült teljes összhangot teremteni, ugyanis március 19-én a Pénzügyminisztérium közölte a budapesti amerikai követséggel, hogy legfeljebb 350 széntüzelésű mozdonyra van szükség. Szász követségi tanácsos a budapesti amerikai követség azonnali tájékoztatását kérte arról, hogy a fenti információk sajnálatos félreértésen alapulnak, és erősítsék meg, miszerint mind az 500 széntüzelésű mozdonyra szükségünk van. [45]

A több mint egy hónapig tartó, az eszközökben sem válogató küzdelem után 1947. március 28-án a *State Department* Magyarországnak ítélte 425 szén- és 85 olajtüzelésű mozdonyt. 30 mozdonyt Görögország kapott, a fennmaradó 60 pedig olyan rossz állapotban volt, hogy végül egyáltalán nem adták el őket. [46]

#### A mozdonyok hazaszállítása és üzembe helyezése

Ajtai és Nádas 1947. április 15-én Németországba utazott a hadfelesleg-felvásárló bizottság két tagjával, a MÁV négy mozdonyátvevő szakértőjével és a közvetítő cég megbízottjával együtt. Másnap értek Frankfurt-am-Main-ba, ahol felvették a kapcsolatot az amerikai hadsereg vasúti osztályának vezetőjével, *Lankford* őrnaggyal és a párizsi OFLC vasúti szakértőjével, *Allis* századossal. Ajtaiéknak a németországi útról készült jelentéséből tudható, hogy az amerikaiak csak a szállítás főbb vonalait irányították, a mozdonyok futóképessé tételét, olajozását, vonatokká való összeállítását és továbbítását a német vasutak végezték – együttműködve az amerikaiakkal és a közvetítő cégekkel. A magyar küldöttségnek a frankfurti *General Betriebsleitung Süd* (Déli Körzeti Forgalmirányítás) vonatási vezetőjével némi szalonna és cigaretta „ajándékozása” után sikerült egyeztetni az amerikai hadimozdonyok hazaszállítási programját. Az amerikaiak által kijelölt mozdonyokat ötösével indították útnak egy német mozdony vontatásával. A háborús sérülések miatt természetesen a német vasúthálózaton is rengeteg provizórium került beépítésre az elpusztult hidak helyett, ezek korlátozott teherbírása miatt viszont minden két mozdony után két távtartó üres teherkocsit kellett besorozni a szerelvényekbe, amiket Passauban adták át az osztrák vasutaknak, mivel német mozdony nem léphetett a Passau–Linz vonalra. Összesen három hónapra tervezték a mozdonyszállítást, az első 100–150 mozdonyig napi két, utána napi egy szerelvény elindítását ígerte a német vasút.

A cigarettának, szalonnának és pálinkának nagy hasznát vették a kiküldöttek a német vasutasokkal való tárgyalások során. A Regensburg állomáson tárolt mozdonyok közül 26-ot kaptak volna, amiket a lengyelek hagytak vissza 100 mozdony kiválogatása után. 400 szál cigarettával sikerült elérni, hogy a lengyel kontingensből 40 jó állapotú gépet megkapjanak, a lengyelek pedig megkapják a 26 kevésbé jó állapotút, kiegészítve máshonnan a hiányzó 14-gyel. Passauban 800 cigarettával sikerült megolajozni a folyamatokat, a német vasutasok három helyett kétnaponta tettek futóképessé nyolc-tíz mozdonyt – további cigarettaadományok reményében. Stuttgartban a *Reichsbahn Maschinenamt* (Birodalmi Vasúti Járműhivatal) vezetőjével sikerült megbeszélni, hogy a nála lévő kb. 27 mozdonyt azonnal tegyék futóképessé és indítsák útnak. A stuttgarti mozdonyok kielégítő állapotúak voltak, nagyobb részük alig használt, akadt köztük olyan is, amin még látszott az eredeti gyári zöld festés is (valószínűleg alig vagy egyáltalán nem használt, 1944–1945-ben gyártott példányok lehetnek). Az első mozdonyvonat indulását Nádas László főmérnöknek sikerült megörökítenie. [47]



Indul az első amerikai mozdonyvonat Magyarországra  
Stuttgart, 1947. április 22.

[9]

A Rüsselsheimben tárolt lokomotívokból 177-et választottak ki.

Magyarországnak kiválasztott amerikai mozdonyok Rüsselsheimben, 1947. április (a 2. és 3. képen a háttérben az Opel gyár romjai láthatók)



[10]



[11]



[12]



[13]



[14]

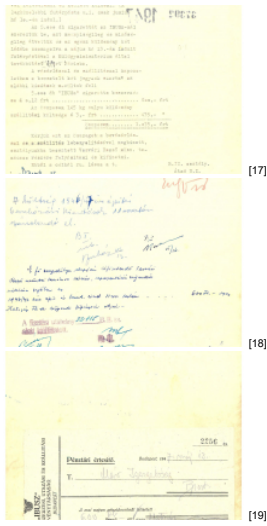
Tovább a galéria oldalára [15]

Karlsruhe-ban a *Railway Traffic Office* (Vasútforgalmi Hivatal) vezetőjénél sikerült elérni, hogy a Borsdorfban lévő – német vasutasok szerint valamennyi német depó közül itt tárolták a legjobb állapotú gépeket – 40 mozdonyt, amit a lengyelek már megvizsgáltak és sajátjuknak tekintettek, a magyarok kapják meg. A cigaretta és egyéb, az ügyintézés meggyorsító „reprezentációs anyag” gyorsan fogyott, ezért május 12-én 5000 szál cigaretta beszerzésére kapott engedélyt a MÁV, amit másnap 50 liter barackpálinkával együtt kiküldtek Ajtaiéknak Párizsba. [48]

#### Reprezentációs anyag küldése Párizsba az amerikai mozdonyvásárlással kapcsolatban



[16]



Tovább a galéria oldalára [20]

Az irat jelzete: MNL OL XXIX-H-50. 844. d. 37392/1947 – Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Vállalatok, MÁV Vezérigazgatóság – Eredeti, gépelt.

**DETACHMENT "B"**  
**11TH TRAFFIC REGULATION GROUP**  
**APO 403, U.S. ARMY**

CCL/jeh  
28 May 1947

453.3

**SUBJECT: USA Class 2-8-0 Locomotives Purchased by Hungary - TSO 4994**  
**TO : O.F.L.C., 24 Avenue d'Iena, Paris, France.**

The following USA Class 2-8-0 oil burning locomotives were jointly inspected by the undersigned on the 22 May 1947 and 23 May 1947 at Borsdorf and Bischofsheim, Germany with the following results:

<u>Inspected at Borsdorf</u>			
3279 - B 2	3362 - B2	3628 - B 2	3679 - B 1
3281 - B 2	3363 - B2	3630 - B 2	3680 - B 3
3331 - B 2	3365 - B2	3634 - B 1	3683 - B 2
3344 - B 1	3366 - B1	3636 - B 2	3684 - B 1
3346 - B 2	3367 - B1	3637 - B 1	5759 - B 1
3351 - B 1	3369 - B2	3638 - B 2	3612 - B 2
3353 - B 2	3373 - B1	3644 - B 3	Total - 37
3354 - B 2	3377 - B2	3654 - B 2	
3355 - B 1	3379 - B2	3672 - B 1	
3356 - B 2	3620 - B2	3673 - B 2	
3359 - B 2			
<u>Inspected at Bischofsheim</u>			
3280 - B 1	3626 - B 2	3647 - B 2	3675 - B 2
3330 - B 1	3627 - B 2	3648 - B 2	3676 - B 1
3340 - B 1	3629 - B 2	3649 - B 2	3677 - B 1
3343 - B 1	3631 - B 2	3650 - B 2	3681 - B 1
3345 - B 1	3632 - B 1	3653 - B 2	3682 - B 2
3378 - B 2	3633 - B 2	3657 - B 1	5762 - B 2
3610 - B 2	3642 - B 2	3658 - B 1	5763 - B 2
3616 - B 2	3646 - B 1	3659 - B 2	5764 - B 2
3625 - B 2			Total - 33

A. E. CAMPBELL  
1st Lt., TC  
OCOT Representative

Mason L. ELLIS  
Captain, TC  
OFLC Representative

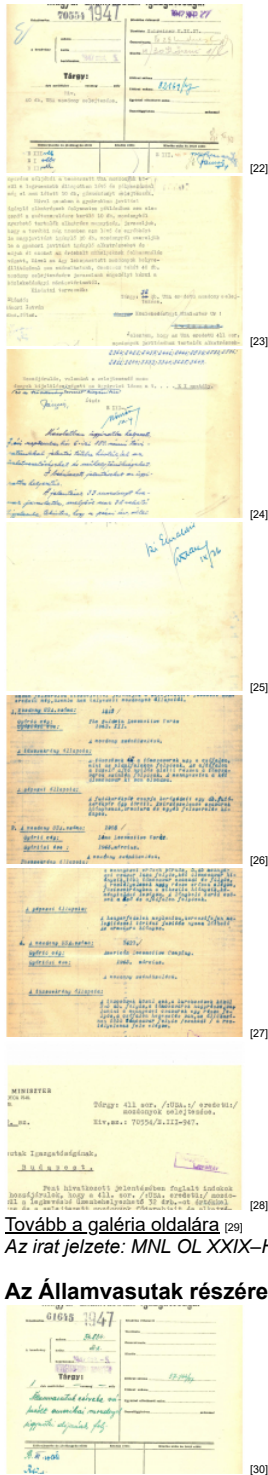
Representative  
Hungarian Purchasing Mission

Borsdorfban és Bischofsheim-ben átvett olajtüzelésű mozdonyok állapotfelmérő lapja [21]

A mozdonyok németországi átvételére és hazakísérésükre 2 mérnököt, 3 mozdonyfelvigyázót, 20 mozdonyvezetőt és 40 mozdonyfűtőt rendelt ki a közlekedésügyi miniszter.[49] Az első gépek 1947. április 26-án futottak be a ferencvárosi pályaudvarra.[50] Az első mozdonyt május 3-án helyezték üzembe, és rögtön megkezdődött a nálunk ismeretlen műszaki megoldások feltérképezése. Az amerikai mozdonyok minél gyorsabb forgalomba helyezését külön pénzjuttalommal is serkentették. A dél-balatoni vasútvonalon tartották a típus első futáspróbáit, hogy kitapasztalják a jármű üzemi tulajdonságait, műszaki megoldásait, és ezek alapján megállapíthassák a szükséges módosításokat. „Már az első próbaautak azt bizonyítják, hogy az új típus igen hasznos vonóerőt jelent.”[51] Hamarosan megkapta becenevét is a típus, a vasutasok az akkori amerikai elnök után „Truman”-nak keresztelték el a hivatalosan 411 sorozatúként állagba vett gőzmozdonyokat. Május

24-ig a széntüzelésű mozdonyok közül 166 gép érkezett Magyarországra, további 70 gép pedig már útban volt a német vasúthálózaton.[52] Az utolsó mozdonyt 1947. december 17-én adták át az amerikaiak a német vasutaknak, valójában viszont előbb még át kellett vinni Franciaországba az utolsó két mozdonyt, hogy a hiányzó alkatrészeket pótolják. Ezek 1948 tavaszán érkezhettek meg.[53] Az 1947. április 9-én aláírt mozdonyvásárlási szerződés alapján kiállított számla szerint 430 darab széntüzelésű mozdonyt vásároltunk 10 000 \$/db, 29 olajtüzelésűt 20 000 \$/db, 49 olajtüzelésűt 16 000 \$/db és két olajtüzelésű gépet 10 000 \$/db áron, összesen 5 684 000 dollár értékben. Ehhez jött még a lokomotívok hazaszállításához szükséges gépszír, kenőolaj, hengerolaj, valamint pamutér és rongyért 859,75 dollárt számláltak ki az amerikaiak.[54] Az egyik széntüzelésű mozdony szerkocsi nélkül érkezett, azonban a 3000 dolláros visszatérítéstől amerikai kérésre végül eltekintettek, mivel több olajtüzelésű mozdony állapotfelmérésénél az olcsóbb kategóriába sorolták a mozdonyokat, illetve néhány széntüzelésű mozdonyhoz az értékeesebb olajtüzelésű szerkocsit adták.[55] Nagyjából 1942–1943-as gyártású mozdonyt kapott a MÁV, de sikerült keveset, vagy egyáltalán nem használt gyártásvégi járműveket is megszerezni. A lokomotívok közül 159 az ALCO, 148 a Baldwin és 203 a LIMA gyárban épült.[56] A mozdonyokhoz az amerikai hadsereg nem tudott – a hosszú távú üzemeltetéshez nélkülözhetetlen – tervrajzokat adni, ezért azokat a Baldwin gyártól rendelték, tíz teljes készlet tervrajzért 2150 dollárt fizetve.[57] A *McDaniel & Buckley* céggel kötött megállapodás értelmében az ügynöki jutalékból a legelső részletet, 15 000 dollárt – 20 dollárosnál nem nagyobb címletekben – készpénzben adta át *Gordon Ferenc* svájci nagykövet az ügynökség svájci képviselőjének.[58] Az ügynöki jutalékok folyósítása 1948 júniusáig tartott.[59] A különböző németországi depókból útnak indított mozdonyvonatok Passau–Bécs–Hegyeshalom útirányon érkeztek Budapest-Ferencváros pályaudvarra, ahol vámkezeltek a lokomotívokat. A mozdonyokra vámmentességet adott a Pénzügyminisztérium, csupán a gépek értéke után egy százalékos vámkezelési illetéket, ezer forint után két forint statisztikai illetéket, valamint öt ezrelék kezelési díjat, továbbá a statisztikai árunyilatkozat kiállításának díját kellett kifizetni.[60] A mozdonyokkal kapcsolatban további kiadásokra még 6,9 millió forintot fordított a MÁV. Ebből majdnem 4,5 milliót az ügynöki díjak tettek ki, a mozdonyok fuvardíja 2,2 millió forintba került. További 257 ezer forintért kellett új mozdonylámpákat beszerezni, 4600 forintot pedig jutalomként fizettek ki. Mindezekon felül 484 mozdony üzembe helyezési költsége (a szükséges átalakítások, javítások) kétmillió forinttal terhelte az Államvasutak költségvetését.[61] Szó volt arról, hogy a *McDaniel & Buckley* cég segít alkatrészeket is beszerezni a mozdonyokhoz, ám ez végül nem valósult meg – feltehetőleg pénzügyi okokból. A járművek karbantartása emiatt hosszú távon problémásnak tűnt, éppen ezért a 40 legrosszabb állapotú mozdonyt nem tervezte üzembe helyezni a MÁV, hanem alkatrészforrásként félreállította. A minisztérium viszont csak 32 mozdonyt engedélyezett „műszaki kannibalizáció” céljára félreállítani.[62]

#### 40 darab amerikai mozdony selejtezése

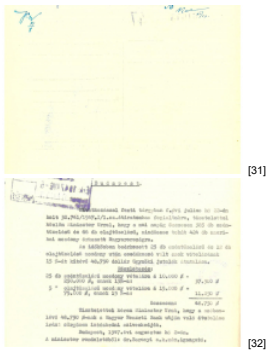


[Tovább a galéria oldalára](#) <sup>[29]</sup>

Az irat jelzete: MNL OL XXIX–H–50. 990. d. 70554/1947. – Eredeti, gépelt.

#### Az Államvasutak részére vásárolt amerikai mozdonyok ügynöki díjának folyósítása





[Tovább a galéria oldalára](#) <sup>[33]</sup>

Az írat jelzete: MNL OL XXIX–H–50. 2051. d. 22271/1949. sz. ügyirat, 61645/1947. – Eredeti, gépelt.

A mielőbbi üzembe helyezés érdekében a minisztérium javaslatára munkaversenyt hirdetett a MÁV Gépészeti Főosztály. Az első 150 mozdonynál mozdonyonként 200–200 forint jutalmat hirdettek a javítási munkákba bevont műhelyek és fűtőházak személyzete között. Eredetileg július 15-ig tartott volna a verseny, ám a súlyos mozdonyhiány miatt végül a minisztérium engedélyezte a jutalomkeret kibővítését és a jutalmak folyósítását ősszel is.<sup>[63]</sup> Egy 1948 végi irat a különböző vasúti műhelyeket és fiók műhelyeket vette számba, ahol az amerikai mozdonyok honosítása történt. Eszerint – bár az ugyanitt szereplő költségvetési adatok 484 mozdony üzembe helyezését említik – 473 mozdonyon végezték el a kisebb-nagyobb javításokat. Ezek közül az Északi és az Istvántelki Főműhelyekben 77, illetve 136 mozdony, a szolnoki és debreceni műhelyekben nyolc-nyolc, a miskolciban tíz lokomotív került üzemképes állapotba. A többi gőzöst különböző fűtőházi fiók műhelyekben készítették fel.<sup>[64]</sup> A sürgető mozdonyhiány miatt egyes mozdonyok szabványosítása csak a forgalomba való átadásuk után hónapokkal történt meg, egyes példányok még az amerikai pályaszámmal és jelzéssel közlekedtek.

A mozdonyok egészen az 1980-as évek elejéig szolgálták a magyar közlekedést, addig számos módosítást, kisebb-nagyobb mértékű korszerűsítést és átalakítást értek meg.<sup>[65]</sup> Tömeges selejtezésük az 1970-es években kezdődött. Jelenleg egyetlen, korlátozottan üzemképes mozdony található a Vasúttörténeti Parkban; a 411,118 pályaszámú lokomotívtól egy lelkes csapat hosszú évek munkájával tette újra üzemképessé, amely azonban csak a park területén közlekedhet.



Az utolsó üzemképes Truman <sup>[34]</sup>

### Epilógus

Az európai általános járműhiányt a franciák is megpróbálták kihasználni, ezért megkeresték Ajtait használni, de felújításra kerülő mozdonyok eladása ügyében. Az egyik, 1913-as konstrukciójú 232 BT szertartályos mozdonyért (ennek átnézeti rajzát és főbb műszaki paramétereit mellékelte Ajtai a jelentésében) darabonként 6 millió frankot, azaz 50 000 amerikai dollárt kérték volna. „Ha az ajánlatot a megvásárolt 510 darab modern amerikai mozdonyral összehasonlítjuk, akkor meglepéssel kell megállapítanunk, hogy a surplus-mozdonyokkal igen jó vásárt csináltunk.”<sup>[66]</sup> A franciák egy másik mozdonytípust is felajánlottak megvételre – az eredetileg amerikai tervezésű 140-G sorozatú és a Trumanokhoz hasonlóan szintén négy kapcsolt tengelyes, szerkocsis mozdonyok az 1910-es években épültek – szintén eredménytelenül.<sup>[67]</sup>

A franciák mellett amerikai mozdonyok is szóba kerültek 1947 elején – igaz, ekkor még híre sem volt a hadifeleslegetől származó mozdonyoknak. A *US General Trading Co. Inc.* a Dunavölgyi Bankon keresztül 20 millió dolláros árukölcsönt ajánlott a MÁV-nak állami garanciavállalás mellett. Az 1947. február 6-án tartott tárgyalás utóéletéről nem maradt fenn adat. Az biztos, hogy a MÁV készítette egy további 9,5 millió dolláros kölcsöntervet, amelyből főleg vasúti járműveket szerzett volna be, köztük 50 db állomási tolató feladatra optimalizált mozdonyt.<sup>[68]</sup> Feltehetőleg a surplus-beszerzés, valamint az egyre hűvösebb nagyhatalmi viszony miatt szakadtak meg a tárgyalások.

A más országok által beszerzett amerikai hadimozdonyok eladási árának tükrében látszik igazán, mennyire jól járt Magyarországon ezeknek a lokomotívoknak a beszerzésével. Lengyelország 200 mozdonyt 42 500 \$/db, 300 mozdonyt pedig 32 500 \$/db áron vásárolt. Marokkó 60 000 \$/db áron jutott ugyanilyen vezető járművekhez, ráadásul ők aranyrudakkal fizettek, nem hitelből!<sup>[69]</sup>

[1] Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (a továbbiakban: MNL OL), Az 1945 utáni munkáspártok iratai (a továbbiakban: MNL OL M), Szociáldemokrata Párt iratai, Gazdaságpolitikai osztály (a továbbiakban: MNL OL M-KS 283-32) 69. A magyar közgazdaság német megszerzése. Visszatekintő összefoglalás. A „Közlekedés és forgalom” c. fejezet, 61–72.

[2] *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949)*. Összeáll., bev. PÁLMÁNY BÉLA. Bp., 1981, XVII.

[3] A járművekre az CCCP rövidítést és a szovjet vasutak jelképét, a kalapácsot és villáskulcsot, valamint egy „T” betűt (трофей, azaz hadizsákmány) festettek fel, illetve egy azonosítószámot.

[4] MÁV SZK Archívum (a továbbiakban: MÁV Arch.). GG f. 10007. d. 70. t. 80663/1947. Az 1945. augusztusi ideiglenes vasúti megállapodás rendkívül magas napidíjakat állapított meg, jól tükrözve Moszkva álláspontját a legyőzött államokkal szemben, továbbá, hogy mindenből próbált pénzt teremteni saját gazdaságának talpra állítása érdekében. Végül a bérleti díjtól – feltehetően a Marshall-segély ellensúlyozásaként nyújtott szovjet könnyítések keretében – eltekintett Moszkva. Bérleti díjat egyébként egyetlen másik állam sem követelt Magyarországtól, pontosan az általános kaotikus helyzet miatt, hiszen akkor mindenki mindenkinek számlázhatott volna.

- [5] Az ide irányított, idegen eredetű, szintén trófeajelzéssel ellátott járművek egy részét ugyanakkor nem is használta a magyar vasút, Moszkva mégis felszámolt bérleti díjat utánuk. A magyar fél már az 1945. augusztusi tárgyalásokon jelezte, hogy a bérleti díjakat nem fogja tudni kifizetni, és a szerződésben rögzítették is, hogy a bérleti díjak megállapítására egy későbbi tárgyalásra kerül sor. Magyarország arra hivatkozta, hogy erre a tárgyalásra végül nem kerültek sort, elutasította a szovjet bérleti díjkövetelést, illetve a fenti logikai ellentmondásra hivatkozott. MÁV Arch. GG f. 10007. d. 66. t. Kivonat a külügyminiszternek Gerő Ernő miniszter Puskin nagykövethoz intézett 39743/1948. I/2 sz. leveléből. 1948. június 8.
- [6] MNL OL, Vállalatok (a továbbiakban: MNL OL XXIX), MÁV Vezérgazgatóság (a továbbiakban: MNL OL XXIX-H-50) 919. d. 53936/1947: DR 52 sor. mozdony átadása az osztrák államvasutaknak MÁV mozdony ellenében, 1947. július 16.
- [7] MÁV Arch. GG f. 10002. d. 1. t. Gy. 212/1856/1947. E. I. jelentése Bulacsev alezredesnek. 1947. július 16.
- [8] Aznap a szovjet megszállás országokban és zónákban egységesen tartottak vasúti járműrovcansot.
- [9] MNL OL, Államigazgatás felsőbb szervei (a továbbiakban: MNL OL XIX-H), Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (a továbbiakban: MNL OL XIX-H-1) Vasúti főosztály iratai (a továbbiakban: MNL OL XIX-H-1-aa-1) -1. 100. d. 5995/1948: Vasúti helyreállítási munkák haladása, 1948. január 26.
- A fenti adatokba nem számolták bele a GYSEV járműveit.
- [10] MÁV Arch. KS f. 10001. d. 11. öe. Szovjet–magyar tárgyalásokról feljegyzések, jegyzőkönyvek, kimutatások 1946–1948. Érdemes megjegyezni, hogy ahány kimutatás, annyi eltérő adat létezik, de a különbségek 10–20 mozdonyt jelentenek, lényeges differenciát nem okoznak.
- [11] Vegyesvonat: elsősorban a mellékvonalakon alkalmazták kényszerből, a vonatok személy- és teherkocsikkal vegyesen közlekedtek, ami rendkívül lassította a közlekedést a különböző áruakadési, tolatási és csatlakozási műveletek miatt.
- [12] *Közlekedési Közlöny*, 1946. augusztus 11-i különszám az I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszusról. Gerő Ernő miniszter beszéde, 2–4.; A MÁV általános helyzetét jól összefoglalja Varga László MÁV elnök kongresszusi előadása, 4–10. Kocsiforduló-idő: a teherkocsi megrakásának befejezésétől a következő megrakás befejezéséig számított idő, mértékegysége: nap. Minél kisebb a kocsiforduló-idő, annál több árut lehet szállítani adott idő alatt a kocsiparkkal. (*Vasúti lexikon*. Főszerk. URBÁN LAJOS. Bp., 1984, 414.)
- [13] Berend T. Iván az 1992-es évfolyamú *Kritika*-ban megjelent cikksorozatában 1947/48-ra helyezi a hidegháború kialakulását. Lásd uő: A hidegháború születése. *Kritika*, 1992. 4–7. sz., különösen 1992. 7. sz. 34–35.
- [14] A franciákkal viszonylag könnyen sikerült megegyezni a kocsik cseréjéről 1947. február 12-én. Részben az osztrák vasút forgalmi nehézségei miatt azonban a csere akadozva, a szerződésben rögzítettől elmaradva zajlott. MNL OL XIX-H-1-aa-1. 85. d. 17538/1947: MÁV Igazgatóság: Francia kocsicsere, 1947. május 5. AZ Egyesült Államok többször is kifejtette, hogy az általa megszállt területeken lévő magyar vasúti kocsikat csak egy az egy arányban hajlandó cserélni. MNL OL XIX-H-1-aa-1. 98. d. 4342/1948: Pénzügyminiszter (KVMJ): Vasúti kocsi szétszerelése Németországban, 1948. január 16. A dokumentum szerint ekkor Németország és Ausztria amerikai zónáiban a magyar vasúti járművek közül 284 mozdony, 27 motorkocsi, 1095 személy- és kalauzkocsi, 8784 teherkocsi és 20 postakocsi tartózkodott. Lásd még MNL OL XXIX-H-50. 998. d. 72720/1947: Németországi angol zóna parancsnoksága: kocsicsere szabályozása, 1947. szeptember 12.
- [15] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 578. d. 310985/1950 sz. ügyirat 69386/1948 sz. irata: Az 1947. évi belgrádi egyezmény magyar nyelvű szövege tárgyában, 1948. július 17.
- [16] MÁV Arch. GG f. 10003. d. 9. t. MÁV Igazgatóság 78069/1947. E. I. sz. rendelete a MÁV eredetű járművekről az orosz zsákmányjel törlésére, 1947. szeptember 28.
- [17] MNL OL XXIX-H-50. 4742/1947. és 92001/1947. sz. iratok.
- [18] A Szovjetunió a térség többi országának is felajánlotta az ott lévő, hadizsákmányának minősített járműveket megvételre. Románia is élt a lehetőséggel, amelynek során részben azzal fizettek Moszkvának, hogy az Erdélyben maradt magyar mozdonyokat alakították át széles nyomtávúra. A MÁV Igazgatóság információi szerint a Csehszlovák Államvasutak is kapott ajánlatot a náluk lévő magyar eredetű zsákmányolt járművek megvételére. MNL OL XIX-H-1-aa-1 127. d. 96864/1948: CFR MÁV „T” jelű járművek kölcsönös kicserélése, 1948. december 28. és 96865/1948: CSD-nek megvételre felkínált MÁV „T” jelű járművek, 1948. december 28.
- [19] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 444. d. 302418/1950 sz. ügyirat: A szovjet–magyar kocsiszerződéssel kapcsolatban Magyarországon tartózkodó szovjet vasúti delegáció szabadjegye, 1950. január 13. Különösen a 66084/1947. sz. irat: Szovjet zsákmánykocsik vásárlása és átalakítása, 1947. augusztus 22.
- [20] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 127. d. 94591/1948: 40 db hűtőkocsi megvásárlása tárgyában, 1948. december 15.
- [21] MNL OL XIX, Pénzügyminisztérium (a továbbiakban: MNL OL XIX-L-1), Nemzetközi pénzügyek főosztálya (a továbbiakban: MNL OL XIX-L-1-k). 280. d. 75334/1946: 10 millió dolláros amerikai kölcsön, 1946. február 27.
- [22] MÁV Arch. BS. f. 10458. d. Ajtai Dezső szolgálati táblázata. Az 1905-ben Budapesten született gépészmérnök 1927-ben egy évig Dél-Amerikában élt újságíróként, 1930-ban szerezte meg mérnöki diplomáját Budapesten. 1934-ben lépett a Magyar Államvasutak szolgálatába. Német, francia, angol, olasz, spanyol és portugál nyelvismerete miatt kerülhetett a párizsi magyar hadifelesleg-beszerző csoport élére. 1948. január 31-én lemondott állásáról.
- [23] MNL OL XIX-L-1-k. 280. d. A Pénzügyminisztérium Számvevőség hiteligügyi csoportjának jelentése az Amerikai Hadseregfelesleg Felvásárló Bizottság pénzkézeléséről, 1947. március 7. A teherautók, dzsipek és motorkerékpárok mellett különböző ruhaneműket, kötszereket, szerzőmokat, szerszámgepeket, de még csokoládét is vásárolt Magyarország.
- [24] Nagy Ferenc miniszterelnök a Minisztertanács 1946. június 26-i ülésén számolt be amerikai útjának tapasztalatairól és eredményeiről. Itt említette, miszerint ígéretet kapott az amerikai kormánytól, hogy sürgős vizsgálatot indítanak, van-e még eladó hadfelszerelési felesleg, és ha igen, akkor felemelik Magyarország 10 millió dolláros hitelkeretét. *Nagy Ferenc első kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei, 1946. február 5 – 1946. november 15.* Szerk. Szűcs László. Bp., 2003, 891.
- [25] MNL OL XIX-L-1-k. 280. d. A washingtoni követség 3032/1946. sz. jelentése a Magyar Külügyminisztériumnak, 1946. augusztus 9.
- [26] *Department of State Bulletin*, 1947. február 23-i szám, 341–342. A kedvezőtlen politikai fordulat (Nagy Ferenc emigrációba kényszerítése) miatt még az év júniusban felfüggesztette az amerikai kormányzat a még fel nem használt magyar hitelkeretét.
- [27] MNL OL XIX-L-1-k. 280. d. Külügyminiszter 142/res. 4./1947. sz. átirata a Pénzügyminiszternek, 1947. március 24.
- [28] KÁROLY IMRE: Emlékezünk a 411-esekre. *Hobbym a Vasút*, 1995. 1. sz. 17–21.
- [29] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 81. d. 5523/1947.: Ajtai jelentése Párizsból mozdonyvásárlás tárgyában, 1947. február 14.
- A Minisztertanács 1947. február 26-i ülésén Rácz Jenő pénzügyminiszter azzal védte Rákosi Mátyás államminiszter negatív véleményével szemben az újabb hitelkeret-emelést, hogy az ennek keretében beszerezhetővé váló mozdonyok „a magyar közgazdaság részére értékes vásárlások lesznek.” *Nagy Ferenc második és harmadik kormányának minisztertanácsi jegyzőkönyvei, 1946. november 22 – 1947. május 31.* Szerk. Szűcs László – G. VASS ISTVÁN. Bp., 2008, 755.
- [30] LOVAS GYULA: Varga László. *Vasúthistoria Évkönyv 1991.* Szerk. MEZEI ISTVÁN. Bp., 1991, 28. Bebrits moszkovita létere valójában eléggé súlytalan személy volt a kommunista pártban. Nem valószínű, hogy el tudta volna intézni a koncepciót per, feltehetőleg magasabb szinten döntöttek másokkal együtt Varga László és beosztottja, Lux Ernő sorsáról. A per iratai egyértelművé teszik az eljárás koncepciój jellegét. HM HIM Hadtörténelmi Levéltár, IX. 22. Budapesti Katonai Bíróság. 55. d. 1949. Hb. 398. Pongrácz Jenőné és társai elleni hütlenségi büntett.
- [31] MNL OL XXIX-H-50. 1264. d. 13435/1948. sz. ügyirat: MÁV 7. szakosztály jelentése a Közlekedési Csoportfőnök úrnak, 1949. szeptember 6.
- [32] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Ajtai Dezső jelentése az amerikai hadianyag-felesleg áruba bocsátásáról, 1946. június 27. Ajtai összefoglaló jelentéséből tudhatóak az amerikaiak hadifelesleg-programjának vezérelve és működési mechanizmusai. Több olaszországi, ausztriai és holland, valamint észak-afrikai és közel-keleti raktár mellett Franciaországban 42, Belgiumban 14, Németországban pedig 26 raktárban gyűjtötték össze a hadifelesleg-árakat.
- [33] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Megállapodás a McDaniel & Buckley cég és Ajtai Dezső kormány megbízott között, 1947. február 19.
- [34] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: McDaniel & Buckley cég levele Ajtai Dezsőnek, 1947. április 12.
- [35] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 81. d. 7704/1947. sz. ügyirat: Ajtai és Nádas 530/1947. sz. jelentése a Pénzügyminiszternek és a Közlekedésügyi Miniszternek, 1947. február 20.
- [36] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Ajtai és Nádas 544/1947. sz. jelentése, Párizs, 1947. február 26.
- [37] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 81. d. 7704/1947. sz. ügyirat: Ajtai és Nádas 535/1947. sz. jelentése a Közlekedésügyi Miniszter részére, Párizs, 1947. február 22.
- [38] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Ajtai és Nádas 551/1947. sz. jelentés, Párizs, 1947. március 2.
- [39] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Ajtai és Nádas 548/1947. sz. jelentése, Párizs, 1947. március 1.
- [40] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Utasítások az amerikai kölcsön terhére bevásárló bizottság részére, Párizs, 1947. március 5.
- [41] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Ajtai 550/1947. sz. jelentése, Párizs, 1947. március 1.
- [42] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Ajtai és Nádas 560/1947. sz. jelentése, Párizs, 1947. március 11.
- [43] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Ajtai és Nádas 567/1947. sz. jelentése, Párizs, 1947. március 14.
- [44] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Ajtai és Nádas 580/1947. sz. jelentése, Párizs, 1947. március 19.
- [45] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Szász Sándor nyílt távirata Washingtonból a Külügyminisztériumnak. 1947. március 19.
- [46] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Ajtai és Nádas 594/1947. sz. jelentése, Párizs, 1947. március 30.
- [47] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Jelentés az amerikai hadseregfelesleg keretében megvásárolt 510 mozdony Németországból való hazaszállításának megindításáról, Párizs, 1947. április 26.
- [48] MNL OL XXIX-H-50. 844. d. 37392/1947.: Reprezentációs anyag küldése Párizsba az amerikai mozdonyvásárlással kapcsolatban, 1947. május 13. A pálinka és dohány nem csak a mozdonyvásárláskor került elő a beszerzési folyamatokat meggyorsító eszközként, és nem csak Nyugat-Európában. Egy anekdota szerint Gerő Ernő rávette a Komáromnál létesített szovjet pontonos alakulat parancsnokát, hogy a hídon gurítsanak át Csehszlovákiából vasúti kocsikat és mozdonyokat, cserébe 1000 liter pálinkáért. BARÁTH MAGDOLNA: Gerő Ernő a „hídvérő” miniszter. In: *Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények.* Főszerk. KATONA ANDRÁS. Bp., 2003, 181–188. A cigarettá és különböző alkoholtermékek csúszópénzként való – az államvezetés által ismert és támogatott – használatát Rákosi Mátyás is megemlíti memoárjában. RÁKOSI MÁTYÁS: *Visszaemlékezések. 1940–1956.* I. kötet. Bp., 1997, 451.
- [49] 5092/1947 KözlM. eln. sz. előterjesztése a Minisztertanács 1947. április 17-i ülésén. A mérnökök esetében 15, a mozdonyfelvigyázóknál 60, a mozdonyvezetők és fűtők esetében 40-40 nap kiküldetési időt igényelt. A minisztertanács jóváhagyta a kiküldetést, és ezzel együtt engedélyezte a kiküldetési költségek kifizetését. *Nagy Ferenc második és harmadik kormányának ...*1073.
- [50] MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947. május havi üzemgazdasági jelentés.

- [51] MÁV Arch. PG. 10002. d. 1947. május havi üzemgazdasági jelentés. 6.
- [52] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Szalontay Valér jelentése a MÁV Gépészeti Főosztályának, Párizs, 1947. május 24.
- [53] MNL OL XXIX-H-50. 1264. d. 13435/1948. sz. ügyirat: Francia területen lévő 2 db amerikai mozdony hazaszállítása, 1948. február 4.
- [54] MNL OL XXIX-H-50. 1264. d. 13435/1948. sz. ügyirat 15583/1948. sz. irata: 411 sor. mozdonyok számlája, 1948. február 10. A *State Department* március 28-i döntése 425 szén- és 85 olajtüzelésű mozdonyt említ, a tényleges számla ehhez képest 430 + 80 mozdonyról beszél. Feltehetőleg a szállítási számlán lévő adat a valódi, de erre egyelőre nem sikerült minden kétséget kizáró forrást találni. Tekintve a csekély eltérést, nem tűnik lényegbe vágónak, különösen úgy, hogy az olajtüzelésű mozdonyokat is átépítették szénttüzelésűre, hogy majd az 1950-es években pakurássá építsék át/vissza az amerikai mozdonyok nagy részét.
- [55] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Ajtai és Nádás 770/1948. sz. jelentése a MÁV Igazgatóságnak, Párizs, 1948. január 30.
- [56] CSIBA JÓZSEF-KÁROLY IMRE: A MÁV műszaki intézkedései a 411 sor. gőzmozdonyok üzembe helyezésével és üzemével kapcsolatban. *Vasúthistoria évkönyv, 2008–2009*. Szerk. MEZEI ISTVÁN. Bp., 2010, 159.
- [57] MNL OL XXIX-H-50. 1915. d. 9083/1949. sz. ügyirat: 41926/1947. sz. irata: Amerikai mozdonyok rajzainak megrendelése, 1947. május 31. Az összegből 150 dollárt tett ki a csomagolási és szállítási költség.
- [58] MNL OL XXIX-H-50. 2050. d. 22271/1949. sz. ügyirat 29451/1947. és 31264/1947. sz. iratai.
- [59] MNL OL XXIX-H-50. 1915. d. 9083/1949. sz. ügyirat: Az államvasutak részére vásárolt amerikai mozdonyok ügynöki díja, 1949. január 20. Az ügynöki jutalék teljes összegét az iratokból szinte lehetetlen pontosan megállapítani. Az első száz mozdony után összesen 300 000 dollárt kapott az amerikai cég, amihez – számitástól függően – hatszáz-hétszázézer dollár jöhetett még. Így az 510 mozdony összes devizaszkélete valószínűleg meghaladta a 6,5 millió dollárt is.
- [60] MNL OL XXIX-H-50. 2050. d. 22271/1949. sz. ügyirat 55612/1947. sz. irata: Az amerikai áruhitel keretében vásárolt mozdonyok vámmentes behozatala, 1947. július 16.
- [61] MNL OL XXIX-H-50. 1264. d. 13435/1948. sz. ügyirat 126380/1948. sz. irata: 411 sorozatú mozdonyok üzembe-helyezési költségei, 1948. december 29.
- [62] MNL OL XXIX-H-50. 990. d. 70554/1947.: 40 db USA mozdony selejtezése, 1947. szeptember 5. A félretett mozdonyok egy része később mégis üzembe lett állítva, hiszen több példány is súlyosan sérült különböző balesetekben. 1948. augusztus 25–26. éjszakáján rögton két Truman ütközött frontálisan Balatonmáriafürdő és Balatonszentgyörgy között. MÁV Arch. PG. 1003. d. Pécsi Üzletvezetőség 1948. augusztus havi helyzetjelentése.
- [63] MNL OL XXIX-H-50. 835. d. 35477/1947. sz. ügyirat: Teljesítményi jutalom folyósítása az amerikai mozdonyok üzembeállításánál, 1947. május 8.
- [64] MNL OL XXIX-H-50. 1264. d. 13435/1948. sz. ügyirat 126380/1948. sz. irata: 411 sorozatú mozdonyok üzembe-helyezési költségei, 1948. december 29.
- [65] CSIBA JÓZSEF-KÁROLY IMRE: *Vasúthistoria évkönyv, 2008–2009*. Bp., 2010, 159–178.
- [66] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 83. d. 10179/1947. sz. ügyirat: Ajtai Dezső 608/1947. sz. jelentése, Párizs, 1947. április 10.
- [67] KÁROLY: *Emlékezünk a 411-esekre ...* 19.
- [68] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82506/1948.: 20 millió dolláros amerikai árukölcsön iratai, 1948. november 5.
- [69] MNL OL XIX-H-1-aa-1. 125. d. 82406/1948. sz. ügyirat: Jelentés az amerikai hadseregfelesleg keretében megvásárolt 510 mozdony Németországból való hazaszállításának megindításáról, Párizs, 1947. április 26. Lengyelország 75 mozdonyt az UNRRRA-program keretében kapott, további 500 mozdonyt már az amerikai hadifelisleg áruhitelből szereztek be. Ezzel – Magyarországot megelőzve – a lengyelek szereztek be a legtöbb hadimozdonyt. [https://en.wikipedia.org/wiki/USATC\\_S160\\_Class#Europe](https://en.wikipedia.org/wiki/USATC_S160_Class#Europe) <sup>[35]</sup> (Utolsó letöltés: 2020. március 12.)

#### Címkék:

[MÁV](#) <sup>[36]</sup>

[vasút](#) <sup>[37]</sup>

[mozdony](#) <sup>[38]</sup>

[gazdaság](#) <sup>[39]</sup>

[Amerika](#) <sup>[40]</sup>

[külkereskedelem](#) <sup>[41]</sup>

**Kiadás:** 20. évfolyam (2020) 3. szám

**Forrás webcím:** <https://www.archivnet.hu/az-amerikai-hadimozdonyok-beszerzesenek-viszontagsagos-korulmenyei>

#### Hivatkozások

- [1] <https://www.archivnet.hu/az-amerikai-hadimozdonyok-beszerzesenek-viszontagsagos-korulmenyei>
- [2] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/amerikai-hadianyagot-vasarolo-bizottsag-mozdonyvasarlas-a-mav-reszere/1irat-page-001.jpg>
- [3] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/amerikai-hadianyagot-vasarolo-bizottsag-mozdonyvasarlas-a-mav-reszere/1irat-page-002.jpg>
- [4] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/amerikai-hadianyagot-vasarolo-bizottsag-mozdonyvasarlas-a-mav-reszere/1irat-page-003.jpg>
- [5] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/amerikai-hadianyagot-vasarolo-bizottsag-mozdonyvasarlas-a-mav-reszere/1irat-page-004.jpg>
- [6] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/amerikai-hadianyagot-vasarolo-bizottsag-mozdonyvasarlas-a-mav-reszere/1irat-page-005.jpg>
- [7] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/amerikai-hadianyagot-vasarolo-bizottsag-mozdonyvasarlas-a-mav-reszere/1irat-page-006.jpg>
- [8] <https://www.archivnet.hu/amerikai-hadianyagot-vasarolo-bizottsag-mozdonyvasarlas-a-mav-reszere>
- [9] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/1.\\_kep\\_6.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/1._kep_6.jpg)
- [10] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/magyarorszag-nak-kivalasztott-amerikai-mozdonyok-russelsheimben-a-3-es-4-kepen-a-hatterben-az-opel/2kep.jpg>
- [11] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/magyarorszag-nak-kivalasztott-amerikai-mozdonyok-russelsheimben-a-3-es-4-kepen-a-hatterben-az-opel/3kep.jpg>
- [12] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/magyarorszag-nak-kivalasztott-amerikai-mozdonyok-russelsheimben-a-3-es-4-kepen-a-hatterben-az-opel/4kep.jpg>
- [13] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/magyarorszag-nak-kivalasztott-amerikai-mozdonyok-russelsheimben-a-3-es-4-kepen-a-hatterben-az-opel/5kep.jpg>
- [14] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/magyarorszag-nak-kivalasztott-amerikai-mozdonyok-russelsheimben-a-3-es-4-kepen-a-hatterben-az-opel/6kep.jpg>
- [15] <https://www.archivnet.hu/magyarorszag-nak-kivalasztott-amerikai-mozdonyok-russelsheimben-1947-aprilis-a-2-es-3-kepen-a>
- [16] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/reprezentacios-anyag-kuldese-parizsba-az-amerikai-mozdonyvasarlassal-kapcsolatban/2irat-page-001.jpg>
- [17] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/reprezentacios-anyag-kuldese-parizsba-az-amerikai-mozdonyvasarlassal-kapcsolatban/2irat-page-002.jpg>
- [18] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/reprezentacios-anyag-kuldese-parizsba-az-amerikai-mozdonyvasarlassal-kapcsolatban/2irat-page-003.jpg>
- [19] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/reprezentacios-anyag-kuldese-parizsba-az-amerikai-mozdonyvasarlassal-kapcsolatban/2irat-page-004.jpg>
- [20] <https://www.archivnet.hu/reprezentacios-anyag-kuldese-parizsba-az-amerikai-mozdonyvasarlassal-kapcsolatban>
- [21] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/7.\\_kep\\_truman\\_mozdonyok\\_szemeleje.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/7._kep_truman_mozdonyok_szemeleje.jpg)
- [22] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/40-darab-amerikai-mozdony-selejtezes/3irat-page-001.jpg>
- [23] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/40-darab-amerikai-mozdony-selejtezes/3irat-page-002.jpg>
- [24] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/40-darab-amerikai-mozdony-selejtezes/3irat-page-003.jpg>
- [25] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/40-darab-amerikai-mozdony-selejtezes/3irat-page-004.jpg>
- [26] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/40-darab-amerikai-mozdony-selejtezes/3irat-page-005.jpg>
- [27] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/40-darab-amerikai-mozdony-selejtezes/3irat-page-006.jpg>
- [28] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/40-darab-amerikai-mozdony-selejtezes/3irat-page-007.jpg>
- [29] <https://www.archivnet.hu/40-darab-amerikai-mozdony-selejtezes>
- [30] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/allamvasutak-reszere-vasarolt-amerikai-mozdonyok-ugynoki-dijanak-folyositasa/4irat-page-001.jpg>
- [31] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/allamvasutak-reszere-vasarolt-amerikai-mozdonyok-ugynoki-dijanak-folyositasa/4irat-page-002.jpg>
- [32] <https://www.archivnet.hu/sites/default/files/galeriafotok/allamvasutak-reszere-vasarolt-amerikai-mozdonyok-ugynoki-dijanak-folyositasa/4irat-page-003.jpg>
- [33] <https://www.archivnet.hu/az-allamvasutak-reszere-vasarolt-amerikai-mozdonyok-ugynoki-dijanak-folyositasa>
- [34] [https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/8.\\_kep\\_0.jpg](https://www.archivnet.hu/sites/default/files/u364/8._kep_0.jpg)
- [35] [https://en.wikipedia.org/wiki/USATC\\_S160\\_Class#Europe](https://en.wikipedia.org/wiki/USATC_S160_Class#Europe)
- [36] <https://www.archivnet.hu/cimkek/mav>
- [37] <https://www.archivnet.hu/cimkek/vasut>
- [38] <https://www.archivnet.hu/cimkek/mozdony>
- [39] <https://www.archivnet.hu/cimkek/gazdasag>
- [40] <https://www.archivnet.hu/cimkek/amerika>
- [41] <https://www.archivnet.hu/cimkek/kulkereskedelem>