

BELVEDERE

MERIDIONALE

TÖRTÉNELEM ÉS TÁRSADALOMTUDOMÁNYOK

XXXVII. ÉVFOLYAM

A magyar vasútról



Nemzeti
Kulturális
Alap

BELVEDERE MERIDIONALE

TÖRTÉNELEM ÉS TÁRSADALOMTUDOMÁNYOK

Főszerkesztő KISS GÁBOR FERENC

Szerkesztőbizottság: PÁSZKA IMRE (elnök), BÁRÁNY ATTILA, BENE KRISZTIÁN, ENGLER ÁGNES,
JANCSÁK CSABA, KISS GÁBOR FERENC, MARJANUCZ LÁSZLÓ, NAGY TAMÁS, NÓTÁRI TAMÁS,
PUSZTAI GABRIELLA, RÁCZ LAJOS, RAJNAI ZOLTÁN, VAJDA BARNABÁS

Tanácsadó testület: ANDAHÁZI SZEGHY VIKTOR, CSABA LÁSZLÓ,
GARDA DEZSŐ, GEBEI SÁNDOR, JOHN GOODWIN, PAPP SÁNDOR,
SZAKÁLY SÁNDOR, SZELENYI IVÁN, UTASI ÁGNES, VERES VALÉR

Szerkesztők: DOMINEK DALMA LILLA, HALMÁGYI MIKLÓS, MARKÓCS-MEZEI TÍMEA, MIKLÓS PÉTER,
NAGY GÁBOR DÁNIEL, PLUGOR RÉKA, RÉBAY MAGDOLNA, SZŐCS ANDOR, SZÓTS ZOLTÁN OSZKÁR

Munkatársak: BALATONI MONIKA, DÁVID BENJÁMIN, FLOUTIER JEREMY, GATTI BEÁTA,
GAUSZ ILDIKÓ, KÓSA MAJA, LENGYEL ÁDÁM, NÉMETH ANTAL, SÁNTA TAMÁS, TÓTH JUDIT, VARGA ATTILA

A lapszám megjelenését támogatta



Nemzeti
Kulturális
Alap

Számunk az EIKKA Alapítvány, a Dél-magyarországi Pedagógiai Alapítvány, a Magyar Történelmi Társulat Csongrád Megyei és Szegedi Csoportja, a Nemzeti Kulturális Alap, a Szegedi Tudományegyetem Polgáriért Alapítvány, az SZTE Bölcsészettudományi Kar, az SZTE Juhász Gyula Pedagógusképző Kar, az SZTE ATIKI Alkalmazott Társadalomtudományok Tanszék, az SZTE Alkalmazott Társadalomismereti és Kisebbségpolitikai Intézet, és az SZTE Történettudományi Intézet támogatásával készült.

A Belvedere Meridionale online elérhető itt:
www.belvedere.meridionale.hu

A lap tanulmányokat, interjúkat, ismertetéseket és kritikákat közöl a történelem és a társadalomtudományok köréből. A közlésre benyújtott cikk még nem publikált és más folyóiratnál elbírálás alatt nem lévő, eredeti írásmű lehet. A Belvedere Meridionale lap a kéziratok lektorálása során kettős vak bírálatot alkalmaz (A szerző és a bíráló személyazonossága rejtve marad). A benyújtott és a lap jellegének megfelelő írásokat két lektor bírálja el. A két lektor véleményének figyelembevételével a szerkesztőség döntést hoz a megjelentetésről, melyet a szerzővel közöl.

A folyóirat megjelenik évente négy alkalommal: tavasszal, nyáron, ősszel és télen.

A szerkesztőség címe: 6725 Szeged, Hattyas sor 10. (Szegedi Tudományegyetem) Tel.: +36/62-546-252

E-mail: foszerkeszto@belvedere.hu

Kiadja a Belvedere Meridionale Kft.

Technikai szerkesztő: Szabó Erik, s-Paw Bt.

ISSN 1419-0222 (print) ISSN 2064-5929 (online, pdf)

Tartalom

TANULMÁNYOK

PÉTERFFY GERGELY
Dél-alföldi vasúthálózat a front átvonulását követő hónapokban (1944–1945)
Railway Network in the Months Following the Advance of the Red Army in Southeast Hungary (1944–1945)
DOI 10.14232/belv.2025.kesz.15

DOMBOVÁRI MÁRTON
A területi revíziókat követő vasútfejlesztési törekvések Horthy István vezetésével
Railway development efforts following the territorial revisions, led by István Horthy.
DOI 10.14232/belv.2025.kesz.274

KÖZLEMÉNYEK

TAJTI ANDREA
A játék ontológiája és ismeretelméleti jelentősége.
Érvek a ludikus tapasztalat filozófiai rehabilitációja mellett
The Ontology of Play and Its Epistemological Significance: Arguments for the Philosophical Rehabilitation of the
Ludic Experience
DOI 10.14232/belv.2025.kesz.386

JANCSÁK CSABA
Tükörszilánkok a buborékokban
Állampolgári kompetenciák, új ifjúsági sebezhetőségek és kihívások
Shards of Mirror in Bubbles – Civic Competencies, New Youth Vulnerabilities, and Challenges
DOI 10.14232/belv.2025.kesz.493

CÍMLAPKÉP FORRÁSA:

Újdombóvár (ekkor önálló, ma a város része), vágányfektetés.

A felvétel a vasútállomás közelében készült.

Forrás: Fortepan / Baksa

DR. PÉTERFFY GERGELY PhD

peterffy.gergely.pal@mavcsoport.hu
levéltáros (MÁV SZK Zrt. Archivum)

Dél-alföldi vasúthálózat a front átvonulását követő hónapokban (1944–1945)

Railway Network in the Months Following the Advance of the Red
Army in Southeast Hungary (1944–1945)



ABSTRACT

In August 1945, an interesting and valuable report was prepared on the events what happened at the end of World War II and since then at the Railway Directorate Szeged of the Hungarian State Railways. The report, required by the Directorate, gave a detailed account of the events and processes in the various departments and major service locations. Although the railway infrastructure in the Southeast Hungary suffered relatively little damage – thanks to the rapid advance of the front – the removal of rolling stock and the destruction of major river bridges meant that rail traffic in the region was very slow to resume. Even on the lines where regular traffic was restored, journey times were several times longer than before, but on most branch lines there was no traffic at all, with military transport at most. In addition to the destroyed or damaged railway infrastructure, the housing of railwaymen fleeing from across the border and the terrible public safety and Soviet military atrocities that threatened railwaymen (too) were a constant problem for railwaymen.

KEYWORDS

railway, war, reconstruction, travelling, statistics

DOI 10.14232/belv.2025.ksz.1

<https://doi.org/10.14232/belv.2025.ksz.1>

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article:

Péterffy Gergely (2025): Dél-alföldi vasúthálózat a front átvonulását követő hónapokban (1944–1945). *Belvedere Meridionale* 37. évf. különszám. pp 5-73.

ISSN 1419-0222 (print)

ISSN 2064-5929 (online, pdf)

(Creative Commons) Nevezd meg! – Így add tovább! 4.0 (CC BY-SA 4.0)

(Creative Commons) Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)

www.belvedere-meridionale.hu

A gazdasági vállalatoknál zajló folyamatokat nem lehet adatok nélkül leírni, különösen igaz ez egy országos közlekedési cégre. Az is igaz ugyanakkor, hogy önmagában egy adat még nem biztos, hogy megfelelően világít meg egy folyamatot, tendenciát. Éppen ezért a MÁV havonta készített az egyes üzletvezetőségek által beküldött adatokból havi kimutatásokat, ahol a számsorok előtt röviden, néhány mondatban is összefoglalták az üzemvitelre kiható eseményeket (szélsőséges időjárási körülmények, anyagbeszerzési nehézségek, háborús pusztítások).

Az alábbi forrásközlés nem egy folyamat adott periódusát mutatja meg, hanem egy pillanatképet 1945 késő nyaráról: így nézett ki a dél-alföldi vasúthálózat, összevetve a háború előtti adatokkal. A Szegedi Üzletvezetőség 1945. augusztus 15-i keltezésű jelentése először az üzletvezetőség központi létszámát ismerteti, amit a legnagyobb fejezetként – a területváltozások és a háborús rombolások miatt – a pályafenntartási rész követ. A kereskedelmi és forgalmi főosztály fejezet a vasúti közlekedésben történt fontosabb hatásokat, változásokat mutatta be, hogy hol és mikor indult meg a közlekedés, hol és milyen biztosítóberendezés működik, a tarifaváltozásokat, valamint a kereskedelmi infrastruktúrában esett károkat. A IV. fejezetben a vontatás főbb mutatói sorakoznak, járműpark állománya és a járműveket kiszolgáló kulcsfontosságú létesítmények: fűtőházak, fordítókorongok, vízházak és vízdaruk állapota. Végül a Számosztály fejezetben az üzletvezetőség pénzügyi helyzete kerül rövid ismertetésre, a jelentést a szegedi vasúti szolgálati helyek részletes ismertetése zárja.

Az már a jelentésből is jól látszik, hogy a területgyarapodások következtében átalakított vasúti irányítási rendszerre a trianoni határok visszaállításával újabb átszervezés várt. A Budapest Északi és a Budapest Déli üzletvezetőségek összeolvadásával az utóbbi déli területe Szegedhez került, vagyis a keletibei fővonal Kunszentmiklós-Tass állomástól délre eső része és az abból kiágazó vasútvonalak.

A sík Alföldön hamar végig söpört a Vörös Hadsereg, a trianoni határnál 1944 szeptember végén megjelent szovjet alakulatok másfél hónap alatt, november elejére elfoglalták a Dél-Alföldet, és így a Szegedi Üzletvezetőség területét. Ennek is köszönhető, hogy viszonylag kevés veszteség érte az üzletvezetőséget, az angolszász légítámadások, illetve a visszavonuló német csapatok által végzett rombolások, valamint a jármű- és szakanyagelhurcolások okozták a károk nagy részét. A legnagyobb és a legnehezebben pótolható kárt a bajai és dunaföldvári Duna-hidak,¹ valamint a szolnoki,² csongrádi, algyői³ és szegedi Tisza-hidak, illetve az 50 méternél hosszabb Berettyó- és Körös-hidak pusztulása jelentette. Országrészek szakadtak el egymástól. Ugyan a szovjet utász alakulatok a vasutasok

¹ A dunaföldvári hidat 1944. november 14-én robbantották fel a visszavonuló csapatok, a bajai híd egy légítámadás következtében vált használhatatlanná 1944. szeptember 21-én, az éppen maradt részeket később a németek robbantották fel. Kiss 2009. 317–318.

² A szolnoki vasúti Tisza-híd többször is megsérült a légítámadásokban, 1944 novemberében már egy provizóriumon haladt a még visszavonuló német és magyar katonai forgalom. Az ideiglenes hídszerkezet sem kerülhette el a sorsát, a visszavonuló németek felrobbantották, de 1945 januárjában már épült az újabb provizórium, immár szovjet katonai irányítással. BEDE – TÓTH 2000. 81.

³ A csongrádi és az algyői hidat 1944. október 8-án robbantották fel a németek. Kiss 2009. 115. és 141.

és a helyi lakosság munkára vezénylésével igyekezett provizóriumokkal helyreállítani a Duna-Tisza-köze és a Tiszántúl közötti közlekedést, a faszervezetek alacsony terhelhetősége miatt a kapacitásuk töredéke volt az állandó hidakénak, nem beszélve a téli jégzajlás jelentette súlyos veszélyről. A hírhány miatt fordulhatott elő, hogy a Jugoszlávia és Románia közötti Szabadka–Zombolya vonatok Röske–Szeged–Szőreg útvonalon magyar átmenettel közlekedtek még 1945 nyarán is.

Mindezek ellenére, ha a Szegedi Üzletvezetőség háborús kárait összevetjük a leginkább rombolt Budapesti Üzletvezetőségével – a károk összehasonlíthatóságát kimutatásánál ezért adjuk meg a többi üzletvezetőség adatait is – jól látszik, hogy a dél-alföldi vasúthálózat a szerencsésebbek közé tartozott. Amíg az ország délkeleti felében a bombázások és közvetlen harci cselekmények a vasúti pályákon és hidakban 44,3 millió pengő kárt okoztak összesen, az ország központi régiójában ez a szám elérte a 6766,4 milliót – igaz, itt már nem 1944 őszi, hanem 1945 nyári árfolyamon számolták a keletkezett kárt. A relatív alacsony romboltsági kárösszeg természetesen nem jelenti azt, hogy ne szenvedett volna egy-egy vasúti gócpont súlyosabb károkat. Szegedet hat légítámadás érte 1944. június 2 és szeptember 3 között, amelyeknek a fő célpontjai a vasúti pályaudvarok és a vasúti híd volt. Az első légítámadás után – ami főleg a rendezőpályaudvart érte – három nappal sikerült úgy-ahogy helyreállítani az első sínpart. Az augusztus 29-i légítámadás még szintén nagy pusztítást végzett, köszönhetően annak, hogy a személypályaudvaron álló német löszervonat is találatot kapott, megsokszorozva a támadás hatását. A teherpályaudvar minden vágánya megsérült, a szegedi fűtőház fordítókörongja is használhatatlanná vált.⁴ Az augusztus 24-i bombázás során a vasúti hídra vezető töltés, illetve pillérek kaptak közvetlen találatot, és bár a híd nem omlott a Tiszába, a forgalmat be kellett szüntetni.⁵ A másik nagy vasúti csomópont, Békéscsaba 1944. szeptember 21-én vált az amerikai bombázók célpontjává, a légítámadásban a régi, még a Tiszavidéki Vasúttársaság által emelt felvételi épület 30%-a, az 1930-as években megépült mai állomásépület 40%-a sérült meg, az 1920-as évek végén épült 500 m³-es Intze-típusú víztorony pedig teljesen megsemmisült. Komoly károk érték a másik két vízházat, ahogy az áruraktárat és a mozdonyvezetői laktanyát is. A lökösházi határállomás két változóállító tornya és a gabonaszín itt is teljesen elpusztult, míg Kétegyháza és Gyulán a vízházban, Gyomán a gabonaszínben esett súlyos kár.⁶ Békéscsaba egyetlen légítámadása során 10453 folyóméternyi vágány rongálódott vagy semmisült meg, amiből 1945 végéig a felét, 5349 folyóméternyit sikerült helyreállítani. A 65 csoport sérült kiterőből⁷ 35-öt sikerült helyrehozni, a 7350 m³ bombatölcsérből pedig 80%-át betemetni bő egy év alatt.⁸ A kisebb állomások sem kerülhették el a légítámadást, gyakran váltak portyázó vadászgépek, csatagépek célpontjaivá. Kiskörös állomást például 4 román vadászgép támadta meg 1944. szeptember 1-én, aminek következtében egy ott álló német löszér szerelvény, valamint egy olajvonat kocsi-jai váltak hamarosan a lángok martalékává.⁹ Szentes állomáson is megsérült a víztorony és a fordítókörong. Fülöpszálláson a visszavonuló műszaki katonák felrobbantották a fűtőházat és a víztornyot, a felvételi épület pedig kiegészítve. Kiskörös állomást szinte teljesen elpusztították

⁴ OLÁH 2024. 58., 223–228. A Szeged elleni légítámadások részletes történetéről lásd: OLÁH 2024.

⁵ OLÁH 2024. 184.

⁶ MÁV Arch. BO. 10013. d. Kimutatás a Békéscsabai Om. területén lévő sérült létesítményekről. 1945 okt. 8.

⁷ Köznyelvben váltónak hívják a kiterőt.

⁸ MÁV Arch. BO. 10013. d. Kimutatás a Békéscsabai Om. területén végzett helyreállítási munkákról – aléptímnym.

1948 márc. 2.

⁹ MÁV Arch. AB. 10346. d. 31081/1944.

a német csapatok, felrobbantották a felvételi épületet, vízházat, váltóállító tornyot, de még a vágányhídmérleget is.¹⁰

A vasútvonalak helyreállításában a Vörös Hadsereg igényei prioritást élveztek, a megszállók által kért legfontosabb helyreállítandó 16 vasútvonal közül 4. volt a Szajol–Lőkösháza, 5. a Cegléd–Szeged és 5a. a Budapest–Lajosmizse–Kecskemét vonalak, ami mellé a MÁV még odatette a kelebiai fővonalat.¹¹ A helyreállításban a vasutasság mellett a demokratikus hadsereg 1. műszaki hadosztály vasútépítő zászlóaljai is részt vettek, ahogy a helyi lakosság is a romeltakarítási munkákban. Eleinte a Vörös Hadsereg vezényelte ki a lakosokat helyi munkákra, majd az ideiglenes kormány közmunkakötelezettséget írt elő a lakosság részére. Szegeden a nyomdászok minden héten három órát ajánlottak fel közmunka keretében vasút területén végzendő munkára – csatlakozva az MKP pünkösdi országos értekezletén Gerő Ernő kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter által meghirdetett „Arccal a vasút felé!” programhoz.¹² Nem sokkal később a szegedi iparostestület határozott úgy, hogy minden tagja 10 órát ajánl fel vasúti újjáépítésre.¹³

A MÁV üzletvezetőségei által havonta készített jelentéseiből összeállított üzemgazdasági jelentések számtalan adattal illusztrálták a Magyar Államvasutak aktuális állapotát. A Szegedi Üzletvezetőség pályahálózatának helyzetét jól mutatja, hogy itt kellett a legkevesebb sebességhatározást bevezetni a provizóriumok miatt 1945 és 1948 között, illetve a vonalhossz és a sebességhatározások hányadosa jóval kedvezőbb képet mutatott minden más üzletvezetőségénél. A legérzékenyebb veszteséget jelentő Tisza-hidak közül az algyői közúti-vasúti vegyesforgalmú Tisza-híd 1946. november 10-én, a szintén közúti-vasúti csongrádi Tisza-híd december 15-én adták át a forgalomnak, ugyanakkor a szegedi hídon december 6-án be kellett szüntetni a vasúti forgalmat a provizórium rossz állapota, illetve a X. járom és kőszekrény kimosódása miatt. Nem sokkal később a közúti forgalmat is le kellett állítani, és elbontották a hidat.¹⁴ A nemzetközi forgalom szempontjából is kulcsfontosságú újjáépített kétvágányú szolnoki Tisza-híd ünnepélyes átadására 1947. október 17-én került sor, így végre megszűnt a Tiszántúlt az ország többi részével összekötő legfontosabb folyosó szűk keresztmetszete.¹⁵

Mindez persze nem jelenti azt, hogy más üzletvezetőségekhez képest a szegedin jobb lett volna a vasúti forgalom. A kritikus mértékű veszteségeket szenvedett vasúthálózat újraindításához, a minimális forgalom fenntartásához feltétlen szükséges járműveken kívül minden fölösleges vontató- és vontatott járművet áthelyeztek oda, ahol még nagyobb szükség volt rájuk. Éppen ezért a kevésbé fontos mellékvonalakon, például Orosháza, Hódmezővásárhely vagy éppen Kötegyán környékén szünetelt a forgalom, hiába volt közlekedésre alkalmas állapotban a pálya. A járműhiányt csak tetézte, hogy a megszálló Vörös Hadsereg hadiforgalmának, hadifogolyvonatoknak és a nyugatról keletre tartó zsákmányvonatoknak is biztosítani kellett mozdonyokat, ami annak ellenére is gondot okozott, hogy a szovjet alakulatok idegen eredetű mozdonyokat hoztak magukkal, hogy biztosítani tudják forgalmi szükségletüket. Ezen mozdonyok karbantartása ugyanakkor újabb nehézséget okozott, hiszen – az trianoni békedöntés következtében

¹⁰ MÁV Arch. AC. 20281. d. 9316/1945.

¹¹ PÁLMÁNY 1981. 97–99.

¹² „Az újjáépítés jegyében!” Délmagyarország. 1945. jún. 7. 3.

¹³ „Minden szegedi iparos 10 órát ingyen dolgozik a vasút újjáépítésén.” *Délmagyarország* 1945. jún. 15. 3.

¹⁴ MÁV Arch. AC. 20048. d. 17476/1946.

¹⁵ MNL OL Z1523. f. 62. cs. 1947 szept. 16-i igazgatósági értekezlet. Kovács Alajos jelentése.; MAFIRT *Krónika* 91. szám. 1947 október <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6539> (Letöltés ideje: 2024.06.05.)

Romániának átadott MÁV-mozdonyok kivételével – üzemeltetésükhöz és karbantartásukhoz az amúgy is alkatrész- és anyagiánnyal küzdő fűtőházakban hiányzott a megfelelő szakismeret is. Az idegen eredetű járművek üzemeltetési gondjai 1945 ősztől jelentettek akut problémát, és csak fokozatosan, az 1947. október 10-i belgrádi nemzetközi megállapodás kapcsán meginduló járműcserékkel vette kezdetét a kérdés megoldása.¹⁶

A megfeszített munkának köszönhetően, rengeteg kompromisszum árán 1948 végére sikerült a háború előtti főbb teljesítményi mutatók elérése sőt, meghaladása. Ezzel összefüggésben az elsősorban mezőgazdasági terményeket „exportáló” Szegedi Üzletvezetőség szállítási teljesítménye fokozatosan szűlyedt. Elegytonna-kilométer mutató terén 1945-ben az országos teljesítmény 14%-át produkálta Szeged, ami a következő három évben fokozatosan 11%-ra, ahogy az árutonna-kilométer mutató is 12%-ról 10%-ra csökkent, miközben az összes vonatkilométer mutatója 1947-ben majdnem 20%-ra ugrott, és még egy évvel később is 16%-át adta a Dél-Alföld.¹⁷

A hivatalos jelentések és adatközlések nem tudják megvilágítani az élet- és munkakörülmények minden mozzanatát, ezért érdemes vasutasok személyes visszaemlékezéseit is megnézni, hogyan élték meg a front átvonulását és az első hónapokat. A szovjet csapatok megérkezésekor a fontosabb állomásokra és fűtőházakba azonnal katonai parancsokat jelöltek ki, akik irányították, illetve felügyelték a magyar vasutasok munkáját. Az értekezés telefonösszeköttetés hiányában az első hetekben futárokkal valósult meg a szomszédos állomások között, illetve az üzletvezetőséggel is így tudták tartani a kapcsolatot. Orosházán rövid időre üzemvezetőséget állítottak fel a szovjetek a környéki vasútvonalak irányítására, ami 1945. április 30-ig működött.¹⁸ A hadiforgalom mielőbbi megindítása érdekében a vasutasokat és a környék lakosságát a front átvonulását követő két-három napon belül már ki is vezényelték a megrongált vágányok helyreállítására, az elnéptelenedett állomások benépesítésére pedig az üzletvezetőség rendelt ki Erdélyből és Délvidékről idemenekült, illetve még nőtlen vasutasokat. Sokan közülük még a szovjet hadsereg elől menekülve kerültek a Dél-Alföldre, egy 1945. július 18-i kimutatás szerint 214-en érkeztek az üzletvezetőség területére a Vörös Hadsereg elől, az utódállami adminisztráció elől pedig 198 vasutas menekült el, vagy utasították ki.¹⁹ A MÁV Igazgatóságon vezetett kimutatás szerint 1947. június 30-ig összesen 6841 alkalmazott menekült a határon túlról Magyarországra.²⁰ Mások ugyan a helyükön maradtak, de az impériumváltáskor kiutasították őket. Így került Békéscsabára Dénes István érsekújvári mozdonyvezető és családja, ahol rokonai éltek, és aki ezért kérte az üzletvezetőséget, hogy Békéscsabán osszák be szolgálatra.²¹ Ugyanígy járt Hegedűs János és Bánhungyadi József szabadkai mozdonyvezető, Uhli Fülöp óbecsei kocsisvizsgáló és Tóth László – Horgoson lakó – szőregi kocsisztító, akik a délvidéki revízió után lettek

¹⁶ A belgrádi egyezmény szövegét lásd: MNL OL XIX-H-1-aa-1. 578. d. 310985/1950 sz. ügypir 69386/1948 sz. irata.

¹⁷ Elegytonna-kilométer: Vonat kocsjainak, a szállított utasok, illetve az áruk tömegének és a megtett távolságnak szorzata. URBÁN 1984. 169.

Árutonna-kilométer: Árutömeg és a szállítási távolság szorzata. URBÁN 1984. 54.

¹⁸ Solymos János szentesi osztálymérnök visszaemlékezése. In: Lovas 1996. 28. és 34.

¹⁹ MÁV Arch. AC. 20061. d. 4457/1945.

²⁰ MÁV Arch. AC. 20061. d. 3751/1945.

²¹ MÁV Arch. AC. 20218. d. 4215/1945.

kinevezve szolgálati helyükre, ahonnan a szerbek elűzték őket.²² A szolgálatra jelentkező menekülteknek először egy jelentkezési lapot kitöltve kellett jelentkezniük az üzletvezetőségénél, amelyben nyilatkozni kellett, hogy honnan, mikor és miért hagyta el eredeti szolgálati helyét, mit csinált távolléte alatt, illetve hogy belépett-e valamelyik pártba, valamint hogy letette-e az esküt a Szálasi-kormányra. Kecskemét környékén több vasutas is például a Nagykőrösön székelő honvéd parancsnokság utasítására hagyták el állomáshelyüket és menekültek észak felé.²³

Mások, főleg a tisztviselői kar ugyanakkor már korábban, a hivatalos menekítő vonatokkal hagyták el otthonukat. Bökény János, a Szegedi üzletvezetőség főfelügyelőjének naplója kiváló forrás a nyugatra menekített, áthelyezett vasutas hivatalnokok bolyongására és megpróbáltatására. Naplóját Magyarország német megszállásától egészen a Csehszlovákiából 1945. június 22-én tartó hazajöveteléig vezette.²⁴ Az üzletvezetőség Nagykőrösre helyezéséről 1944. október 6-án érkezett rendelet Budapestről, másnap már indult is a kiürítő vonat. Végül az üzletvezetőség egyik része október legvégén kötött ki Sopronban, ahonnan 1945. március 30-án indult tovább Brno-n keresztül Časlav közelébe, ahol május 10-én jelentek meg az első szovjet katonák. Végül május 19-én indult vissza a szerelvény Magyarországra, de a kaotikus körülmények, a hadiforgalom elsőbbsége, valamint a felrobbantott hidak és alagutak miatt csak június 22-én futott be vonatuk Szegedre.

A kevés számú vasutas és a hadiforgalom folytonosságának kényszere miatt mind az állomási, mind a vonatszemélyzetek műszakja több napig is tarthatott, már nagy szó volt, ha sikerült biztosítani a 24 óra szolgálat, 24 óra pihenőidő ciklust. Eleinte még román vasutasok is érkeztek a határközeli állomásokra, hogy biztosítsák a kommunikációt Románia felé, illetve román mozdonysok is közlekedtek saját személyzettel.²⁵ Ahogy a helyzetjelentésben is szerepel, délszláv személyzet is vitt vonatokat magyar vasútvonalakon, még az is előfordult, hogy egészen Budapestig vezettek vonatot a kelebiai vonalon.²⁶

Megesett, hogy a hadifogolyvonatokból útközben megszöktek foglyok, ami csak a létszámolvasáskor derült ki, ezért a hiányzók pótlására a legközelebb lévő civileket, vasutasokat vágták be a hadifoglyok közé.²⁷ Szintén gyakori eset volt, hogy egy-egy forgalmi okokból feltartóztatott katonavonat parancsnoka pisztollyal fenyegetőzve követelte vonatának azonnali továbbítását. Az erőszakkal fenyegetés olykor tragikus véget is érhetett, egy hadifoglyokat továbbító mozdony fűtőjét lelőtte egy mongol kíséző, mert a szegedi rendező pályaudvaron forgalmi okokból megállított vonatból több fogoly is megszökött a felfeszített padlón keresztül.²⁸ A háborús cselekmények miatt ugyanakkor német és magyar légitámadások is követeltek emberéletet, a katonavonatokat támadó repülőgépek légicsapásaiban sokan sebesültek vagy haltak meg.²⁹

Az érme másik oldalára tekintve ugyanakkor szovjet katonák is segítettek a vasutasoknak valamilyen probléma megoldásában. Több esetben előfordult, hogy a szegedi fűtőházi

²² MÁV Arch. AC. 20031. d. 1798/1945.

²³ MÁV Arch. AC. 20031. d. 1009/1945.

²⁴ MÁV Arch. CG. 10010. d. Bökény János MÁV főfelügyelője naplója.

²⁵ Mák Lajos békéscsabai menetirányító visszaemlékezése. In LOVAS 1996. 39.

²⁶ MÁV Arch. FE. 10024. d. 2/1946 efb. Hargitai József irodai segédtsízt fegyelmi ügye (1946 márc. 18).

²⁷ Uo.; „Ki tud róla?” Szöllősy György Csorváson szolgáló forgalmi szolgálattevő október eleji eltűnése után érdeklődő szülők apróhirdetése. *Délmagyarország* 1944. dec. 14. 4.

²⁸ Nagy Károly szegedi mozdonyvezető visszaemlékezése. In LOVAS 1996. 51.

²⁹ Uo.

alkalmazottak kérésére a fűtőház orosz parancsnoka katonákat adott egy-egy román vagy szerb szerelvényről „leszedni” valamilyen értékes berendezést, alkatrészt.³⁰ Ez annak is volt köszönhető, hogy a jugoszláv-magyar-román határháromszög miatt Szegeden és környékén hatalmas méreteket öltött a csencselés. Az első hónapokban – igaz, nem mindenhol – a vasutasok élelmezésében is segített a Vörös Hadsereg.³¹ Ezt elősegítette az első hónapokban vegyes, szerb és magyar személyzetű – a zentai Tisza-híd hiánya miatt – Szabadka és Zombolya között szegedi átmenettel közlekedő vonatok.

Rendkívül fontosnak bizonyult a megszállókkal való személyes viszony. Szeged állomáson tolmácsként is dolgozó Kolovics János állomási előljáró összekülönbözött Bezdán Péter jegyzizsgálóval, akit egy kétkocsis orosz különvonathoz rendelték ki, ugyanis Bezdán – utasítását követve – leparancsolta a vonatról a civileket, köztük Kolovicsot is. Az éppen szolgálaton kívüli, ittas Kolovics kihasználva katonai kapcsolatait, a helyi vasúti parancsnoksággal leszállíttatta a jegyzizsgálót a vonatról és fogdába vitette, majd az állomás vezénylőtisztjét is megfenyegette.³²

Érdeemes azt is megemlíteni, hogy a Horthy-rendszer eltűnésével a zsidó származásuk miatt az 1210/1944 ME sz. rendelet alapján elbocsátott vasutasok visszatérhettek hivatásukhoz. Figyelemre méltó módon a Szegedi Üzletvezetőség már központi kormányzati intézkedés előtt visszavette korábban elbocsátott alkalmazottját. Berger Jakab Jenő szegedi honállomású vonatfékező 1944. július 31-i hatállyal hozott 5467/1944.I. sz. üzletigazgatósági elbocsátó döntést azaz semmisítette meg, hogy az orosz megszálló parancsnokság és Szeged város érvénytelenítette az 1939. évi IV. törvénycikkelyt (második zsidótörvény), és az új kormány minden bizonnyal megsemmisíti az összes többi faji diszkriminációs törvényt és intézkedést. A rendelkezés – egyúttal precedenst teremtve – megelőzte a központi kormányzati intézkedést, feltételezte, hogy később olyan rendelkezés fog születni, ami eltörli a zsidótörvényeket és az azok nyomán kiadott rendeleteket.³³

A rendkívüli helyzetből fakadóan – a biztosító berendezések jelentős része megsemmisült, idegen eredetű és gyakran alacsony műszaki színvonalú járművek, zsúfoltság, illetve külföldi mozdonyszemélyzetek – rengeteg baleset történt. A helyzetet súlyosbította, hogy a pártok által is szított politikai harc kikezdte a vasúti hierarchiát, meggyengült a munkamorál. Mind ezek oda vezettek, hogy elszaporodott az utasításellenes munkavégzés, aminek következtében csapnivalóan alakult a közlekedésbiztonság. A sok baleset miatt a MÁV Igazgatóságán főosztályvezetői értekezletet tartottak 1945. július 28-án, ahol – a nemrég Moszkvából visszatért, és rögtön minisztériumi osztályfőnöknek kinevezett – Bebrits Lajos drasztikus intézkedéseket követelt a vasút vezetőitől az utasításellenes szolgálatvégzések felszámolására. *„Ha azt akarjuk, hogy rend legyen, akkor a külső fegyelmi jelenségekre is nagy súlyt kell helyoznünk. [...] A fegyelem megszilárdítását meggyorsítják a büntető szankciók, amelyeket az alkalmazottakkal szemben alkalmaznunk kell. Akik az utasításokat a forgalmi és jelzési utasítást megszegik, azokkal szemben büntetőleg kell eljárni. A legszigorúbban érvényt kell szerezni a kiadott utasításoknak. Ha ezek a kisebb esetekben kiszabott büntetések nem járnak sikerrel és továbbra is oly súlyos balesetek történnek, mint a közelmúltban, akkor igénybe kell vennünk a közigazgatási és bírósági*

³⁰ Uo.

³¹ Dinnyés József lakitelki forgalmi szolgálattevő visszaemlékezése. In LOVAS 1996. 58.

³² MÁV Arch. FE. 10057. d. 25/1946 mfb.

³³ MÁV Arch. AC. 20073. d. 55/1945.

szerveket is. El kell érniük a bíróságoknál, hogy a büntetéseknél a legsúlyosabb büntetésig: a halálbüntetésig is elmenjenek, mert a szabotálás vádját kell emelni és keresztül kell vinni azt még akkor is, ha a szabotálás vádját teljesen nem tudjuk valószínűsíteni. Fel kell tételeznünk, hogy az elmúlt baleseteknek nagyrésze a szabotálásra vezethető vissza.”³⁴

A balesetekben, illetve a veszélyeztetésekben nem kis része volt a magyar vasúti utasításokat nem ismerő külföldi mozdonyszemélyzeteknek is. Újszeged szőregi végén szolgáló váltóór is azért került tettelegesséig fajuló konfliktusba a forgalmi szolgálattevővel, mert Szegedi József váltóór látva, hogy a tiltó jelzést meghaladta a 916 sz. vonat, nem volt hajlandó váltót állítani a szemből érkező 35 sz. vonatnak. Szegedi védekezésében előadta, hogy a román és szerb mozdonyvezetők nem tisztelik a jelzőket és számtalan esetben meghaladják a „Megállj!” jelzést, ahogy most is történt.³⁵ Szintén jól tükrözi a korabeli viszonyokat Magyarhoni István bajai forgalmi szolgálattevő fegyelmi ügye. Összesen három különböző ügyben indult vele szemben eljárás utasításellenes szolgálattevéssel. A második esetben, 1945. július 26-án a menetirányító engedélye nélkül menesztette el Mátéházapuszta felé az 1513 sz. vonatot 7:58-kor, jöllehet a háromnegyed órával hamarabb indított 923 sz. vonatról még nem érkezett visszajelzés a 9 kilométerre lévő állomásról. Az elől lévő, szerb személyzet által továbbított szabadkai 923 sz. vonat a nagy terhelés és az emelkedő együttes hatása következtében elakadt. Mivel a vonat-személyzet szabályszerűen fedezte a vonatot³⁶, ezért az orosz mozdonyvezető által továbbított 1513 sz. vonat időben meg tudott állni, nem történt baleset. Végül az orosz masinista – szintén utasításellenesen – betolta Mátéházapusztára az elakadt vonatot.³⁷

De mit éreztek mindebből az utasok, hogyan lehetett utazni? A front átvonulását követő első hetekben, hónapokban rendkívül esetlegesen közlekedtek a személyszállító vonatok, a hadiforgalom élvezett elsőbbséget. Nyártól már a szén- és járműhiány akadályozta a személyvonatok forgalomba állítását – ahogy arról már esett szó. Az utazóközönség a helyi újságokból szerezhetett információt, hogy mikor indul vonat hová és nagyjából mikorra kellene odaérkeznie.³⁸ Az első vonat Szegedről Kiskunfélegyházára 1944. december 13-án indult. Egy héttel később megindult a forgalom a Szeged-Csanádi Vasúton is Makó előtti Maros-hídig.³⁹ Még az év vége előtt Hódmezővásárhely felé is megindult a forgalom – ahogy az előbbi vonalakon, úgy itt is napi egy vonattal. A vonat Szeged-Rókus állomásról közlekedett az algyői Tisza-hídig, itt az utasok egy provizóriumon keltek át a folyó fölött, majd a túloldalon várakozó vonattal utazhattak tovább Hódmezővásárhelyre.⁴⁰ Nyáron elkészült a Maros felett átívelő provizórium, így a csanádi térség is elérhetővé vált Szegedről. Kétegyháza felé reggel 5:20-kor indult a vonat, ami 8:35-re érkezett Makóra, ahonnan 10 órakor indult tovább és 11:38-kor érkezett a

³⁴ PÁLMÁNY 1981. 105–110. Itt: 109.

³⁵ MÁV Arch. FE. 10056. d. 1/1946 mfb.

³⁶ Megfelelő távolságban durrantyúkat helyeztek le a sínre, hogy egy esetleges követő vonat időben értesülhessen az elakadt vonatról. Amikor a mozdony áthalad a durrantyún, hangos durranással és villanással hívja fel a mozdonyvezető figyelmét a veszélyre.

³⁷ MÁV Arch. FE. 10108. d. 6129/1945 és FE. 10056. d. 3/1946 mfb.

³⁸ „Közlekedik a vonat.” Vásárhely Népe. 1945. jan. 22. 3.; „A MÁV szegedi menetrendje.” *Délmagyarország* 1945. márc. 4. 7.; „Változások a vasúti közlekedésben.” *Délmagyarország* 1945. máj. 12. 2.; „Augusztus 15-én 0 órakor megváltozik a vasúti menetrend.” *Délmagyarország*. 1945. aug. 15. 2.; „Menetrendváltás a volt SzCsV-vonalakon.” *Délmagyarország* 1946. máj. 26. 2.

³⁹ „Megindultak a személyvonatok a Szeged-Csanádi Vasút vonalain is” *Délmagyarország* 1944. dec. 20. 2.

⁴⁰ „Hódmezővásárhely felé is megindult a vonatközlekedés” *Délmagyarország* 1944. dec. 28. 7.

vármegye székhelyére. A vonat Szegeden csatlakozott a Budapestre induló gyorstehervonathoz, ami 14:32-kor indult és 19:12-kor érkezett meg Kecskemétre. Hivatalosan ugyan Szeged és Kecskemét között a vonat nem végzett személyszállítást, ennek ellenére az utasok felkapaszkodtak az üres férőhelyekre, ha máshová nem, hát a kocsik tetejére és ütközőire. Kecskemétről az ellenvonat hajnali fél ötkor indult, ami négy óra alatt jutott el Szegedre, innen 12:30-kor indult tovább Makóra, ahová 14:07-re érkezett. Makóról fél háromkor indult tovább a vonat Kétegyházára, ahová 17:35-re futott be – legalábbis az elméleti menetrend-tervezet szerint.⁴¹

Gyakran azonban az indulási idő is csúszhatott, az út közben adódó események, forgalmi és/vagy vontatási problémák miatt a meghirdetett érkezési idő messze esett a valóságtól.⁴² 1945 októberében kritikus szintre csökkent a MÁV szénkészlete, ezért szovjet utasításra fel kellett függeszteni a személyszállítást, csak a munkásvonatok közlekedhettek, illetve az egyes fővonalakon három-négy kocsiból álló kormányzati vonatok, amik a hivatalos kiküldetésben lévő állami tisztviselőket, iratokat, nyomtatványokat és postát szállították a főváros és a fontosabb megyeszékhelyek között.⁴³ A szabad férőhelyek függvényében, külön díjszabással a tehetősebbek is jegyet válthattak ezekre a heti két-három alkalommal közlekedő vonatokra.

A gazdaság konszolidációjával fokozatosan javult a forgalom is, 1947 május 4-én érvénybe lépett vasúti menetrenddel együtt jelent meg az első rendes, hivatalos menetrendkönyv is. Az egy évvel később életbe lépett menetrendben már egyre több vonat jelent meg nem csak a fő-, de a mellékvonalakon is, a személyszállítás kezdte megközelíteni az utolsó békeévi színvonalat. Szemléltetésül érdemes néhány adatot felidézni. A főváros és a tőle 190 km-re eső Szeged között 1939 nyarán 3 gyorsvonat és 2 személyvonatpár közlekedett, előbbiek 3 óra, utóbbiak 4–5,5 óra alatt tették meg a távolságot. Ezzel szemben 1946 végén egy-egy gyors- és személyvonatpár közlekedett a Budapest Nyugati pu.–Cegléd–Szeged vasútvonalon. A gyorsvonatoknak 4 óra 40 perc, a személyvonatnak iránytól függően 6,5–7,5 óra kellett az út megtételéhez. Két évvel később két gyorsvonat mellett 2 távolsági személyvonat robogott a főváros és Csongrád vármegye székhelye között. A gyorsvonatoknak ekkor már csak 3 óra 10 perc – 3 óra 30 perc kellett a távolság megtételéhez, a személyvonatoknak ehhez 6–7,5 órára volt szükségük. Az üzletvezetőség másik fontos csomópontját jelentő Békéscsabára a háború előtt szintén 2 gyors- és 3 személyvonatpár közlekedett. A 196 km hosszú út megtétele ekkor 3–3,5 óráig tartott gyorsvonattal a Budapest Keleti pu.–Szolnok–Békéscsaba útvonalon, személyvonattal 4,5–5,5 óráig tartott az utazás. A már említett 1946 végi menetrendben egy, budapesti nemzetközi gyorsvonatpár szerepelt, ennek 5-5,5 óra kellett Budapest és a Viharsarok központja közötti távolság megtételéhez. Ezzel szemben az egyetlen személyvonatpárnak több mint nyolc és fél óráig tartott az út! Két évvel később itt is két gyorsvonatpár robogott, immár 3 óra 45 perc és 4 óra 15 perc közötti időszükséglettel, közvetlen személyvonatpár ugyanakkor nem gyarapodott és menetideje is hihetetlenül lassú maradt, Békéscsabára 6 és fél óráig, visszafelé 8 óráig tartott az utazás. A járműhiány miatt a személyszállító vonatokban már az nagy teljesítménynek számított, ha bebútorozott, világítással és fűtéssel is rendelkező kocsik futottak a vonatokban. Emiatt kényszerűségből a fapados, III. osztályú kocsikat is II. osztályúként közlekedtették. A személyvonatok azonban gyakran hiányos padozatú, felszerelésű kocsikból, gyakran marhavagonokból álltak.

⁴¹ „Szerdán megindult a vasúti forgalom a makói új Maros-hídon.” *Délmagyarország* 1945. júl. 6. 2.

⁴² A háborút követő közvetlen időszak általános vasúti helyzetére lásd: PÉTERFFY 2015.

⁴³ „Szünetel a vasúti személyforgalom.” *Vásárhely Népe* 1945. okt. 26. 2.

Ahogy az üzletvezetőség beszámolójából is jól kivehető, a háborús pusztítás és a járművek, berendezések elhurcolása miatt igencsak embert próbáló feladat volt a vasúti forgalom újraindítása és fenntartása. Az adatokból kézzelfoghatóvá válik, hogy a – túlzás nélkül – hősiességnek köszönhetően hogyan éledt fel lassan a dél-alföldi közlekedés, és vele együtt a gazdasági élet.



1. kép: Békéscsaba bombázása 1944 (Fortepan no. 24308, National Archives)



**2. kép: Teherkocsironcsok és szétszóródott áru légítámadás után, 1944
(MÁV Arch. X20254223)**

СЛУЖЕБНЫЙ ПРОПУСК

МUNKÁS IGAZOLVÁNY

Действительный до 1. " Xa 1945
Гр. Бекенс Янош год рожд. 1889
проживающий в г. Сегед
улица Бети корца дом No 9 кв. ...
оchoит на службе Ветер.
Медвежи Дороти
(имеет магазин, мастерскую)
Тивад. Н. Адзорник
имеет право хождения по городу
до 30. X. 1945
Военный комендант
Мп. г. Сегед
С. А. Ум
30. X. 1945 г.

Engedélyezett „I. “ XII. 1945. 44
Polgár: Békény János
Születési éve 1889.
Lakik: Szeged. Szeged v.
utca Bécsi krt. sz. Lak. 9. sz.
Dolgozik. Az államasutaknál
NAV. főfelügyelő.
(Van: Üzlet, műhely)
Munkáját van a városban járni
este 20 óráig.
éjjel ésnappal.
Polgármester
Szeged.

3. kép: Bökény János orosz-magyar nyelvű igazolványa, 1945 (MÁV Arch. CS.10139)



4. kép: Csongrádi közúti-vasúti híd avatása, 1946 (MÁV Arch. X20229166)

FELHASZNÁLT IRODALOM

BEDE JÁNOS – TÓTH ERNŐ (szerk.) (2000): *Hidak Jász-Nagykun-Szolnok megyében*. Budapest, Fotogruppe Kiadó.

KISS JÓZSEFNÉ (főszerk.) (2009): *Vasúti hidak a szegedi igazgatóság területén*. Budapest, Vasúti Hidak Alapítvány.

LOVAS GYULA (szerk.) (1996): *Újra gurulnak a vonatok*. Budapest, MÁV.

OLÁH ANDRÁS PÁL (2024): „A célpont mai napra: Szeged”. Szeged, Meritum Egyesület.

PÁLMÁNY BÉLA (szerk.) (1981): *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949)*. Budapest, KÖZDOK.

PÉTERFFY GERGELY (2015): A vasúti közlekedés újraindításának nehézségei a II. világháború után. Pályaállapot – járműpark – szénhelyzet. In Bartók Béla (szerk.): *Trauma és válság a századfordulón*. Történelem. Eger, Eszterházy Károly Egyetem.

http://publikacio.uni-eszterhazy.hu/5804/1/Trauma%20%C3%A9s%20v%C3%A1ls%C3%A1g%20a%20sz%C3%A1zadfordul%C3%B3n_T%C3%B6rt%C3%A9nelem.pdf (Elérés ideje: 2024.12.04.)

URBÁN LAJOS (főszerk.) (1984): *Vasúti lexikon*. Budapest, KÖZDOK.

LEVÉLTÁRI FORRÁSOK

MÁV Archívum

AB fond: MÁV Budapesti Igazgatóság iktatott iratai

AC fond: MÁV Szegedi Igazgatóság iktatott iratai

BG fond: Budapesti Igazgatóság gyűjteményes iratai

BO fond: Békéscsabai Osztálymérnökség iratai

CG fond: Szegedi Igazgatóság gyűjteményes iratai

FE fond: MÁV fegyelmi ügyek iratai

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára

XIX-H-1-aa-1. Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya iktatott iratai

Z1523 fond: MÁV igazgatósági értekezletek

SAJTÓ

Délmagyarország

Vásárhely Népe

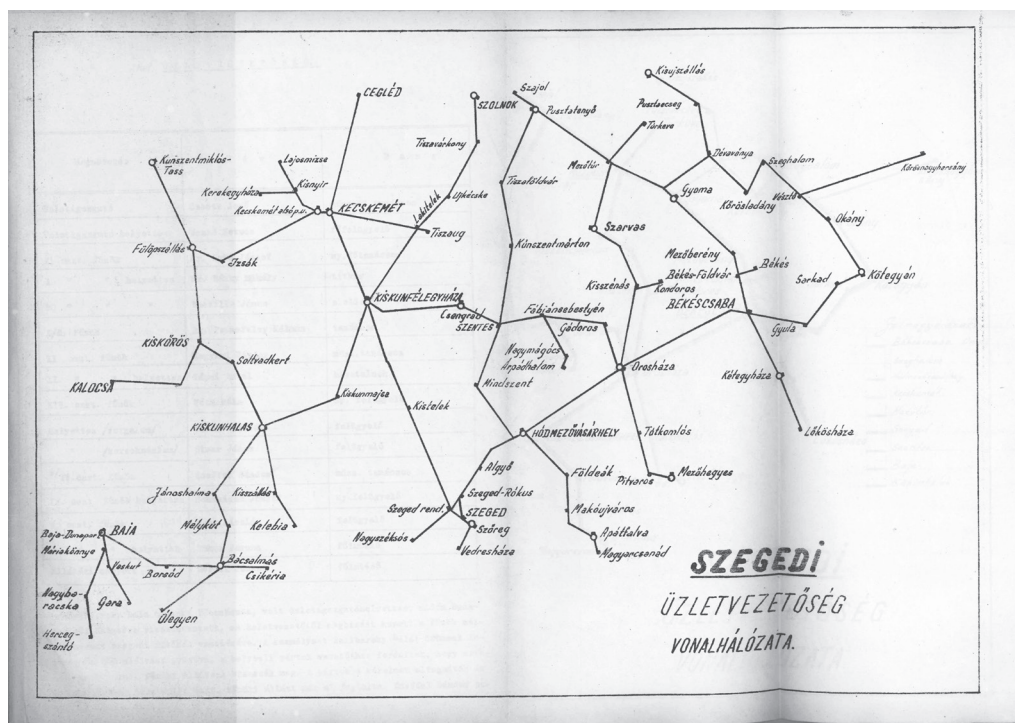
SZEGEDI ÜZLETVEZETŐSÉG HELYZETKÉPE A II. VILÁGHÁBORÚ VÉGÉN ÉS UTÁN.⁴⁴

Előszó

A szegedi üzletvezetőségről szóló helyzetjelentés folyó évi május hó első napjaiban készült. Azóta az üzletvezetőség személyzetében és munkálataiban lényeges változások fordultak elő. Célunk volt az ostrom alatti és azután bekövetkezendő időktől helyzetképet nyújtani.

A bekövetkezett változásokra való tekintettel szükségesnek tartottuk a jelentésünkhöz néhány kimutatást csatolni, különösen a megváltozott vonalhálózatra, forgalmi és vontatási teljesítményekre vonatkozólag.

Budapest, 1945. augusztus hó 15-én.



1. térkép: Szegedi Üzletvezetőség vonalhálózata

⁴⁴ MÁV Archivum. BG. 10001. d.

A. Üzletvezetőség.

1. táblázat: Üzletvezetőség (vezetők neve)

Megnevezés	Név	Rang
Üzletigazgató	Cserta Jenő	műszaki tanácsos
Üzletigazgató helyettes	Szabó István	főfelügyelő
I. osztály főnök	Dr. Lakó József	ny. főtanácsos
I. osztály főnök helyettes	Dr. Bánky Mihály	titkár
I. osztály főnök helyettes	Bacsilla János	s. ellenőr
I/d. főnök	Dr. Prónafalvy Kálmán	tanácsos
II. osztály főnök	Magyari Nándor	műsz. Tanácsos
II. osztály főnök helyettes	Tápai Antal	hivatalnok
III. osztály főnök	Tóth Béla	ny. felügyelő
III. osztály főnök helyettes (forgalom)	Bárczy István	felügyelő
III. osztály főnök helyettes (kereskedelem)	Simor János	felügyelő
IV. osztály főnökx	Kneffel Sándor	műsz. tanácsos
IV. osztály főnök helyettes	Schneider József	ny. felügyelő
V. osztály főnök	Láng László	felügyelő
V. osztály főnök helyettes	Pokor Ferenc	főintéző
Ellátási csoport	Bérczi József	főintéző

X: Szilbereký Béla műszaki főtanácsos, volt üzletigazgatóhelyettes, midőn Budapestről Szegedre visszaérkezett, az üzletvezetőtől megbízást kapott a főnök nélkül maradt szegedi fűtőház vezetésére. A személyzet Szilbereký Bélát örömmel fogadta és 300 aláírást gyűjtve, a helybeli pártok vezetőihez fordultak, hogy nevezett a IV. szt. főnöki állással bizassék meg. A pártok a kérelmet elfogadták és így Szilbereký Béla a IV. oszt. főnöki állást már elfoglalta, Kneffel Sándor pedig helyettese lett.

2. táblázat: A szegedi üzletvezetőség központi létszáma

Osztály	Központi létszám							
	Tisztviselő		Segédtszt		Altiszt		Munkás	
	1944 szept.	1945 aug.	1944 szept.	1945 aug.	1944 szept.	1945 aug.	1944 szept.	1945 aug.
I.	14	12	19	18	7	7	6	7
I/d. csop.	4	5	1	1				
II.	17	13	6	6	1	1		
III.	34	35	18	16	4	5		
IV.	6	6	4	4	1	1		
V.	69	59	12	18	3	2		1
Ellátási csop.	3	3	5	1	2	1	1	3
Összesen	147	133	65	64	18	17	7	11

3. táblázat: A szegedi üzletvezetőség külszolgálati létszáma

Cím	Külszolgálati létszám							
	Tisztviselő		Segédtszt		Altiszt		Munkás	
	1944 szept.	1945 aug.	1944 szept.	1945 aug.	1944 szept.	1945 aug.	1944 szept.	1945 aug.
IV.	60	52	198	173	520	431	2626	2023
VIII.	3	6	25	29	10	9	43	45
IX.	432	378	922	878	667	789	313	334
X.			236	292	269	237	296	295
XI.	16	10	229	219	191	211	392	383
XV.	5	6	23	27	14	12	72	66
Összesen	516	452	1633	1618	1671	1689	3742	3146

I. OSZTÁLY TITKÁRSÁG

Peres ügyek

A 100 pengőt meg nem haladó polgári perekben az I. osztály eljár, büntető perekben a Máv.-ot az osztályfőnök képviselte, mint a szegedi ügyvédi kamarában bejegyzett ügyvéd.

Jelenleg a Máv. elleni pereket még a bíróság nem tárgyalta, mert az államvasutakat budapesti bejegyzett cégnek minősítette és először csak helybeli lakosok peres ügyeivel foglalkozott.

Lakásügyek

Az osztály vezeti a lakásnyilvántartásokat és a rendelkezésre álló lakásokat a város hozzájárulása nélkül is kiutalhatja. A lakásviszonyok az üzletvezetőség területén meglehetősen súlyosak, a rendelkezésre álló természetbeni lakások a szükségletnek csak egy csekély részét tudják kielégíteni és így az alkalmazottaknak – bár azok lakásviszonyai tarthatatlanok – az üzletvezetőség lakás adni nem tud. Az egyre növekvő lakáshiány miatt az üzletvezetőség az áthelyezéseket sem tudja fogadtatni.

Házgondnokság

A házgondnokságnak az üzletvezetőségi épület rendbentartásával sok munkája nem volt, mivel az épület sem bombatámadás, sem az orosz megszállás alatt kárt nem szenvedett. 1944. évi augusztus havában a Szeged személypályaudvaron felrobbant lőszeres vonat az épület tetőzetében némi károkat okozott, ezeket azonban csakhamar helyreállították.

Személyzet igazoltatása

A személyzet igazoltatását május hó elején még nem kezdték meg, mivel az üzletvezetőségnél nem működik igazoló bizottság, hanem csupán a városnál és ez eddig összesen csak két alkalmazottat igazolt. Ezen helyzet javítása miatt az üzletvezetőség egy külön igazoló bizottság felállítását kérte, hogy a visszatért alkalmazottakat az igazolás megtörténte után újból munkába állíthassa.

Nyugdíjasok ügyei

Az üzletvezetőség nyugdíjasok részére a nyugdíjakat csak az ideiglenesen megállapított összeg erejéig fizette ki, miután a központi számfejtő hivatallal a háború alatt az érintkezés lehetetlen volt. Ezen nyugdíjasok ügyei most átvizsgálás alatt állnak és a nyugdíjösszeg különbözeteket a legrövidebb időn belül meg fogják kapni.

Betegségi biztosítási ügyek

Az üzletvezetőség a hadműveletek lezajlása után azonnal hozzáfogott a pályaorvosi körzetek betöltéséhez. Miután a szerződéses pályaorvosok közül nagyon sokan kerületi helyeiket elhagyták, kénytelen volt az üzletvezetőség helyettes pályaorvosokról gondoskodni.

A szegedi üzletvezetőség területén megmaradt szerződéses orvosok a következők:

Dr. Bukovinszky László	körzeti ellenőrző	Szeged
Dr. Kegyes Sándor	körzeti ellenőrző	Békéscsaba
Dr. Ács Sándor	orvosi tanácsadó	Szeged
Dr. Pogány István	orvosi tanácsadó	Szeged
Dr. Hanzély Ferenc	pályaorvos	Mezőberény
Dr. Bittner József	pályaorvos	Kisnyír
Dr. Buda István	pályaorvos	Tótkomlós
Dr. Szilágyi István	pályaorvos	Szeghalom
Dr. Dobos Zoltán	pályaorvos	Békéscsaba
Dr. Udvarhelyi János	pályaorvos	Békéscsaba
Dr. Tokai Lajos	pályaorvos	Szarvas
Dr. Debre Péter	bőrgyógyász	Szeged
Dr. Magossy Sándor	pályaorvos	Szőreg
Dr. Batka István	pályaorvos	Makó
Dr. Jánossy Márton	pályaorvos	Füzesgyarmat
Dr. Kiss Ágoston	pályaorvos	Lakitelek
Dr. Szépe István	pályaorvos	Nagykőrös
Dr. Eszes István	pályaorvos	Szentes
Dr. Molnár László	pályaorvos	Kevermes
Dr. Zaboju Gusztáv	pályaorvos	Kiskőrös
Dr. Sükösd Sándor	pályaorvos	Kiskunfélegyháza

A szegedi üzletvezetőség területén működő helyettes orvosok:

Dr. Zajtai Lajos	pályaorvos	Szeged
Dr. Veszeloyszky Károly	pályaorvos	Szeged
Dr. Feuer Egon	pályaorvos	Szeged
Dr. Varga István	pályaorvos	Szeged
Dr. Jeszenszky Lehel	pályaorvos	Szeged
Dr. Zápory Dezső	fülszakorvos	Szeged
Dr. Sándor József	nőgyógyász	Szeged
Dr. Szabó Dénes	sebész	Szeged
Dr. Sáfrán Stefánia	szemorvos	Szeged

Dr. Huszák István	idegorvos	Szeged
Dr. Papp Sándorné	pályaorvos	Hódmezővásárhely
Dr. László András	pályaorvos	Csongrád
Dr. Sümegi Ernő	pályaorvos	Kistelek
Dr. Rákóczi Viktor	pályaorvos	Szentes
Dr. Sebők Lóránd	pályaorvos	Gyula
Dr. Folkmann János	pályaorvos	Mezőtúr
Dr. Gidófalvi Zachár Pál	pályaorvos	Kiskunmajsa
Dr. Bíró Lajos	pályaorvos	Lökösháza
Dr. Sisa István	pályaorvos	Marosvásárhely(?)
Dr. Ozsvár József	pályaorvos	Kiskundorozsma
Dr. Gárdos Ernő	pályaorvos	Orosháza
Dr. Mlinavits József	pályaorvos	Orosháza
Dr. Vince Endre	pályaorvos	Gyoma
Dr. Cseh József	pályaorvos	Endrőd
Dr. Szilvási János	pályaorvos	Sarkad
Dr. Pásztor István	pályaorvos	Algyő
Dr. Hajós Erzsébet	pályaorvos	Mindszent
Dr. Mészáros György	pályaorvos	Szegvár
Dr. Szabó Margit	pályaorvos	Kunszentmárton
Dr. Sándor Imre	pályaorvos	Déaványa
Dr. Karády József	pályaorvos	Kecskemét
Dr. Szántó István	pályaorvos	Kalocsa
Dr. Hegedűs Dezső	pályaorvos	Kelebia
Dr. Kocsis Antal	pályaorvos	Kiskunhalas
Dr. Halász Károly	pályaorvos	Bácsalmás

I/d. ANYAGBESZERZÉS

Az osztály létszáma ma 5 tisztviselő és 1 segédtszt.

Az anyagbeszerzés csak a legszükségesebb anyagokra terjed ki, a nagyobb mennyiségű és értékeesebb anyagok beszerzése – most amidőn már az igazgatósággal az összekötetés helyreállt – az anyagbeszerzési, illetve a pályafenntartási főosztály hatáskörébe tartozik.

Az állomások kivilágítására repceolajat, karbidot és petróleumot az oroszoktól kapták Romániából, a románok az anyagot átszámították az oroszoknak, akik a Mávot fogják megterhelni. A világításra szükséges lámpabelet, lámpahengert, stb. az üzletvezetőség vidékről szerzi be.

A jelenlegi nehéz gazdasági viszonyok mellett az anyag beszerzése legnagyobb részt kézi bevásárlás útján történik, miután a kereskedő nem hajlandó még az államvasutaknak sem hitelezni. Ezért az üzletvezetőség a vásárló bizottság részére elszámolási előleget folyósít.

4. táblázat: A szegedi üzletvezetőség alá tartozó szertárak létszáma

Szertár	Tisztviselő	Segédtsiszt	Altiszt	Munkás	Összesen
Szeged-Rókus	4	8	3	17	32
Szeged-Rendező	1	3	2	13	19
Kecskemét	-	1	-	3	4
Kiskunfélegyháza	-	2	-	4	6
Békéscsaba	1	4	-	14	19
Mezőtúr	-	1	-	1	2
Szentes	-	1	-	2	3
Vésztő	még nincs felállítva				
Összesen	6	20	5	54	85

A férfimunkás órábére volt május hóban 2,60 P.

A nőimunkás órábére volt május hóban 1,80 P.

Szenet és tűzifát a mozdonyok részére az oroszok adtak, a szén legnagyobb része Romániából (Lupény) származik.

Szenet az alkalmazottak részére az üzletvezetőség még eddig nem szerzett be.

5. táblázat: A szegedi üzletvezetőség szertárai és azok vezetői

Szertár	Szertár vezető	
	neve	rangja
Szeged-Rókus	Bálint Béla	főintéző
Szeged-Rendező	Hódi István	tiszt
Békéscsaba	Földényi József	hivatalnok
Kiskunhalas	Gere László	üzemi segédtsiszt, szertárnok
Kiskunfélegyháza	Klimo Géza	üzemi segédtsiszt, főszertárnok
Kecskemét	Keszég Pál	üzemi segédtsiszt, szertárnok
Mezőtúr	Király József	nb. szertárnok, üzemi segédtsiszt jelölt
Szentes	Kiss Endre	nb. szertárnok, üzemi segédtsiszt jelölt
Vésztő	Hernádi Pál	főtiszt, állomásfőnök

A Szeged-rendezői szertárt az angol-amerikai bombatámadás tönkre tette. A szertár helyreállítására akkor az igazgatóság 400 000 P. hitelt bocsátott rendelkezésre. Az összeg az időközben hatalmasan emelkedett órábérek és anyagárakra való tekintettel természetesen már nem elegendő, ma milliók kellenének a szertár felépítésére.

A békéscsabai szertár szintén megsérült, de csak tető és üvegkárt okozott a bombatámadás. A javítási munkálatok folyamatban vannak.

A többi szertár lényegesen nem sérült meg.

6. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőség alá tartozó szertárak háborús káráról

Szerár	A szerárépületek állapota a háborús cselekmények után	1938. évi pengő értékben a megközelítő kárösszeg nagysága			Összesen
		szerári épületben	leltári tárgyban	anyagokban	
Szeged-Rókus	nem sérült meg	-	333 800	233 000	566 800
Szeged-Rendező	teljesen megsemmisült	200 000	10 000	450 000	660 000
Békéscsaba	a szerárépületet bombatalálat érte, fele használhatatlan, fele nagy javításra szorul	160 000	14 400	125 000	299 400
Kiskunhalas	a szerárépületet kisebb sérülés érte	3 600	12 500	9 200	25 300
Kiskunfélegyháza	a szerárépületet aknatalálat érte, sérülése nem nagymérvű	800	4 200	40 400	45 400
Kecskemét	a szerárépület jelentéktelen sérülést szenvedett	600	1 400	13 900	15 900
Mezőtúr	nem sérült meg	-	160	3 000	3 160
Szentes	az épületkár jelentéktelen	1 800	8 500	125 000	135 300
Vésztő	nem sérült meg	-	-	10 600	10 600

II. OSZTÁLY PÁLYAFENNTARTÁS

Létszám	okt. előtt	ma
Tisztviselő	17	13
Segédtiszt	6	6
Altiszt	1	1
Összesen	24	20

Az üzletvezetőség vonalhálózata volt (km)	
I.a. osztályú vonal	254,260
I.b. osztályú vonal	271,485
II. osztályú vonal	986,023
Összesen	1 511,768

A trianoni határok miatt elveszett (km)	
I.b. osztályú vonal	124,305
II. osztályú vonal	233,816
összesen	358,121

Az üzletvezetőség mai vonalhálózata (km)	
Békéscsabai osztálymérnökség	138,150
Szeghalomi osztálymérnökség	112,175
Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség	155,824
Kecskeméti osztálymérnökség	218,489
Mezőtúri osztálymérnökség	129,374
Szegedi osztálymérnökség	106,959
Szentesi osztálymérnökség	177,137
Bajai osztálymérnökség	167,701
Kiskunhalasi osztálymérnökség	180,724
Összesen	1 386,533

7. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőség volt vonalhálózatáról üzletihossz kilométerekben.

A vonal megnevezése	A vonalak osztályozása				
	I.a.	I.b.	II.	III.	Összesen
Cegléd - Szőreg o.h.	132,633				
Szeged-rendező - Szeged-Tisza p.u.	2,415				
Kiskundorozsma - Dorozsmai szállás	2,142				
Szajol - Lőkősháza o.h.	117,070				
I.a. vonalak összesen					254,260
Szeged-rendező - Szeged-Rókus		4,630			
Össipusztá - Békéscsaba		82,808			
Nagyszalonta - o.h. (Illye felé üzemen kívül)		6,374			
Szeged-Rókus - Békéscsaba		89,685			
Szeged-Rókus - Nagyszéksós o.h.		14,112			
Szeged-rendező - Szeged-elágazás		2,792			
Nagyszéksós o.h. - Horgos - Szabadka		27,840			
Szabadka - Zenta		38,856			

Zenta - Tiszhíd közepe (üzemen kívül)		3,600			
Zenta - Deltavágány (üzemen kívül)		0,788			
I.b. vonalak összesen					271,485
Kecskemét - Kecskemét alsó pu.			3,388		
Kiskunfélegyháza - Csongrád			24,895		
Mezőtúr - Szarvas			20,098		
Lajosmizse - Kecskemét alsó p.u.			20,831		
Kisnyír - Kerekegyháza			8,204		
Kecskemét - Tiszaug			29,759		
Szolnok - Lakitelek - Kiskunfélegyháza			64,958		
Kiskunfélegyháza - Kiskunhalas			45,798		
Csongrád - Szentes			13,415		
Szentes - Orosháza			40,931		
Fábiánsebestyén - Árpádhalom			8,392		
Pusztatényő - Kunszentmárton			34,559		
Kunszentmárton - Szentes			22,209		
Szentes-Hódmezővásárhely-Népkert			34,567		
Szőreg - Vedresháza o.h.			8,577		
Mezőtúr - Túrkeve			15,352		
Hódmezővásárhely - Kákás			31,292		
Kákás - Apátfalva			5,121		
Apátfalva - Magyarcsanád o.h.			4,172		
Szarvas - Orosháza			42,140		
Kisszénás - Kondoros			5,673		
Orosháza - Mezőhegyes			34,894		
Kisújszállás - Dévaványa			29,633		
Dévaványa - Gyoma-Nagyszállás			15,527		
Dévaványa - Szeghalom			20,854		
Püspökladány - Szeghalom			45,962		
Össipusztá - Kótpusztá			47,035		
Szeghalom - Kótpusztá			19,222		
Vésztő - Kötégyán			28,115		
Kecskemét alsó p.u. - Fülöpszállás			38,549		
Békéscsaba - Békés			7,241		

Horgos - Zenta			34,705		
Zenta - Óbecse			37,939		
Óbecse - Újvidék			64,791		
Vaskapu - Titel			37,817		
Titel - Tiszahíd közepe (üzemen kívül)			1,698		
Újverbász - Óbecse			37,710		
II. vonalak összesen			986,023		
Összesítés					
I.a. vonalak	254,260				
I.b. vonalak		271,485			
II. vonalak			986,023		
Mindössze					1 511,768

8. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőség a trianoni határok miatt elveszett vonalhálózatról.

A vonal megnevezése	A vonalak osztályozása				
	I.a.	I.b.	II.	III.	Összesen
Össipusztá - Kőtegyán		46,847			
Nagyszalonta - o.h. (Illye felé üzemen kívül)		6,374			
Nagyszéksós o.h. - Horgos - Szabadka		27,840			
Szabadka - Zenta		38,856			
Zenta - Tiszahíd közepe (üzemen kívül)		3,600			
Zenta - Deltavágány (üzemen kívül)		0,788			
I.b. vonalak összesen		124,305			
Össipusztá - Kőrösnagyharsány o.h.			19,156		
Horgos - Zenta			34,705		
Zenta - Óbecse			37,939		
Óbecse - Újvidék			64,791		
Vaskapu - Titel			37,817		
Titel - Tiszahíd közepe (üzemen kívül)			1,698		
Újverbász - Óbecse			37,710		
II. vonalak összesen			233,816		

Összesítés					
I.b. vonalak		124,305			
II. vonalak			233,816		
Mindössze					358,121

9. táblázat: Kimutatás a Trianon és az átcsoportosítás folytán elveszett osztálymérnökségek és a megmaradt osztálymérnökségek elveszett, illetve szaporodott vonalhosszáról.

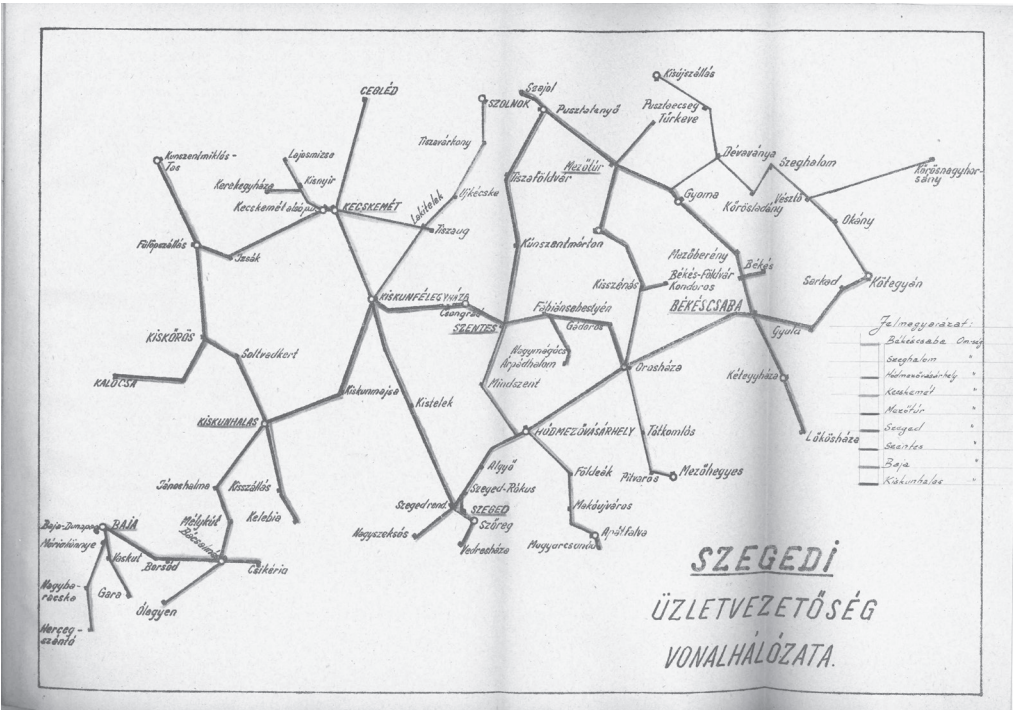
Osztálymérnökség	I.a.	I.b.	II.	III.	Összesen
	osztályú vonalak üzleti hossz kilométerben				
elveszett vonalak					
Újvidéki			179,955		179,955
Szegedi		71,084	118,415		189,499
Békéscsabai		53,221	66,199		119,42
Mezőtúri			66,014		66,014
hozzájött vonalak					
Szeghalmi			113,115		113,115
Bajai		93,17	74,204		167,374
Kiskunhalasi	105,483		76,233		181,716

10. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőségi vonalhálózat megváltoztatása miatt elveszett és hozzájött vonalakról.

A vonal megnevezése	A vonalak osztályozása (üzelti hossz km)				
	I.a.	I.b.	II.	III.	Összesen
Elveszett vonalak					
Püspökladány - Szeghalom			45,962		45,962
Hozzájött vonalak					
Kunszentmiklós-Tass - Kelebia	105,483				
Csikéria - Baja		45,819			
Baja - Gara			22,397		
Baja-Szállásváros - Hercegszántó			30,149		
Baja - Dunaparti átrakóvágány		3,273			
Bácsalmás - Ólegyen			21,658		
Kiskunhalas - Bácsalmás		44,078			
Kiskőrös - Kalocsa			30,462		
Összesen	105,483	93,170	104,666		303,319

11. táblázat: Összesítő kimutatás a szegedi üzletvezetőségnek a trianoni és az új átcsoportosítás folytán elveszett, szaporodott és jelenlegi vonalhosszairól üzletihosszkiométerben mérve.

Vonalak osztályozása	Volt km	Csökkentés km	Szaporodás km	Jelenlegi km
I.a. osztályú vonal	254,260	-	105,483	359,743
I. b. osztályú vonal	271,485	124,305	93,170	240,350
II. osztályú vonal	986,023	279,778	104,666	810,911
Összesen	1 511,768	404,083	303,319	1 411,004
Levonva a jelenlegi km.	1 411,004			
Összes veszteség	100,764			



2. térkép: Szegedi üzletvezetőség vonalhálózata (osztálymérnökségek szerinti beosztás)

**12. táblázat: A szegedi üzletvezetőség osztálymérnökségeinek mai vonalbeosztása
(üzleti hossz km)**

A vonalak részletezése	Volt	Elveszett	Hozzájött	Összes	Jegyzet
	kilométer				
<u>Békéscsabai osztálymérnökség</u>					
Gyoma - Lőkösháza	68,267	-	-	68,267	
Békésföldvár - Békés	7,241	-	-	7,241	
Békéscsaba - Kötegyán	82,208	46,847	-	35,961	
Vésztő - Kötegyán	28,115	-	-	28,115	
Püspökladány - Szeghalom	45,962	45,962	-	-	A püspök- ladányi osz- tálymérnök- ség kapta
Szeghalom - Kótpusztá	19,222	19,222	-	-	A szeghalmi osztálymér- nökség kapta
Kótpusztá - Össipusztá	47,035	47,035	-	-	
Nagyszalonta - o.h. (Illye)	6,374	6,374	-	-	Üzemen kívül
Megmaradt vonalhossz összesen				139,584	
<u>Szeghalmi osztálymérnökség</u>					
Kisújszállás - Dévaványa	-	-	29,633	29,633	Újonnan felállítva
Dévaványa - Kótpusztá	-	-	40,076	40,076	Újonnan felállítva
Dévaványa - Gyoma-Nagyállás	-	-	15,527	15,527	Újonnan felállítva
Kótpusztá - Kőrösnagyharsány	-	-	27,879	27,879	Újonnan felállítva
Vonalhossz összesen				113,115	
<u>Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség</u>					
Békéscsaba - Szeged-Rókus	89,685	-	-	89,685	
Orosháza - Mezőhegyes	34,894	-	-	34,894	
Hódmezővásárhely - Kákás	31,292	-	-	31,292	
Kákás - Apátfalva	5,121	-	-	5,121	(Peage vonal)

Apátfalva - Magyarcsanád	4,172	-	-	4,172	
Vonalhossz összesen				165,164	
<u>Kiskunhalasi osztálymérnökség</u>					
Kunszentmiklós-Tass - Kelebia	105,483	-	-	105,483	
Kiskőrös - Kalocsa	30,462	-	-	30,462	
Kiskunfélegyháza - Kiskunhalas	-	-	45,771	45,771	Szegedi osztálymérnökségtől
Vonalhossz összesen				181,716	
<u>Szegedi osztálymérnökség</u>					
Kiskunfélegyháza - Szeged - Szőreg o.h.	74,827			74,827	
Szeged-rendező p.u. - Szeged-teher p.u.	2,414			2,414	
Szeged-rendező p.u. - Szeged-Rókus	4,630			4,630	
Szeged-Rókus - Nagyszéksós	14,112			14,112	
Szőreg - Vedresháza	8,577			8,577	
Kiskundorozsma – Dorozsmai szállások	2,142			2,142	
Szeged-rendező p.u. - Szeged-elág.	2,792			2,792	
Kiskunfélegyháza - Kiskunhalas	45,771	45,771			Kiskunhalasi osztálymérnökséghez
Nagyszéksós - Szabadka	27,840	27,840			Trianon túlra esik
Szabadka - Zenta	38,856	38,856			Trianon túlra esik
Zenta - Tiszahíd közepe	3,600	3,600			Trianon túlra esik
Zenta-deltavágány	0,788	0,788			Trianon túlra esik
Megmaradt vonalhossz összesen				109,494	

<u>Kecskeméti osztálymérnökség</u>					
Cegléd - Kiskunfélegyháza	57,806			57,806	
Kecskemét - Tiszaug	29,759			29,759	
Kecskemét - Kecskemét-alsó	3,388			3,388	
Kecskemét-alsó - Fülöpszállás	38,549			38,549	
Lajosmizse - Kecskemét-alsó	20,831			20,831	
Kisnyír - Kerekegyháza	8,204			8,204	
Szolnok - Lakitelek - Kiskunfélegyháza	64,958			64,958	
Vonalhossz összesen				223,495	
<u>Szentesi osztálymérnökség</u>					
Szentes - Hódmezővásárhely-Népkert	34,567			34,567	
Pusztatenyő - Kunszentmárton	34,559			34,559	
Kunszentmárton - Szentes	22,209			22,209	
Orosháza - Szentes - Kiskunfélegyháza	79,171			79,171	
Fábiánsebestyén - Árpádhalom	8,392			8,392	
Vonalhossz összesen				178,898	
<u>Mezőtúri osztálymérnökség</u>					
Szajol - Gyoma	48,803			48,803	
Mezőtúr - Túrkeve	15,352			15,352	
Mezőtúr - Szarvas	20,098			20,098	
Szarvas - Orosháza	42,140			42,140	
Kisszénás - Kondoros	5,673			5,673	
Kisújszállás - Dévaványa	29,633	29,633			Szeghalmi osztálymérnökség
Dévaványa - Gyoma-Nagyszállás	15,527	15,527			Szeghalmi osztálymérnökség
Dévaványa - Szeghalom	20,854	20,854			Szeghalmi osztálymérnökség
Megmaradt vonalhossz összesen				132,066	

<u>Bajai osztálymérnökség</u>				
Csikéria - Baja	45,819			45,819
Baja - Gara	22,397			22,397
Baja-Szállásváros - Hercegszántó o.h.	30,149			30,149
Baja - Dunaparti átrakó vágány	3,273			3,273
Bácsalmás - Ólegyen o.h.	21,658			21,658
Kiskunhalas - Bácsalmás	44,078			44,078
Vonalhossz összesen				167,374

**13. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőség mai vonalhálózatáról
osztálymérnökségek szerint (építési hossz).**

Osztálymérnökség	Vonالرész	Egyenként (km)	Összesen (km)
Békéscsaba	Gyoma - Lökösháza o.h.	68,580	138,150
	Vésztő - Kőtegyán	27,513	
	Békéscsaba - Kőtegyán o. h.	34,950	
	Békéscsaba - Kőtegyán o. h.	7,107	
Szeghalom	Kisújszállás - Dévaványa	28,894	112,175
	Dévaványa - Kótpusztá	39,435	
	Kőrösnagyharsány o.h. - Kótpusztá	28,060	
	Dévaványa - Gyoma-Nagyszállás	15,786	
Hódmezővásárhely	Békéscsaba - Szeged-Rókus	87,668	155,824
	Orosháza - Mezőhegyes	33,888	
	Hódmezővásárhely - Kákás	30,521	
	Apátfalva - Magyarcsanak o.h.	3,747	
Kecskemét	Cegléd - Kiskunfélegyháza	57,530	218,489
	Kecskemét - Tiszaug	28,858	
	Kecskemét - Kecskemét-alsó p.u.	2,766	
	Kecskemét-alsó p.u. - Fülöpszállás	37,917	
	Lajosmizse - Kecskemét-alsó p.u.	20,272	
	Kisnyír - Kerekegyháza	8,298	
	Szolnok - Lakitelek - Kiskunfélegyháza	38,346	
	Lakitelek - Kiskunfélegyháza	24,502	

Mezőtúr	Szajol - Gyoma	48,028	129,374
	Mezőtúr - Túrkeve	14,982	
	Mezőtúr - Szarvas	19,754	
	Szarvas - Orosháza	41,093	
	Kisszénás - Kondoros	5,517	
Szeged	Kiskunfélegyháza - Szeged - Szőreg o.h.	74,404	106,959
	Szeged-rendező p.u. - 55. sz. kitérőtől Szeged Tisza p.u.	1,870	
	Szeged-rendező p.u. - Szeged-Rókus	3,459	
	Szeged-Rókus - Nagyszéksós o.h.	15,107	
	Szőreg - Vedresháza o.h.	8,002	
	Kiskundorozsma - Dorozsmai szállások	2,145	
	Szeged-rendező p.u. - beágazás a Szeged-Rókus-szabadkai vonalba	1,972	
Szentés	Szentés – Hódmezővásárhely-Népkert	34,375	177,137
	Pusztatenyő - Kunszentmárton	34,648	
	Kunszentmárton - Szentés	22,149	
	Orosháza - Szentés - Kiskunfélegyháza	77,457	
	Fábiánsebetyén - Árpádhalom	8,508	
Baja	Csikéria o.h. - Baja 630+00 szelvényig	50,308	167,701
	Baja - Gara o.h.	22,091	
	Baja-szállásváros - Hercegszántó o.h.	29,684	
	Baja-dunaparti átrakóvágány	1,351	
	Bácsalmás - Ólegyen o.h.	21,191	
	Kiskunhalas - Bácsalmás	43,076	
Kiskunhalas	Kunszentmiklós-Tass - Kelebia o.h.	105,853	180,724
	Kiskőrös - Kalocsa	29,969	
	Kiskunfélegyháza - Kiskunhalas	44,902	
Összesen			1136,208

14. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőség vonalhosszáról és a helyreállítási munkálatokról.

Vonal megnevezése	Vonalhossz km	Trianoni határon		Helyreállítási munka		Jegyzet
		innen	túl	kész	munká- ban	
Cegléd - Szőreg	131,934	131,934	-	kész	-	Szeged rend. p.u. és Tisza p.u.
Szeged-rendező - Szeged Tisza	1,870	1,870	-	kész	-	
Kiskundorozsma - Dorozsmai szállások	2,145	2,145	-	kész	-	
Szajol - Lőkősháza	116,687	116,687	-	kész	-	
Szeged-rendező - Szeged-Rókus	3,459	3,459	-	kész	-	
Össipusza - Békéscsaba	81,405	34,980	46,425	kész	-	
Nagyszalonta (Ille felé)	6,374	-	6,374	kész	-	
Szeged-Rókus - Békéscsaba	88,922	88,922	-	kész	-	
Szeged-Rókus - Nagyszéksós	13,853	13,853	-	kész	-	
Szeged-rendező - Szeged-elágazás	1,972	1,972	-	kész	-	
Kecskemét - Kecskemét alsó	2,766	2,766	-	kész	-	
Kiskunfélegyháza - Csongrád	24,717	24,717	-	kész	-	
Mezőtúr - Szarvas	19,754	19,754	-	kész	-	
Lajosmizse - Kecskemét alsó	20,272	20,272	-	kész	-	
Kisnyír - Kerekegyháza	8,298	8,298	-	kész	-	
Kecskemét - Tiszaug	28,858	28,858	-	kész	-	
Szolnok - Lakitelek - Kiskunfélegyháza	62,848	62,848	-	kész	-	
Kiskunfélegyháza - Kiskunhalas	44,902	44,902	-	kész	-	
Csongrád - Szentes	12,518	12,518	-	kész	-	
Szentes - Orosháza	40,222	40,222	-	kész	-	

Fábiánsebestyén - Árpádhalm	8,508	8,508	-	kész	-	
Pusztatenyő - Kunszentmárton	34,648	34,648	-	kész	-	
Kunszentmárton - Szentés	22,149	22,149	-	kész	-	
Szentés – Hódmezővásárhely-Népkert	34,385	34,385	-	kész	-	
Szőreg - Vedresháza	8,002	8,002	-	kész	-	
Mezőtúr - Túrkeve	14,982	14,982	-	kész	-	
Hódmezővásárhely - Kákás kitérő	30,521	30,521	-	kész	-	
Apátfalva - Magyarcsanád	3,747	3,747	-	kész	-	
Szarvas - Orosháza	41,093	41,093	-	kész	-	
Kisszénás - Kondoros	5,517	5,517	-	kész	-	
Orosháza - Mezőhegyes	33,888	33,888	-	kész	-	
Kisújszállás - Dévaványa	28,894	28,894	-	kész	-	
Dévaványa - Gyoma-Nagyszállás	15,786	15,786	-	kész	-	
Dévaványa - Szeghalom	28,178	28,178	-	kész	-	
Püspökladány - Szeghalom	45,375	45,375	-	kész	-	
Össipusztá - Kótpusztá	46,808	26,766	20,042	kész	-	
Szeghalom - Kótpusztá	19,257	19,257	-	kész	-	
Vésztő - Kőtegyán	27,513	27,513	-	kész	-	
Kecskemét alsó - Fülöpszállás	37,917	37,917	-	kész	-	
Békéscsaba - Békés	7,107	7,107	-	kész	-	

Úgy ezen, mint az alábbi, egyes címek szerint részletezett bombakár összegek a múlt évi júniusi egységárakkal, az anyag- és leltárlajstromi egységárakkal vannak számítva (Pengő).⁴⁵

IV. címen felmerült	1 960 000
V. címen felmerült	28 188 000
VI. címen felmerült	3 505 000
VII. címen felmerült	12 628 000
XXIV. címen felmerült	8 936 000
Összesen	55 217 000

⁴⁵ IV. cím= pályafenntartási szolgálat.

V. cím = alépítmény (töltések, bevágások, alagutak és hidak)

VI. cím = felépítmény (kavics- vagy zúzottkő ágyazat, talpfák, sinszálak és kapcsolószerkek)

VII. cím = magasépítmény

XXIV. cím = vegyes kiadások

15. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőség vonalain felrobbantott átereszekről és hidakról darab szám szerint.

Vonal	felrobbantott átereszek és hidak				Nagyobb méretű hidak részletezése
	1-14 méter	15-49 méter	50- méter	Összesen db.	
Cegléd - Szőreg	2 vashíd, 1 kavicságyas, 1 boltozott		1 vas	5	Szegedi Tisza-híd: 354,39 m
Szajol - Lőkősháza		2		2	Berettyó-híd, Körös-híd összhossz: 276,1 m
Össipusztá - Békéscsaba		1		1	Fehér-Körös-híd: 46 m
Szeged-Rókus - Békéscsaba			1	1	Algyői Tisza-híd: 442 m
Mezőtúr - Szarvas			1	1	Körös-híd: 210 m
Csongrád - Szentes			1	1	Csongrádi Tisza-híd: 483,2 m
Pusztatenyő - Kunszentmárton - Szentes			1	1	Körös-híd: 210 m
Lajosmizse - Kecskemét	1 betoncső			1	
Kisnyír - Kerekegyháza	5 csőáteresz			5	
Apátfalva - Magyarcsanak	1			1	4 m fesztáv
Kisújszállás - Dévaványa		1		1	Berettyó-híd: 30 m
Püspökladány - Szeghalom		1		1	
Szeghalom - Kótpusztá			1	1	Berettyó-híd: 75 m
Kecskemét - Fülöpszállás	9 betoncső, 5 kavicságyas				

Helyre vannak állítva a következő hidak:

Mezőtúri Berettyó-híd

Kunszentmártoni Körös-híd

Halásztelki Körös-híd

Gyoma-Nagyszállási Körös-híd

Szegedi Tisza-híd

Szeghalmi Sebes-Körös-híd

Gyulai Fekete-Körös-híd

Kákai Maros-híd (MÁV)

Nincsenek helyreállítva:

Pusztacseegi Berettyó-híd

Szeghalmi berettyó-híd

Gyulai Fehér-Körös-híd

Algyői Tisza-híd

Csongrádi Tisza-híd

Kákai Maros-híd (SzCsEV)

16. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőség területén előállott pályafenntartási károkról pengőbe

Vonal	Bombakár			Hadicselekmények okozta károk			Összesen
	V. c.	VI. c.	VII. c.	V. c.	VI. c.	VII. c.	
Szajol - Lőkösháza	35 000	358 740	1 237 931	162 166	662 335	694 378	3 150 550
Szeged-rendező - Békéscsaba - Kőtegyán	130 000		567 453	5 002 304	102 403	391 540	6 193 700
Cegléd - Szeged - Óbéba	2 466 130	1 717 806	4 240 110	3 100 300	163 568	1 170 840	12 858 754
Vésztő - Kőtegyán	1 600			400	300	3 000	5 300
Dévaványa - Kótpusztá - Kőrösnagyharsány	92 100			900	2 000	77 000	172 000
Kecskemét - Fülöpszállás	14 300			1 600	105 100	105 700	226 700
Kecskemét - Lajosmizse	600			1 600	64 500	41 000	107 700
Kisnyír - Kerekegyháza	4 000				22 200		26 200
Pusztatenyő - Szentes	68		53 000	106 762	118 141	91 407	369 378
Szentes - Hódmezővásárhely	140		1 040		3 539	13 811	18 530
Kiskunfélegyháza - Csongrád					25 666	20 950	46 616
Csongrád - Szentes				5 000 000	17 700	26 040	5 043 740
Szentes - Orosháza				30 000			30 000
Orosháza - Mezőhegyes				2 586	7 381	6 480	16 447
Hódmezővásárhely - Magyarcsanak				3 056	11 434	6 185	20 675
Mezőtúr - Szarvas				1 000	4 740	1 900	7 640
Szarvas - Orosháza				368	4 103	524	4 995
Gyoma - Dévaványa - Szeghalom				500	1 374	2 748	4 622

Kisújszállás - Dévaványa				30 100	2 479	4 959	37 538
Csikéria - Baja		12 000	35 000		62 800	238 000	347 800
Baja - Gara					600	6 000	6 600
Kiskunhalas - Ólegyen					8 000	50 000	58 000
Bajai Duna-híd	8 000 000			4 000 000			12 000 000
Szolnok - Kiskunfélegyháza					5 300	24 500	29 800
Kecskemét - Lakitelek - Tiszaug					10 180	1 500	11 680
Kiskunfélegyháza - Kiskunhalas					7 800	30 000	37 800
Mezőtúr - Túrkeve					2 588	4 702	7 290
Békés - Békésföldvár						200	200
Szőreg - Vedresháza						900	900
Baja - Hercegszántó						20 000	20 000
Soroksár - Kelebia						3 449 800	3 449 800
Kiskőrös - Kalocsa						9 900	9 900
Összesen	10 743 938	2 088 546	6 134 534	17 443 642	1 416 231	6 493 964	44 320 855

Üzlet- vezetőség	Bombakár			Hadicselekmények okozta károk			Összesen
	V. c.	VI. c.	VII. c.	V. c.	VI. c.	VII. c.	
Budapest (1945 júl. pengőérték!)	5 323 500	17 905 250	594 779 540	595 281 500	3 412 961 750	2 140 193 230	6 766 444 770
Miskolc		1 920 000	20 264 000	41 940 000	43 206 000	60 348 000	167 678 000
Debrecen	8 599 150	2 198 250	10 613 850	87 411 350	23 986 050	22 769 750	155 588 400
Pécs	18 546 490	12 671 070	4 729 101	400 245	2 015 320	2 339 900	40 702 126
Szombathely	400 000	1 340 000	26 700 000	186 200 000	3 400 000	11 000 000	229 040 000

17. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőség osztálymérnökségeinek vonalain felmerült háborús károkról címek szerint részletezve

Vonal megnevezése	V. cím	VI. cím	VII. cím
<u>Békéscsabai osztálymérnökség</u>			
Gyoma - Lőkösháza	35 000	856 500	1 659 100
Kötegyán - Békéscsaba	130 000	15 000	46 000
Vésztő - Kötegyán	2 000	300	3 000
Déaványa - Kótpusztá - Kőrösszakál	93 000	2 000	77 000
Békés - Békésföldvár	-	-	200
Összesen	260 000	873 800	1 785 300
<u>Kecskeméti osztálymérnökség</u>			
Cegléd - Kiskunfélegyháza	25 000	132 720	171 650
Kecskemét - Fülöpszállás	15 900	105 100	112 050
Kecskemét alsó - Lajosmizse	2 200	64 500	41 000
Kisnyír - Kerekegyháza	4 000	22 200	25 000
Szolnok - Kiskunfélegyháza	-	5 300	2 300
Kecskemét - Lakitelek - Tiszaug	-	10 180	1 500
Összesen	47 100	340 000	353 500
<u>Szegedi osztálymérnökség</u>			
Kiskunfélegyháza - Óbéba	5 430 300	1 633 310	5 301 850
Kiskunfélegyháza - Kiskunhalas	-	7 800	30 000
Szőreg - Vedresháza	-	-	900
Szeged-Rókus-Tiszahíd - Rőszke Szeged-Rókus - Szeged-rendező	150	-	-
Összesen	5 430 450	1 641 110	5 332 750
<u>Szentesi osztálymérnökség</u>			
Pusztatenyő - Szentes	106 830	118 141	144 407
Orosháza - Csongrád	5 030 000	17 700	26 040
Szentes - Hódmezővásárhely	140	3 499	14 851
Kiskunfélegyháza - Csongrád	-	25 666	20 950
Összesen	5 136 970	165 006	206 248

<u>Hódmezővásárhelyi osztálymérnökség</u>			
Tisza-híd - Békéscsaba	5 002 154	87403	890 993
Orosháza - Mezőhegyes	2 586	7 381	6 480
Hódmezővásárhely - Magyarcsanak	3 056	11 434	6 185
Összesen	5 007 796	106 218	903 658
<u>Mezőtúri osztálymérnökség</u>			
Szajol - Gyoma	162 166	43 275	204 610
Mezőtúr - Szarvas	1 000	4 740	1 900
Szarvas - Orosháza	368	4 103	524
Déványa - Szeghalom	500	713	1 262
Kisújszállás - Déványa	30 100	2 479	1 859
Mezőtúr - Túrkeve	-	2 588	4 702
Gyoma - Déványa	-	661	1 486
Összesen	194 134	58 559	216 343
<u>Bajai osztálymérnökség</u>			
Csikéria - Baja	100 000	74 800	273 000
Baja - Gara	-	600	6 000
Baja - Hercegszántó	-	-	20 000
Kiskunhalas - Ólegyen	-	8 000	50 000
Összesen	100 000	83 400	349 000
<u>Kiskunhalasi osztálymérnökség</u>			
Soroksár - Kelebia	1 530	232 244	3 449 800
Kiskőrös - Kalocsa	9 600	4 440	9 900
Összesen	11 130	236 684	3 459 700
Bajai Duna-híd	12 000 000		
Mindössze	28 187 580	3 504 777	12 606 499

Üzletvezetőség	V. cím	VI. cím	VII. cím
Budapesti Üv. (1945 júl. pengő érték!)	600 605 000	3 430 867 000	2 734 972 770
Miskolc	16 310 000	11 960 000	4 770 000
Debrecen	3 219 000	6 924 800	2 366 000

Pécs	18 536 635	14 393 390	6 897 001
Szombathely	23 600 000	350 000	1 700 000

18. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőség vonalain alkalmazott sebességkorlátozásokról.

Vonal	Szelvény	Sebesség km/óra		Jegyzet
		volt	jelenleg	
Szeged - Újszeged	4578/82	80	20	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig
Nagykőrös - Katonatelepe	3577/78	100	25	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig
Cegléd - Nyársapát	3433/34	100	5	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig
Cegléd - Nyársapát	3554/55	100	25	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig
Nyársapát - Nagykőrös	3561/62	100	25	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig
Kőröstarcsai tanyák - Mezőberény	1063/68	100	95	Állandó sebességkorlátozás
Békéscsaba állomás	1233/53	-	40	Állandó sebességkorlátozás
Püspökladány - Szeghalom	336/40	-	25	Állandó sebességkorlátozás
Püspökladány - Szeghalom	367/374	-	25	Állandó sebességkorlátozás
Kunszentmárton - Homok	33+2-33+460	50	15	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig
Hódmezővásárhely - Hódmezővásárhely-Népkert	1556/57	70	5	Július hóban korlátozás
Szajol - Lőkősháza	615/616	100	10	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig
Csugar állomás IV. sz. vágány	622/636	-	10	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig
Mezőtúr - Nagylapos	701/702	-	5	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig
Nagylapos - Gyoma	861/863	80	5	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig
Mezőtúr - Szarvas	139/141+5	40	15	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig

Mezőtúr - Túrkeve	111/114	40	15	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig
Kecskemét - Kecskemét alsó	18/19	60	5	Sebességkorlátozás bizonytalan ideig

A hidak miatt a következő sebességkorlátozások vannak:

Mezőtúri Berettyó-híd	5 km/óra
Halásztelki Kőrös-híd	15 km/óra
Kunszentmártoni Kőrös-híd	15 km/óra
Gyoma-Nagyszállási Kőrös-híd	5 km/óra
Szegedi Tisza-híd	20 km/óra

A szegedi üzletvezetőség az orosz csapatok bevonulása után az alábbi nagyobb pályafenntartási munkákat végezte május hó elejéig:

A szegedi Tisza-híd, Szarvas-hídcsongrádi Tisza-híd (felszedték), kunszentmártoni Kőrös-híd ideiglenes helyrehozatala.

Szegeden: mozdonyszín építés, emeletes szivattyúház építés, Szeged-Tisza, Szeged-személy és Szeged-rendező pályaudvarokon vízvezeték helyreállítás. Szeged-Rókuson szertári vágány meghosszabbítás, „Helvétia” nevű vágánycsoportnál 2 vágány hozzátoldás.

Szeged-személy és rendező pályaudvarokon bombatámadások által tönkrement vágányzat megújítása.

Békéscsabán a tönkrement fordítókorong helyett deltavágány építése, az állomási tönkrement vágányhálózat helyreállítása és a városban az orosz parancsnokság rendeletére a Gubó gyárhoz iparvágány építés.

Kecskemét, Kecskemét-Máriaváros, Kiskunfélegyháza és Kisnyír állomásokon tönkrement váltók helyreállítása.

Az összes vonalakon a szórványos vágányrongálások helyreállítása mintegy 4 km hosszban, az állomási mellékvágányok anyagának felhasználása mellett.

Folyamatban lévő nagyobb munkák:

Szegeden pályafenntartási műhely és a körfűtőház helyreállítása, fordítókorong javítás, víztorony felszálló vezetékének szigetelése és vízvezetéki javítási munkálatok.

Algyői Tisza-hídnál személyátjáró létesítése.

Gyulai vízház épület helyreállítása.

Kecskemét, Kecskemét alsó, Orosháza és Békéscsaba állomásokon a megrongált felvételi épület helyreállítási munkálatai.

Pályafenntartási műhely

Az üzletvezetőségi II. osztály kezeli a szegedi pályafenntartási műhelyt is, amelynek létszáma múlt évi október hónapig 140 volt, és ezt a létszámot a mai napig is tartja.

A műhely általában sorompókészítéssel, talpfák pántjainak gyártásával, szertári tartányok, hajtókák, állomási leltári tárgyak és szerszámok javításával foglalkozik. Jelenleg a műhely az itt felsoroltakon kívül még az algyői Tisza-hídhoz és a gyulai Kőrös-hídhoz is készít

vasalásokat, szivattyúkat hoz rendbe és a fűtőház vízvezetékének helyreállítási munkálatait is intézi.

A pályafenntartási műhely az oroszok bevonulása után az alábbi fontosabb munkálatokat végezte:

Tisza-híd helyreállítási munkálatai öt hónapon keresztül.

Szegedi vízház helyreállítási munkálatai.

Szeged-rendező pályaudvaron vízvezetékek javítása.

Az orosz parancsnokság részére 6 drb. hajtóka készítése.

A pályafenntartási műhely bombatalálát folytán megsérült részének rendbehozatala.

Az orosz parancsnokság részére különböző kocsik javítása és lópatkolás.

Szegedi osztálymérnökség részére pályakocsik javítása.

Szeged állomáson és a környező vasúti épületekben, melyeket az oroszok kórház, vagy lakóépület részére lefoglaltak, a bombatámadás folytán megsérült ablakok üvegezési és asztalos munkálatainak elvégzése.

19. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőség területén működő osztálymérnökségek személyzetéről (október előtti és mai létszám).

Osztálymérnökség	Szeged		Békéscsaba		Mezőtúr		Szentés		Hódmezővásárhely		Kecskemét		Kiskunhalas		Baja		Összesen	
	szept.	ma	szept.	ma	szept.	ma	szept.	ma	szept.	ma	szept.	ma	szept.	ma	szept.	ma	szept.	ma
Mérnök	2		1	1	1	1	2	2	1		2	1	1	1	3	1	13	7
Havidíjas mérnök							1	1									1	1
Műszaki tisztviselő	10	5	2		2	3	1	2	1	2	3	2	2	2	3	4	24	20
Képesített vizsg. tisztviselő	8	6	2	2			2	2	1	3	4	5	1	2	4	4	22	24
Segédtszt	11	11	7	7	7	6	8	6	6	5	9	7	5	5	11	11	64	58
Kezelőnő	2	1	3	2	1		2	2	1	4	1	1	3	2			13	12
Altiszt	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	8
Pályamester	20	13	22	19	14	12	12	12	10	11	12	11	16	14	15	11	121	103
Pályaaőr	86	88	87	61	38	27	27	18	43	24	54	58	82	75	95	72	512	423
Munkás	410	300	395	291	217	358	143	151	238	197	270	191	373	215	580	320	2626	2023
Összesen	550	425	520	384	281	408	199	197	302	247	356	277	484	317	712	424	3404	2679

III. FORGALMI ÉS KERESKEDELMI OSZTÁLY

20. táblázat: Az osztály csoportvezetői

Csoport	Név	Rangfokozat
Forgalmi csoport	Bérczy István	felügyelő
Kereskedelmi csoport	Simor János	felügyelő
Kocsiintézőség	Radnay Géza	intéző
Távirda	Szűcs Sándor	szemaforfelvigyázó
Statisztika	Wizholczer József	felügyelő
Menetkedvezmény	Szabó Zsigmond	felügyelő
Gazdasági ügyek	Az osztályfőnök intézi	
Személyzeti ügyek	Az osztályfőnök intézi	

21. táblázat: Létszám

Cím	1944 okt. hó előtt	Ma
<u>Központi létszám</u>		
Mérnök	1	
Jogász	3	
Szaktisztviselő	30	14
Négy középiskolás	2	
Irodai segédtszt	8	8
Állomás előljáró és felvigyázó	12	4
Telefonkezelő		3
Irodai altiszt	4	3
Összesen	60	32
<u>Külszolgálati létszám</u>		
VIII. cím	529	382
IX. cím A. tábl.	270	163
IX. cím B. tábl.	546	452
IX. cím C. tábl.	750	548
X. cím B. tábl.	260	144
X. cím C. tábl.	265	233
Laktanyaőr	4	5
Raktári munkás	102	50
Állomási munkás	11	2
Poggyászhordár	48	2
Összesen	2785	1981

A vonatkísérő személyzet esetről-esetre történő vezénylés alapján utazik, mert f. évi május haváig nem volt oly rendszeres vasútforgalom, hogy a vonatkísérő személyzet részére fordulót meg lehetett volna állapítani.

A személyzet sokszor annyira igénybe van véve, hogy az üzletvezetőség kénytelen a fölös állomási személyzetet is vonatkísérő szolgálatra beosztani.

Kocsiintézés

Az üzletvezetőség központjában úgy a személy- mint a teherkocsik kiállítását csak az orosz katonai parancsnoksághozjárulásával lehet eszközölni.

Kocsilétszám jelentést az állomások az orosz vasúti katonai parancsnokságnak adnak, az üzletvezetőség csak az orosz katonai parancsnokság előzetesen nyert engedélye alapján hatalmazhatja fel az állomást a kocsik megrakására.

Nagy hiány van jelzőeszközökben úgy az állomási, mint a tolató és a vonatkísérő személyzetnél. Hasonló a helyzet a világító és fűtőanyagok dolgában is.

Személy- és áruforgalom

A polgári áruforgalom szünetel, az orosz katonai parancsnokság csak kivételesen ad engedélyt a polgári kocsirakományú áru felvételére.

A kecskeméti orosz vasúti parancsnokság Cimbál ezredes rendeletére f. évi április hó 1-én a menetjegyeket és fuvardíjakat a felszabadulás előtt érvényben volt díjszabás háromszorosára emelte fel. A felemeléssel kapcsolatban az oroszok az eddig érvényben volt jegyellátmány rendszert megszüntették és számadási rendszerre tértek át.

Jegyellenőrzést a megnövekedett létszámú jegyvizsgálókon kívül 6 jegyvizsgáló főkalauz látja el.

Az orosz áruszállításokkal kapcsolatosan erősebben igénybe vett vonalakon saját állomási személyzetünkön kívül orosz személyzet is teljesít szolgálatot.

A szeged-ceglédi, szeged-szabadkai és szeged-nagykikindai vonalakon a forgalmi szolgálatot az üzletvezetőség központjában működő orosz és magyar menetirányítók intézik.

A nagyobb baleseteket az orosz katonai vasúti parancsnoksággal közösen, a kisebbeket saját hatáskörükben vizsgálják meg az üzletvezetőség tisztviselői és tárgyalják le.

A távírdaintézőség nagy erővel végzi a jelzők, telefonok, távírdák és harangjelző berendezések, valamint a biztosítóberendezések helyreállítási munkálatait. A működésben lévő értekezési berendezéssel ellátott vonalhálózatot külön térképen tüntetjük fel.

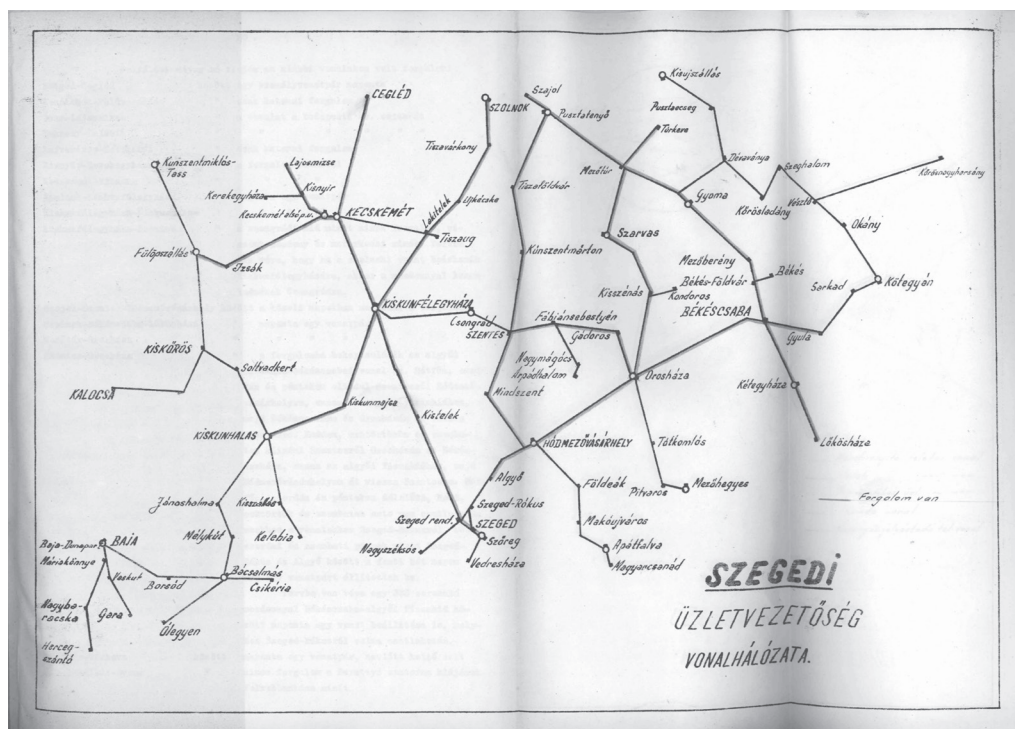
Nagy a hiány a hivatalos nyomtatványokban, s ezért a vonatok sokszor menetlevél nélkül közlekednek, vagy a lelkiismeretesebb vonatkísérő személyzet különféle papíron jegyzi fel a fontosabb adatokat. Az említett körülmények a statisztikai adatszolgáltatás pontosságának hátrányára szolgálnak.

A vonal forgalmának a háborús körülmények következtében történt beszüntetését és újbóli megnyitását az egyes vonalaknál a túloldali kimutatás tünteti fel.

22. táblázat: Forgalom szüneteltetés a szegedi üzletvezetőségénél.

Vonal	Forgalom	
	megszűnt	megindult
Kecskemét - Lajosmizse - Kisnyír - Kerekegyháza	1944.11.08	1944.11.30
Szeged - Szabadka	1944.10.09	1944.10.21
Szeged - Kiskunfélegyháza	1944.10.09	1944.10.31
Kiskunfélegyháza - Kecskemét	1944.10.24	1944.11.04
Kecskemét - Cegléd	1944.11.01	1944.11.13
Békéscsaba - Lőkösháza	1944.09.22	1944.10.10
Békéscsaba - Szolnok	1944.10.06	1944.10.10
Szeged - Békéscsaba	1944.10.06	1944.11.03 (Algyőig)
Algyői híd - Békéscsaba	1944.10.06	1945.01.17
Békéscsaba - Kőtegyán	1944.10.06	1945.02.12 (Gyuláig)
Szeged - Szőreg	1944.08.24	1944.11.12
Kecskemét - Fülöpszállás	1944.10.31	1944.11.30
Kecskemét - Tiszaug	1944.10.31	még szünetel
Kiskunhalas - Kiskunfélegyháza	1944.10.22	1945.02.08
Kiskunfélegyháza - Szentes	1944.10.14	még szünetel
Szentes - Orosháza	1944.10.07	1944.10.10
Fábiánsebestyén - Árpádhalom	1944.10.07	még szünetel
Szolnok - Kiskunfélegyháza	1944.10.14	még szünetel
Szolnok - Szentes - Hódmezővásárhely	1944.10.07	még szünetel
Mezőtúr - Orosháza	1944.10.07	1945.03.01 (Szarvas)
Orosháza - Mezőhegyes	1944.10.06	1944.10.10
Kisszenás - Kondoros	1944.10.06	még szünetel
Mezőtúr - Túrkeve	1944.10.08	1945.03.01
Békésföldvár - Békés	1944.10.06	még szünetel
Gyoma - Vésztő - Kőrösszakál	1944.10.06	még szünetel

Vésztő - Kőtegyán	1944.10.06	még szünetel
Hódmezővásárhely - Apátfalva	1944.09.26	1944.10.27
Kisújszállás - Dévaványa	1944.10.08	még szünetel
Püspökladány - Szeghalom	1944.10.08	még szünetel



3. térkép: Szegedi üzletvezetőség vonalhálózata (mely vonalakon van forgalom)

Folyó évi május hó elején az alábbi vonalakon volt forgalom:

Szeged–Cegléd között egy személyvonatpár naponta.

Kecskemét–Fülöpszállás között csak katonai forgalom.

Ócsa–Lajosmizse között a vonalat a budapesti üv. vette át.

Taksony–Kelebia között a vonalat a budapesti üv. vette át.

Lajosmizse–Kecskemét között csak katonai forgalom.

Kisnyír–Kerekegyháza között a forgalom szünetel.

Kecskemét–Tiszaug között a forgalom szünetel.

Szolnok–Kiskunfélegyháza között naponta egy vonatpár.

Kiskunfélegyháza–Kiskunhalas között naponta egy vonatpár.

Kiskunfélegyháza–Szentés a csongrádi híd miatt nincs forgalom, viszont mozdony és motorkocsi sincs. Tervbe van véve, hogy ha a szolnoki vonat beérkezik Kiskunfélegyházára, akkor a mozdonnal leszaladnának Csongrádra.

Szajol–Szentés–Hódmezővásárhely között a közeli napokban megindul a forgalom.

Szolnok–Békéscsaba–Lőkösháza között naponta egy vonatpár.

Mezőtúr–Orosháza között a forgalomba bekapcsolódik az algyői Tisza-híd–békéscsabai vonal is. Hétfőn, szerdán és pénteken elindul Szentesről Hódmezővásárhelyre, onnan az algyői Tisza-hídhoz, majd Békéscsabára és Orosházán át vissza Szentesre. Hétfőn, szerdán és péntek délelőtt, kedd, csütörtök és szombaton este van csatlakozás azokhoz a vonatokhoz Szeged–Rókusról, sőt a szerdai és szombati piacok miatt Szeged–Rókus és Algyő között a fenti két napon még egy vonatpárt állítottak be. Tervbe van véve egy 333 sorozatú mozdonnyal békéscsaba–algyői Tisza-híd között naponta egy vonat beállítása is, melyhez Szeged–Rókusról volna csatlakozás.

Mezőtúr–Túrkeve között naponta egy vonatpár, azelőtt kettő volt.

Kisújszállás–Gyoma között nincs forgalom a Berettyó-csatorna hídjának felrobbantása miatt.

Déaványa–Püspökladány között a vonal jó, de a mozdonyhiány miatt nincs forgalom.

Szeghalom–Vésztő–Kötegyán között nincs forgalom, mert a vésztoi fűtőháznál egyetlen mozdony sem maradt vissza, és a Fehér–Körös felrobbantott hídja miatt nem lehet átjönni.

Békéscsaba–Kötegyán közötti vonalrészén csupán Békéscsaba és Gyula között van naponta kettő pár vonat.

Orosháza–Mezőhegyes között jelenleg nincs forgalom, azonban tervbe van véve másodnaponként egy vonat bevezetése.

Hódmezővásárhely–Apátfalva közötti vonalon motor volt, amelyet azonban az oroszok elvittek, ma a forgalmat megindítani vontató jármű hiányában nem lehet.

Szeged–Kiszombor között kétnaponként van egy vonat, a híd fel van robbantva, de helyreállították.

Szeged–Vedresháza vonalon Szeged–Szőreg között naponta egy vonat közlekedik és két naponként még egy második vonat is csatlakozik hozzá. Szőreg és Vedresháza között a forgalom szünetel.

Fábiánsebestyén–Árpádhalom között mozdonyhiány miatt nincs forgalom.

Kisszénás–Kondoros között mozdonyhiány miatt nincs forgalom.

Békésföldvár–Békéscsaba között mozdonyhiány miatt nincs forgalom.

A Szabadka–Zsombolya között közlekedő személyvonatnál a vonatkísérlet még május hó elején szerb vonatkísérő személyzet látta el az egész vonalon. A MÁV-ra eső menetdíjakat Szőreg–röszkei szakaszon a magyar jegyvizsgáló személyzet szedte be és számolta el. Az üzletvezetőség menetlevelet a magyar területről csak elvétve kap, mert a szerb személyzet többszöri írásbeli megkeresés dacára is csak ritkán küld menetlevél másolatot. Ez az oka annak, hogy ezen teljesítmények statisztika szempontjából legnagyobb részt elvesznek.

Szolnok–Lőkösháza között a vonatok f. évi április hó 20-ig menetrend nélkül közlekedtek, hiányos menetigazolványokkal, így a vonal statisztikai adatai ezen időtartamig hiányoznak. Április hó 20-tól kezdve a vonatok már ezen a vonalon is menetrend szerint közlekednek.

Szeged - Hódszövásárhely 279.						1	Műáramkör
Szeged-rend. - Szeged elág. - Rőszke	1						
Szeged - Rőszke 275.						1	
Szeged - Nagykikinda	1		1	1		1	
Szeged - Szőreg 274.						1	
Szeged - Mezőhegyes				1			
Békéscsaba - Szolnok	1		2	1		1	Távirda vonál építés alatt
Békéscsaba - Lőkösháza	1		1	1		1	
Békéscsaba - Kőtegyán	1		1				
Kunszentmiklós-Tass - Kelebia	1					1	
Kiskunhalas - Kelebia			1	1			
Kiskunhalas - Kunszentmiklós-Tass				1			Távirda vonál építés alatt
Szabadka - Baja	1		1			1	Harangvonal Bácsbokod - Bácsborsod - Baja között építés alatt
Hódszövásárhely-Népkert - Szegvár						1	
Hódszövásárhely-Népkert - Szentés		1					
Hódszövásárhely - Apátfalva		1		1			Távirda vonál építés alatt
Orosháza - Mezőhegyes		1				1	
Orosháza - Kiskunfélegyháza			1			1	
Orosháza - Mezőtúr					1		
Szentés - Pusztatenyő		1					
Kiskunfélegyháza - Szolnok					1		
Békéscsaba - Békés					1		
Gyoma - Szeghalom					1		
Kőtegyán - Vésztő			1				Építés alatt
Mezőtúr - Túrkeve					1		
Kecskemét - Tiszaug					1		

Kecskemét - Lajosmizse		1			1		
Kecskemét - Fülöpszállás		1			1		
Kiskunfélegyháza - Kiskunhalas - Bácsalmás			1				
Kiskunhalas - Bácsalmás					1		
Kiskőrös - Kalocsa					1		
Bácsalmás - Ólegyen					1		
Baja - Gara					1		
Baja - Hercegszántó					1		

A szegedi üzletvezetőség vonalain használható áruraktárak és hídmérlegek

Algyő, Alpár, Ágasegyháza, +Árpádhalom, +Baja, +Bácsalmás, Bácsbokod-Bácsborsód, Bátmonostor, békés, Békéscsaba, Békésföldvár, +Csabacsüd, Csátalja, Csengele, Csengőd, +Csongrád, Csikéria, Csorvás, +Dávod, +Dévaványa, Fábiansebestyén, +Földeák, +Gara, +Gádoros, Fülöpszállás, Gátér, Göbolyjárás, +Gyoma, +Gyula, Harkapuszta, Helvéczia, +Hercegszántó, Homok, Homokszentlőrinc, +Hódmezővásárhely, Ihráz, +Jánoshalma, Jászszenlászló, +Kalocsa, Kardoskút, +Katymár, Kecel, +Kecskemét, +Kecskemét alsó pu., Kelebia, Kerekegyháza, Kétegyháza, Kiscsákó, Kiskundorozsma, +Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Kiskunmajsa, Kisszállás, Kisszénás, Kistelek, Klábertelep, Kohárymajor [ma: Nyárlőrinc], Komádi, +Kondoros, Kótpuszta, Kőtegyán, +Kőrösladány, Kunbaja-Bácsalmási szőlők, +Kunszentmárton, Lakitelek, +Lőkösháza, Madaras, Makó-Újváros, Mártély, Mátételke-Óalmás, Mezőberény, +Mezőtúr, Mélykút, Méntelek, Mindszent, Nagybaracska, Nagygyanté, +Nagykőrös, Nagymajlát, +Nagymágocs, Nagyszénás, Nagytőke, Nyársapát, +Ókány, +Orosháza, Ólegyen, Ószentiván-Újszentiván, Öregcsertő, Pálmátér, Pálösszentkút, Pitvaros, +Pusztabánréve, +Pusztacseg, +Pusztakengyel [ma: Kengyel], +Pusztapó, Pusztatenyő, +Pusztatúrpásztó, Rőszke, +Sarkad, Sarkadkeresztúr, Soltvadkert, Szabadszállás, +Szarvas, Szatymaz, Szeged (kiadási raktár), Szeged-Felsőközpont, +Szeged-Rókus, +Szeghalom, Szentes, Szikra, Szőreg, Terézhalom, +Tisza-földvár, +Tiszavárkony, Tótkomlós, +Túrkeve, +Újkécske [ma: Tizakécske], Vaskút, Vásárhely-Kutas, +Vésztő.

A +-gal jelzett áruraktárakat az orosz hadvezetőség lefoglalta.

Használhatatlan áruraktárak.

Fehértő, Fülöpszállás, Homok, Izsák, Katonatelepe, Kecskemét-Máriaváros, Kiskőrös, Kisnyír, Köncsög, Külosó Ballószög, Madaraspuszta, Martfű, Máriakönnye, Pirtó, Rudics, Solt-szentmire, Szeged Tisza pu. feladási raktár, Szeged személy pu. gyorsáru-raktár, Szegvár, Szentetornya, Tajó, Tiszaug, Tiszaújfalú, Tószeg, Újbög, Újszeged, Városföld, Vezseny, Tiszavárkony, Uzovics telep.

Használható hídmérlegek

Árpádhalom, Baja, Bácsalmás, Békés, Békéscsaba, Csorvás, Dévaványa, Fülöpszállás, Gara, Gyula, Jánoshalom, Kalocsa, Kecskemét alsó, Kecskemét-Máriaváros, Kiskundorozsma,

Kiskunfélegyháza, Kiskunmajsa, Kisszállás, Kistelek, Kötegyán, Lakitelek, Mezőtúr, Mezőberény, Nagygyanté, Nagykőrös, Nagymágócs, Orosháza, Sarkad, Soltvadkert, Szarvas, Szeged-Rókus, Szeghalom, Szentes, Szőreg, Tótkomlós, Túrkeve, Újkécske, Újszeged, Vésztő,

Használhatatlan hídmérlegek.

Csongrád, Hercegszántó, Hódmezővásárhely, Kecskemét, Kelebia, Kiskunhalas, Kiskőrös, Lőkősháza, Pusztapó, Szeged-Tisza pu., Szeged-rendező pu.

Forgalmi statisztika.

Mint már említettük, a forgalmi statisztika adatai az első három hónapban hiányosak, mert a menetlevelek egy része nem érkezett be, nyomtatvány hiánya miatt azokat sokszor fel sem fektették.

24. táblázat: A beérkezett okmányok alapján kiszámított főbb teljesítmények a következők:

	I.	II.	III.	IV.
Vonatkilométer	12 577	9 442	9 640	31 189
Elegytonna km (1000)	6 155	6 714	4 945	11 504
Vonógéptonna km (1000)	983	714	985	2 232
Összes tonna km (1000)	7 138	7 428	5 930	13 736
Árutonna km (1000)	1 184	1 546	1 430	2 762
100 rakott teherkocsi tengely km	3 876	4 256	4 195	6 576
100 ütes teher tengely km	5 359	6 024	1 135	2 143
Kalauz posta tengely km	553	99	835	4 214
Tehervonatok átlagos terhelése fővonalon	703	767	835	798
Tehervonatok átlagos terhelése mellékvonalon	373	460	510	517

IV. OSZTÁLY VONTATÁS

Az üzletvezetőség alá tartozó fűtőházak vezetői f. évi május hóban, a jelentés megírása idején, a következők voltak.

Szegedi fűtőház vezetője volt Bodoki Miklós, aki azonban január 1. óta Cegléden internáló táborban volt. Utána a vezető Multh Ferenc főintéző lett, akinek beosztási helye egyébként a szegedi üzletvezetőség számosztálya, május hónap elején járványos betegség miatt vesztélgár alatt állott. Utána Kurucsai Lajos főintéző bízott meg a fűtőház vezetésével, aki lábát törte, a betegségének tartamára nagy Károly főmozdonyvezető került a fűtőház élére.

Kiskunfélegyházai kirendeltség motorhiány [motorkocsi] miatt nem működik. Szőke Kálmán mozdonyfelvigyázó, aki a fűtőházat vezette, visszatért Szegedre és most ott teljesít szolgálatot.

Kecskeméti fűtőház forgalma erősen megnövekedett, vezető Csányi István szabadkai menekült főmozdonyvezető. Lojkó Sándor hivatalnok az előző vezető, aki közben az esztergomi fűtőháznál működött, visszatért, de igazolásáig munkába állítható nem volt.

Szentesi fűtőház igen korlátozott üzemmel dolgozik, Nagy Imre mérnök, aki a helybeli pártok rendelkezése folytán került a fűtőház élére, államvasúti alkalmazott soha sem volt. Ottrok László fűtőházfőnök, aki menekülése idején a bánhidai [ma Tatabánya] fűtőházat vezette, visszatért, szolgálatra jelentkezett és szolgálatba állítása folyamatban van.

Békéscsabai fűtőház Jeckel József mérnök, fűtőházfőnök helyettes vezetése alatt állott, akit azonban az igazoló bizottság nem igazolt. Varga Jenő azelőtti fűtőházfőnök elmenekülése után a veszprémi fűtőház létszámába került és az üzletvezetőség tudomása szerint jelenleg a pápai fűtőházat vezeti.

Mezőtúri kirendeltség korlátozott üzemmel dolgozik, az állomásfőnökség hatásköre alá osztott be, összesen csak egy mozdonya van.

Orosházai fűtőházban az állomási tartalék és a Szeged-csanádi vasút mozdonyain dolgoznak az orosz parancsnokság részére, az államvasutak személyzete itt munkába állítva nincs.

Hódmezővásárhelyi fűtőház mozdonnal nem rendelkezik és így itt semmiféle forgalom nincs.

Vésztői kirendeltségben a munka teljesen szünetel, mivel semmiféle vontatójármű nincs. Radnai Károly mozdonyvezető a kirendeltség azelőtti vezetője a Dunántúlon van.

Mint érdekeset említjük meg, hogy a sarkadi cukorgyár mozdonya a „Borcsa” naponta a személyforgalmat bonyolít le teherkocsikkal, melyek a háború alatt a cukorgyárba szorultak. A forgalmat a gyár Sarkad–Kötegyán–Vésztő között bonyolítja le. A bevétel valószínűleg a cukorgyáré.

Háborús és bombakár.

A szegedi fűtőház mozdonyszíné nagyrészt tönkre ment, telitalálatot kapott a fordítókörong is. Az utóbbit a fűtőházfőnökség most állítja helyre ideiglenesen és így csupán a fiókműhelyi átállítást fogja szolgálni, mert teljes körforgást tenni nem tud. A mozdonyok fordításában segítségül szolgál a három szegedi állomás között épített delta, igaz, hogy ez az út 14 km hosszú. A szegedi vízállomásnál a termelő központot bombázták össze.

Békéscsabán a fordító teljesen megsemmisült, a mozdonyszín épülete áll, csak a bejárat sérült meg és így most egy lyrán át közlekednek a mozdonyok a fűtőház egyes vágányaira. A fordítókörong nyílását betömték, az orosz hadvezetőség a mozdonyok fordítása céljából egy deltát épített. Az 580 m³ tartalmú víztorony teljesen megsemmisült.

A szegedi fűtőházfőnökség alá tartozó többi fűtőházfőnökségnél lényegesebb kár nem volt.

A fiókműhelyi berendezéseket és szerszámgépeket leszerelték és a Dunántúlra menekítették.

25. táblázat: A vontatási berendezések és fiókműhelyek kára. Az egységárak a múlt évi június havi árakkal, anyag illetve leltárszámadási értékekkel vannak számítva

Fűtőház	XI. címen elszámolt károk		XIII. címen elszámolt károk	
	megnevezés	összeg (P.)	megnevezés	összeg (P.)
Szeged	Irodai felszerelés, szolgálati ruhák, egyéb leltári tárgyak	18 000	Fiókműhelyi berendezés és felszerelés	76 000
	Vízállomási berendezés	87 000	Segély- és személyzeti kocsi	165 000
	Fordítókorong rongálás	15 000	Orvosi kocsi és felszerelés	80 000
	Különfélék, vontatási laktanya, világítás, műhely, stb.	94 000	350 db kocsi	3 385 000
			66 db mozdony	5 765 000
	Összesen	214 000	Összesen	9 471 000
Szentcsaba	Irodai leltár	10 000	Fiókműhelyek berendezése, leltári tárgyak	157 000
	Vízállomási berendezések	15 000	33 db motorkocsi	3 660 000
	Vontatási laktanya berendezés	3 000	10 db II. rendű mozdony	1 000 000
			8 db motor mellékkocsi	56 000
	Összesen	28 000	Összesen	4 873 000
Békéscsaba	Irodai, vontatási laktanyai leltár, kocsivizsgáló szerszám	40 500	Szerszámgépek, szíjak	25 000
	Vízállomási berendezés, 500 m ³ víztartány	250 000	Mozdony felszerelés	15 000
	20 méteres fordítókorong	180 000	Segélykocsi felszerelés	150 000
	Vontatási anyag, villamos műhely, leltár	24 000	44 db mozdony	4 800 000
			6 db motorkocsi	660 000
			180 db kocsi	1 800 000
	Összesen	494 500	Összesen	7 450 000
Kecskemét	Irodai leltár, vontatási laktanya felszerelés	31 500	Fiókműhelyi berendezés és felszerelés	2 500
	Vízállomási berendezés	40 000	10 db II. rendű mozdony	600 000
			10 db különféle kocsi	60 000
	Összesen	71 500	Összesen	662 500

Kiskun- félegyháza	Vontatási leltár	8 500	Fiókműhelyi leltár	4 000
			4 db II. rendű mozdony	240 000
			20 db kocsi	60 000
	Összesen	8 500	Összesen	304 000
Mezőtúr	Leltár	800	4 db II. rendű mozdony és leltár	252 000
Orosháza	Leltár	1 000	Kocsik	155 000
Vésztő	Leltár	1 000	Leltár	1 000
			4 db mozdony, 5 db motorkocsi	790 000
Gyoma	Leltár	1 600		
Hódmező- vásárhely	Leltár	2 000		
Lőkösháza	Vízállomás	56 500		
Összesen		879 400	Összesen	23 958 500

26. táblázat: Kimutatás az egyes fűtőházak mozdonyállagáról és személyzeti létszámáról.

Fűtőház	Hónap	Tényelges mozdony állag	Javítás nélkül félreállítva	Javításban	Vonali szolgálaton	Állomási szolgálaton	Mozdonyfelvigyázó	Főmozdonyvezető, mozdonyvezető	Mozdonyvezető jelölt	Vizsgázott mozdonyvezető tanonc	Segédkezelő	Kinevezett fűtő	Napibéres fűtő	Vizsgázatlan mozdonyvezető tanonc	Órabéres fűtő
Szeged	I.	17		4	10	3	6	35			6	53			
	II.	30		8	18	4	6	24			6	21			
	III.	36		9	23	4	6	40			6	46			
	IV.	26		10	13	3	6	43		8	7	32		11	34
Békéscsaba	I.	20		1	17	2	6	31			18	37			12
	II.	22		1	19	2	6	34			19	41			12
	III.	19		1	16	2	6	39			19	43			15
	IV.	15		1	12	2	6	49			80	44			25

27. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőség mozdonyállagáról a megszállás előtt.

Mozdonyszám	Mozdonyszám	Mozdonyszám	Mozdonyszám
10-001	325-234	342-174	376-140
002	326-024	198	141
222-012	136	219	142
031	172	239	143
039	193	424-068	144
055	376	099	153
063	396	103	160
071	423	108	167
075	327-006	109	185
324-029	033	110	190
126	119	129	195
132	120	141	213
302	122	158	217
339	328-014	206	222
472	015	207	238
517	016	22-006	250
610	050	084	256
651	051	108	291
656	055	116	301
728	608	125	433
807	615	135	495
815	618	140	503
816	636	156	519
828	646	375-024	534
839	652	335	549
903	660	611	550
915	671	631	555
937	682	702	559
944	342-006	816	569
954	009	839	570
979	017	854	579
1502	027	857	606
1517	040	905	377-269

1535	054	945	292
325-066	075	376-106	303
155	077	107	343
169	128	113	443
179	136	116	

28. táblázat: Kimutatás a szegedi üzletvezetőség mozdony és motorkocsi állagáról 1944 október előtt.

Fűtőház	I. rangú mozdonyok									Össze- sen	II. rangú mozdonyok				Össze- sen
	10	222	324	325	326	327	328	342	424		22	375	376	377	
	számú sorozattal										számú sorozattal				
Szeged		012	472		172		014	017	108	47	036	024	167		18
		031	651		193		015	040	109		084	631	250		
		039	656		396		016	077	110		108		433		
		055	728		423		050	198	129		116		495		
		071	807				051		206		125		503		
			815				055		207		135		550		
			816				608				140		569		
			915				615				156		606		
			937				618								
			944				636								
			954				646								
			979				652								
			1502				660								
							671								
						682									
Kiskun- félegyháza													140		4
												195			
												519			
												579			

Békéscsaba	001	063	029	066	024	006		006	068	44			144		6
	002	075	126	155	136	033		009	099				223		
			132	169	376	119		027	103				534		
			302	179		120		054	141				549		
			339	234		122		075	158				555		
			517					128					559		
			610					136							
			828					174							
			839					219							
			903					239							
			1517												
			1535												
Mezőtúr													113		5
													116		
													142		
													213		
													106		
Vésztő														269	4
														292	
														303	
														443	
Szentés												335	141	343	11
												702	143		
													153		
													190		
													238		
													256		
													291		
													570		

Kecskemét												611	107		12
												816	160		
												839	185		
												854	215		
												857	301		
												905			
												945			
Összesen	2	7	25	5	7	5	15	14	11	91	8	11	36	5	60

Fűtőház	BC	BCy	M 232
	motorkocsi		
Szentes	29		4
Békéscsaba		8	
Vésztő		5	
Összesen	29	13	4

Az üzletvezetőség területén roncsolt mozdony nincs.

Az 1944. év őszén a kecskeméti hadműveletek során Ágasegyháza állomás előtt kiborult 2 db. I. rangú mozdony szerkocsival együtt, és a mai napig is a helyszínen fekszik. E mozdonyok sorozat és pályaszáma:

C.F.R 324-749

M.Á.V. 328-045

29. táblázat: A szegedi üzletvezetőség fűtőházainak mozdonyállaga folyó évi május hó elején.

Mozdonyszám	Vasút	Mozdonyszám	Vasút
<u>Szegedi fűtőház</u>			
20-032	JDZ	324-988	MÁV
301-013	CFR	327-005	CFR
322-039	MÁV	327-120	MÁV
012	MÁV	328-027	MÁV
015	MÁV	034	MÁV
037	MÁV	675	MÁV
324-151	MÁV	342-009	MÁV
540	CFR	375-630	MÁV
551	CFR	376-143	MÁV
554	MÁV	160	MÁV
668	MÁV	190	MÁV

674	CFR	537	MÁV
926	CFR	377-356	MÁV
<u>Békéscsabai fűtőház</u>			
230-171	CFR	326-262	MÁV
324-028	CFR	327-041	CFR
163	CFR	088	CFR
350	CFR	342-025	CFR
659	CFR	375-438	CFR
695	CFR	376-522	MÁV
728	MÁV	477-042	CFR
963	CFR		
<u>Mezőtúri fűtőház</u>		<u>Szentesi fűtőház</u>	
376-106	MÁV	376-495	MÁV
<u>Orosházai fűtőház</u>			
333-007	MÁV	SzCsV 53	SzCsV
376-210	MÁV	SzCsV 123	SzCsV
<u>Kecskeméti fűtőház</u>			
17-026	JDZ	230-162	CFR
50-430	CFR	174	CFR
520	CFR	227	CFR
51-073	JDZ	329	CFR
102	JDZ	315-812	MÁV
<u>Kiskunfélegyházi fűtőház</u>		<u>Vésztői fűtőház</u>	
-	-	-	-

**30. táblázat: A szegedi üzletvezetőség területén visszamaradt összes kocsik.
A számadatokban az összes cégjelű kocsik benne foglaltatnak.**

Megnevezés		Darabszám	Ebből		
			üzemképes	javításos	roncs
Személykocsi		77	32	30	15
Kalauskocsi		12	5	4	3
Teherkocsi	fedett	1 342	1138	107	97
	nyitott	1 234	1101	74	79
	pőre	401	364	15	22
	tartány	145	96	30	19

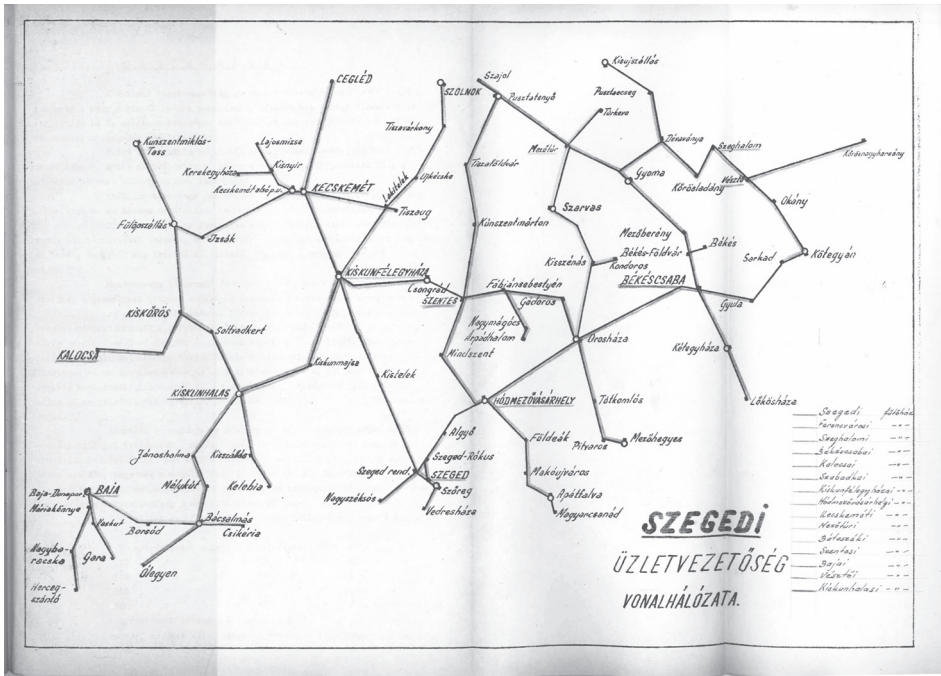
31. táblázat: Kimutatás a fűtőházak létszámáról részletezve október előtt és ma

Megnevezés	Szeged		Békéscsaba		Szentes		Kecskemét		Kiskunhalas		Kiskunfőlegyháza		Vésztó		Mezőtúr		Oroszlána		Hódmezővásárhely		Baja		Kátolcsa		Kiskőrös		Összesen	
	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma	okt. előtt	ma
Ménők	3	1	3	1	2	2																					8	4
Szaktisztviselő	5	2	3	3	1																						9	5
Képesített vizsgázott tisztviselő	1	1					1																				2	1
Művezető	1	2	1		1																							
Mozdonyvezető	4	8	4	2	3	3		3					1				1										4	2
Mozdonyvezető	15	11	9	5	1		1	2		4	1				1		1	1	1	1		1					13	18
Kocsivizsgáló, vill. felv. gyűző																											30	25
Gépfelügyelő		2		2				2											1								0	7
Mozdonyvezető	90	44	70	29	40	12	14	8		8	5	5	13	8	5	4	1					2	1				237	122
Mozdonyvezető tanonc		18		9	3			6		1		1					2				1						0	42
Irodai segéd	1	2	1	2	2		1	2		2																	5	8
Üzemi segéd		1								1																	0	2
Előfűtő	3	2	3	1	3	3	3	3			3		1						3								15	13
Fűtő	78	38	56	36	8	3	12	8		12	5	6	3	3	5	6	1	1				9	1				168	124
Napibéres fűtő		9		13				4							1												0	27
Szivattyúkezelő	8	6		2			1	4		6	1	1			1	1				1	1						11	23
Lámpatisztító		1																									0	1
Értesítő, irodai altiszt	15	13	10	9	4	1				2																	29	25
Váltokezelő		1																									0	1
Őr	2	1	2	3						1																	4	5
Éjjeli őr		1																									0	1
Vontatási iparos	11	43	4	15																							15	58
Vontatási munkás	78	121	56	77	21	20	14	42		25	12	17	9	7	5	8	6	12	3			20		2			204	353
Fiókmtűhelyi iparos	78	91	53	46	22	17	4	8		10	2	7	3	2	1	1					1		1				163	184
Fiókmtűhelyi munkás	2	3	2		1																						5	3
Összesen	395	422	277	255	109	64	51	92		74	30	37	29	21	18	21	9	21	4	2		35	6		4		922	1054

32. táblázat: Kimutatás a tüzelő és kenőanyagkészletről illetve fogyasztásról⁴⁶

	Szén (tonna)		Hengerolaj (kg)		Vulkánolaj (kg)	
	készlet	napi fogy.	készlet	napi fogy.	készlet	napi fogy.
Szeged-Rendező	395	104	713	52	177	83
Szeged Rókus	2995				1020	
Békéscsaba	343	82	217	55	3802	110
Szentes	103	4	6	0,7	86	1,4
Kecskemét	404	16	115	12	3417	28
Kiskunhalas	22	3	168	3	467	4
Kiskunfélegyháza	1337	5	250	1	612	2
Orosháza	80	10	103	5	103	9
Hódmezővásárhely	64	3	51	1	32	0,6
Mezőtúr	9	2	6	0,5	180	2
Mezőhegyes	9	4	60	1	36	4
Lakitelek	15	1				
Baja	22	7	225	4		4
Bácsalmás	2	0,2				
Pusztakengyel	20	2				

5. térkép: Szegedi üzletvezetőség vonalhálózata fűtőházak trakcionálási szakaszai szerint



⁴⁶ Hengerolaj: magas lobbanáspontú kenőolaj, amit a forró, nedves gőzzel hajtott hengerek kenéséhez szükséges. Vulkánolaj hideg helyek kenésére szolgáló, alacsony (150 °C) lobbanáspontú kenőolaj.

V. SZÁMOSZTÁLY

A szegedi üzletvezetőség bevételeit illetőleg közölhetjük azt a rendszert, hogy a kis állomások pénztárai a bevételeket a nagy állomásoknak szállítják be, és ezek – a szükséges ellátmány viszsztatartása után – a fölös pénzösszeget Szegedre szállítják be.

Folyó évi április hó 11-től az állomások bevétele a Máv. tulajdonát képezi, eddig az időpontig a három orosz hadosztályparancsnokság az alábbiak szerint különféleképpen intézkedett.

Tolbuhin tábornagy (Szeged székhellyel) 1 700 000 pengőt adott a Máv.-nak és az összes bevételeket is meghagyta az államvasutaknak.

Bjelow(?) tábornagy (Orosháza székhellyel) a személyzet fizetését saját pénzkészletéből fedezte, de semmiféle kimutatást nem adott át az üzletvezetőségnek, melyből meg lehetne állapítani, hogy kinek milyen összeget fizettek ki.

Malinovszky tábornagy (Szolnok székhellyel) az összes bevételeket elvette, a személyzet részére szükséges összeget rendelkezésre bocsátotta.

Az elmaradt illetmények kifizetésére május hónap elején a Kereskedelmi minisztériumtól [Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium] 3 000 000 pengő folyósítását kérték és az üzletvezetőség pénztárában lévő 800 000 pengővel együtt a tisztviselők fizetésére használták fel. Jelentésünk összeállítása alkalmával a szegedi üzletvezetőség tisztviselői az áprilisi és május havi illetményeket, az órabéresek pedig az április havi óradíjakat vették fel. A nyugdíjasok részére az üzletvezetőség május hóban folyósította egyszerre az elmaradt II., III., IV. és V. havi nyugdíjat.

Szegeden a nyugdíjasok részére az üzletvezetőség időközönként csekély előleget folyósított, amelyet azonban az üzletvezetőség a május havi nyugdíjak folyósításánál nem helyez levonásba, mert a nyugdíj összeg amúgy is olyan csekély, hogy még a megélhetési fokot sem éri el. Amennyiben a kormány a nyugdíjasok illetményeit május hó utáni időben rendezni fogja, akkor helyezi levonásba az üzletvezetőség a már kifizetett előleget.

A nyugdíjak csekély összegére nézve jellemző az, hogy f. évi május hóban

75 nyugdíjasnál a havi nyugdíj összege volt	58 P
220 nyugdíjasnál a havi nyugdíj összege volt	85 P
136 nyugdíjasnál a havi nyugdíj összege volt	90 P
156 nyugdíjasnál a havi nyugdíj összege volt	140 P
360 nyugdíjasnál a havi nyugdíj összege volt	170 P

A nyugdíjasok létszáma Szegeden 2500 fő.

Az V/f. csoport által vezetett vontatási teljesítmények a következők:

33. táblázat: Kimutatás a fontosabb vontatási teljesítményekről

Megnevezés		I.	II.	III.	IV.	V.
		hónapban				
Szegedi fűtőház	Haszonkilométer	27 666	41 761	78 697	76 349	51 270
	Elegytonnakilométer (100)	168 143	389 701	681 227	582 752	505 412
	Üres és félmeleg km.	2 124	3 048	4 816	2 671	3 321
	Tolatási kilométer	14 843	19 012	22 904	20 887	15 858
	I. és II. gőztartás km.	8 891	10 603	1 352	1 496	1 405
	Gőzszolgáltatási km.	1 046	1 265			
	Összes mozdony km.	54 581	75 679	107 769	101 403	71 853
Békéscsabai fűtőház	Haszonkilométer	14 239	21 218	28 080	49 894	30 475
	Elegytonnakilométer (100)	132 378	182 964	262 183	430 827	232 837
	Üres és félmeleg km.	687	1 429	1 799	5 086	3 965
	Tolatási kilométer	13 002	8 197	8 704	7 865	6 831
	I. és II. gőztartás km.			8 457	1 111	1 686
	Gőzszolgáltatási km.				468	361
	Összes mozdony km.	27 929	30 834	47 039	64 424	43 317
Szentesi fűtőház	Haszonkilométer	4 470	11 071	7 408	9 850	8 539
	Elegytonnakilométer (100)	20 698	20 884	24 255	46 143	16 564
	Üres és félmeleg km.	712		537	888	336
	Tolatási kilométer	5 360	2 154	1 424	3 130	320
	I. és II. gőztartás km.	63	668	176	139	60
	Gőzszolgáltatási km.			24		
	Összes mozdony km.	10 505	13 892	9 569	14 177	9 752
Kecskeméti fűtőház	Haszonkilométer		187	3 698	6 296	13 682
	Elegytonnakilométer (100)		1 136	32 194	51 235	108 023
	Üres és félmeleg km.		151	353	659	2 237
	Tolatási kilométer		8 884	8 515	6 636	4 270
	I. és II. gőztartás km.		309	1 061	589	497
	Gőzszolgáltatási km.				99	
	Összes mozdony km.		9 530	13 627	14 259	20 685

Mezőtúri fűtőház	Haszonkilométer			3 192	4 012	4 469
	Elegytonnakilométer (100)			1 787	6 349	6 726
	Üres és félmeleg km.			153	6	
	Tolatasi kilométer			2 306	1 577	1 383
	I. és II. gőztartás km.				36	
	Gőzszolgáltatási km.					
	Összes mozdony km.			5 651	5 631	5 851
Kiskunfélegyháza fűtőház	Haszonkilométer	2 259				
	Elegytonnakilométer (100)	11 129				
	Üres és félmeleg km.	411				
	Tolatasi kilométer	691				
	I. és II. gőztartás km.					
	Gőzszolgáltatási km.					
	Összes mozdony km.	3 362				
Oroszai fűtőház	Haszonkilométer		1 118	1 788	1 878	573
	Elegytonnakilométer (100)		5 245	4 008	8 370	2 467
	Üres és félmeleg km.		315	1 292	1 059	612
	Tolatasi kilométer		3 733	3 524	3 116	1 568
	I. és II. gőztartás km.				18	
	Gőzszolgáltatási km.					
	Összes mozdony km.		5 165	6 604	6 071	2 752

Vésztői fűtőház: Folyó évi május hónapig teljesítmény nem volt.

Óbecsei fűtőház: A trianoni határok folytán a fűtőházat elcsatolták.

Kiskunhalasi fűtőház: A vonalat csak május hó 23-án csatolták a szegedi üzletvezetőséghez.

Bajai fűtőház: A vonalat csak május hó 23-án csatolták a szegedi üzletvezetőséghez.

ELLÁTÁSI CSOPORT

A szegedi üzletvezetőség ellátási csoportja működését 1944. október hó 18-án kezdte meg.

Az ellátási csoport jelenlegi tőkéje 445 000 pengő, amelyet elszámolási előleg gyanánt vett fel az üzletvezetőség gyűjtőpénztárából. Ezen összeghez az alkalmazottak anyagilag nem járultak hozzá.

Az üzletvezetőség területén más ellátási csoport rendszeresen nem működik, egyes szolgálati főnökségek azonban, mint Szeged állomás, kecskeméti fűtőház, stb. alkalmi bevásárlások útján szerez be élelmiszert az alkalmazottak részére, ennek fedezésére szolgáló összeget a szolgálati főnökségek beosztott tisztviselői esetről-esetre adják össze.

Jelenleg tervben van véve nagyobb szolgálati helyeken beszerzési csoportok felállítása, hogy a városokban aránytalanul drágább piacokat ezúton lehessen elkerülni.

Az üzletvezetőség ellátási csoportja megalakulása óta Szeged város és annak közvetlen környékéhez tartozó szolgálati helyeken beosztott alkalmazottakat látja el élelmi cikkekkel, ezek létszáma 2860, családtagokkal együtt összesen 10 040 fő.

Az árak megállapításánál általában a hatóságilag megállapított egységárakat vette az üzletvezetőség ellátási csoportja alapul, amennyiben pedig az árukat ezen hatósági áron alul szerezték be, az árakat olyképpen szabták meg, hogy azok a hatósági árral egyenlők legyenek. Az így elért többletet használták fel beszerzéssel járó egyéb költségek és az elmerések, valamint a beszáradások által előállott hiányok fedezésére. Példaképen említjük meg, hogy a júliusi fejadagok kiosztásakor a nulláslisztet 3. a főzőlisztet 2, az étolajat pedig 40 pengős kilogrammi áron osztották ki.

A szegedi üzletvezetőség területén egy jóléti konyha működik és ez a kecskeméti fűtőháznál van, működéséhez szükséges alapot a kecskeméti személyzet adta össze, jórésben az ú.n. mentett áruk eladása folytán befolyt összegekből.

Folyó évi augusztus hó 1-től kezdve 10 jóléti konyhát szándékoznak felállítani, ezek működéséhez szükséges edényeket egyéb felszerelési tárgyakat most szerzik be.

B. SZEGEDI KÜLSZOLGÁLATI FŐNÖKSÉGEK

Szegedi személypályaudvar

Állomásfőnök:

Szomjas Károly felügyelő

Állomásfőnök helyettes:

Lengyel Gábor főintéző

34. táblázat: Kimutatás Szeged állomás létszámáról

Cím	A		B		C		D		E		F		Munkás	
	táblázatbeli													
	okt. hó	ma	okt. hó	ma	okt. hó	ma	okt. hó	ma	okt. hó	ma	okt. hó	ma	okt. hó	ma
VIII.	2	2	8	9	6	6								
IX.	50	26	61	59	69	58	10	9	141	74	18	17	51	24
X.	2	2	73	61	35	23	8	8	7		14		140	116

Személyzet teljesítménye.

A személyvonati csoport 340 szolgálati órát, 210 munkaórát, tehervonati csoport 300 szolgálati órát, 200 munkaórát teljesített átlag havonta. A nagy különbség abban leli magyarázatát, hogy sokszor a vonatok gépre várnak, a személyzetet az állomásfőnökség kénytelen a megfelelő időben kirendelni, sőt olyan eset is előfordult, hogy a személyzet napokat eltöltött szolgálatban anélkül, hogy tényleges munkát tudott volna végezni.

Orosz állomásfőnökség, pályaudvarparancsnokság.

Szeged személypályaudvaron az orosz állomásfőnökség megszűnt, ellenben működik orosz pályaudvarparancsnokság amely minden vonatot ellenőriz, és amelynek engedélyétől függ még az

is, hogy a személyvonatokba, túlszűfolttság esetén egy kocsival többet soroznak be. A parancsnokság engedélyezi tehervonatoknál általában az egyes kocsik felhasználását.

Személyzet illetménye.

Május hóban, jelentésünk összeállítása alkalmával, Szeged állomás személyzete még csak a január és február havi illetményeit vette fel, ezek is minden felemelés nélküli, régi rendeletek alapján megállapított összegek. A március, április és május hóra a személyzet még eddig semmit sem kapott.

Az állomás forgalma.

1944. évi október hó 8-án 18 órakor indult el az utolsó menekülő vonat Budapest felé, ezután már csak a fűtőházból indítottak kiürítő vonatokat, amelyekre vonatkozólag azonban az állomásfőnökség adatokkal szolgálni nem tudott.

A háborús helyzet javulása után, a helybeli orosz parancsnokság engedélyével 1944. évi december hó 10-én indult el Szegedről az első vonat Kiskunfélegyházáig, Később Kecskemétig, majd végül Ceglédig.

Folyó évi január hó 15-én az orosz parancsnokság gép és szénhiányra hivatkozva beszüntette az összes forgalmat, s ezen a vonalon forgalom csak február hó 1-én indulhatott meg újból.

A szeged-csanádi vonalon ugyanilyen oknál fogva január 23 és március hó 1-e között szünetelt a forgalom.

Folyó évi május hóban Szegedről kiindulólág az alábbi vonalakon van forgalom:

Szeged–Szabadka, Kecskemét–Zombolya között naponta egy vonatpár közlekedik, amelyen magyar és szerb vonatkísérő személyzet teljesít szolgálatot, a magyarok Rőszkén szállnak fel és szedik be a viteldíjat Szőregig.

Szeged–Cegléd között egy vonatpár minden páratlan napon, a vonat Szegedre történő beérkezése után a Szcsv. [Szeged–Csanádi Egyesült Vasutak, SzCsV] vonalon lemegy Kiszomborig. (A Szcsv. vonalon a Máv. látja el a forgalmat, mert a felrobbantott és még helyre nem állított Maros-híd miatt a túlsó oldalra ájtőnni nem tudnak.

Szeged–Rőkusról minden hétfőn, szerdán és pénteken megy egy vonat az algyői Tisza-hídig, ugyanakkor a híd túlsó oldalán odaérkezik Békéscsabáról Orosházán és Hódmezővásárhelyen át a vonat. A közbeeső napokon, tehát kedden, csütörtökön és szombaton Békéscsaba, Orosháza, Szentes, Hódmezővásárhely és vissza viszonylatban közlekedik a vonat.

Az utasok létszáma naponta hozzávetőlegesen 1900.

Szeged sz.p.u. bevétele:

	utánfizetés	jegypénztár
I. hónapban	13 785 P.	302 113 P.
II. hónapban	51 269 P.	160 803 P.
III. hónapban	333 051 P.	424 416 P.
IV. hónapban	894 785 P.	400 421 P.

Január, február és március hónapokban az állomás a jegyeket az üzletvezetőségtől kapta és Szeged állomás látta el jegykészlettel az egész vonalat Kiskunfélegyházáig. Az állomások a jegyekből eredő bevételt Szegedre szállították.

Április hónapban az állomások az üzletvezetőségtől e téren függetlenítették magukat.

A teherforgalom a katonai árukra és Makó felől bejövő, főleg élelmiszerekre terjed ki, mely utóbbiakat itt számolják el.

A feladott áru március hónapban 95 428 kg, április hónapban pedig 264 611 kg volt.

Vágányhálózat.

Szeged személypályaudvaron az ostrom után csak kettő vágány volt használható, ma mind a 9 vágányon lehet forgalmat lebonyolítani.

Tolatasi szolgálat.

A tolatási szolgálatot két tartalék látja el, mely egyúttal Szeged-Rendező és Szeged-Tisza pályaudvarokat is kiszolgálja. Gyakran fordul elő, hogy ezt a tartalékot az oroszok elviszik, akkor az állomásnak várni kell egy legközelebbi vonat gépére és azzal végezteti a tolatásokat.

Menetirányítók.

A menetirányító intézmény a szegedi üzletvezetőség vonalán is megvan, a szolgálatot az üzletvezetőségben magyar menetirányítók bonyolítják le, a velük együtt lévő három orosz menetirányító főleg tájékoztatás céljából tesz velük együtt szolgálatot. A délvidéki vonalaknál szerbek működnek.

A szolgálat ellátása magyar utasítások szerint működik, még az orosz állomásfőnökség működése idején is így volt, az orosz főnökség csak azt határozta meg, hogy melyik vonat mikor indulhat.

Vonatok közlekedési menetrendje.

A vonatok menetrend szerint közlekednek. Először a mi régi menetrendjeinket használták fel, azután ők adtak ki az egyes vonalakra orosz-magyar nyelvű menetrendfüzeteket.

Szeged-Rókus pályaudvar

Állomásfőnök: Békássy Péter ny. felügyelő, aki jelenleg Nagykőrösön teljesít kirendelésben állomásfőnöki szolgálatot.

Állomásfőnök helyettes: Pál Dezső ellenőr

Személy- és teherforgalom.

Egy személyvonattól eltekintve, mely hétfőn, szerdán és pénteken Békéscsabára megy, kedd, csütörtök és szombaton Hódmezővásárhelyen át Szentesre közlekedik, folyó évi május hó elején csak kórházvonatok közlekedtek. A legtöbb kórházvonat itt rakodott be azért, mert a pályaudvar a kórházakhoz és a város belsejéhez sokkal közelebb fekszik. A berakó kórházvonatok legnagyobb részben a Dunántúlra és Románia felé vannak irányítva.

Szeged-Rókus pályaudvar feladata, hogy mentesítse Szeged-rendező és személypályaudvart, ha Szabadka nem tud vonatot fogadni. Az oroszok részére a városba irányított küldeményeket vagonokban itt állítják ki a villamosvágányra. Áruforgalom, a katonai áruk kivül csak ritkán van a helybeli kereskedők részére, egy-egy kocsirakomány. Darabáru forgalom egyáltalán nincs.

24 órában f. évi május hóban 6-7 vonat közlekedett, a nagyobb katonai forgalom idején ez a szám elérte a 25-30-at.

Háborús károk.

Bombatámadás folytán az állomást kár nem érte. Az átvonuló orosz katonaság idején egy kiterő megsérült, azonban ezt pár óra alatt helyre állították.

Orosz szolgálattevő.

Október hó 18 és március hó 28-ika közötti időben egy orosz férfi és egy orosz nő teljesített felváltva az állomáson forgalmi szolgálatot. Az orosz állomásfőnökség összesen csak két hónapig működött.

Forgalom megindítása és beszüntetése.

Az állomás történeti adatait illetőleg közöljük, hogy a legutolsó vonat 1944. évi október hó 8-án, az első vonat pedig október hó 18-án futott be Rókusra.

Személyzeti létszám.

Szeged-Rókus pályaudvar személyzeti létszáma volt:

	A. tábl.	B. tábl.	C. tábl.
1944. évi október hó előtt	11	23	20
1945. évi május hóban	8	20	24

Szegedi fűtőházfőnökség

Fűtőház vezető: Kurucsai Lajos főintéző

A fűtőház létszáma:

Létszám május hó elején:

mérnök:	-	
műszaki tisztviselő:		2
mozdony felvigyázó:		4
mozdonyvezető:	81	
mozdonyvezető jelölt:	11	
előfűtő:	3	
fűtő:		37
segédkezelő:		9
órabéres:		35

Háborús kár.

Bombatámadás folytán elpusztult a körfűtőház egynegyed része, 4 mozdony állás, a fordítókorong, szertár épület, étkezdé, a fiókműhelyi gépeket pedig leszerelték és elszállították.

A fűtőház területén csupán egy 301-es sorozatú mozdony maradt üzemképes állapotban.

Mozdonyállag.

Október hónapban a mozdonyállag 4 volt, mely létszám folyton növekedett, mert midőn egy mozdony a szegedi fűtőház területére befutott, a fűtőházvezetőség, az orosz parancsnokság beleegyezésével azonnal ráakasztatta a „szegedi fűtőház” feliratú táblát. Így a mozdonyállag 13-ra, később 17-re, majd a Cfr. mozdonyokkal együtt 26-ra szaporodott fel. Volt olyan eset is, midőn a mozdonyállag a 44-es számot is elérte. Ez utóbbi eset csak rövid ideig tartott, mert az orosz hadvezetőség sok mozdonyt irányított Temesvárra.

A szegedi fűtőház állagához tartozó mozdonyok sorozatát az üzletvezetőség IV. osztályának ismertetésénél már közöltük, ezért itt újból felsorolni nem szándékozunk, csupán azt közöljük, hogy

- 324-151 sorozatú mozdony Istvántelken van javításban
- 324-668 sorozatú mozdony műhelyi javításra vár
- 324-834 sorozatú mozdony Istvántelken van javításban
- 315-812 sorozatú mozdony Istvántelken van javításban
- 376-143 sorozatú mozdony tartalék, vonalra nem alkalmas
- 376-160 sorozatú mozdony tartalék, vonalra nem alkalmas
- 376-190 sorozatú mozdony javításra vár
- 376-537 sorozatú mozdony Istvántelken van javításban
- 375-630 sorozatú mozdony tartalék, vonalra nem alkalmas

A személyzet szolgálati ideje.

A személyzet átlagos távolléti ideje 22-131 óra volt.

A személyzet illetménye.

A személyzet május hóban legutoljára a március havi fizetést kapta meg, április és május hónapra még eddig fizetést nem kapott. A február havi kilométerpénzt, szénjutalékot és egyéb pótlékot a személyzet részére most fogják kifizetni.

Fűtőház által kiállított mozdonyok.

A szegedi fűtőház az alábbi irányokban állít ki mozdonyokat: Kecskemét, Cegléd, Szabadka, algyői Tisza-híd, Röske, Szőreg, Kiszombor és a közbülső állomásokra. A zsombolyai vonatot a szerbek viszik és ők adnak hozzá vonatkísérő személyzetet.

Anyag felhasználás és szükséglet.

A szegedi fűtőház által f. évi május hóban készletben tartott szén, hengerolaj és vulkánolaj mennyiséget a napi fogyasztással együtt az üzletvezetőség IV. osztályának ismertetésénél már közöltük. Az alábbi anyagokat még pótlólag ismertetjük:

- kőolaj készlet 652 kg, napi fogyasztás 35 kg.
- karbid készlet 750 kg, napi fogyasztás 15 kg.
- tüzifa készlet 5060 q, napi fogyasztás 25 q.

A fafogyasztás azért olyan nagy, mert a fűtőháznak jóformán csak porszene van, és így a begyújtásnál több fát kell használni.

A fűtőházba érkező 424-es sorozatú mozdonyokon az orosz személyzet teljesít szolgálatot, ezek ide bejönnek, szénét és vizet vesznek fel, anélkül azonban, hogy a vételezésről bármiféle okmányt adtak volna.

A fűtőház legsürgősebb anyagszükséglete volna a tengelyág és rúdág öntvényekhez szükséges fém, azonkívül a 324-es és 328-as sorozatú mozdonyokhoz tűzcső és burokcső.

Helyreállítási munkálatok.

A fűtőház helyreállítási munkálatait illetőleg közöljük, hogy május hó elején, jelentésünk összeállítása alkalmával kezdték meg a fordító süllyesztési munkálatait. A fordító csak a fűtőház egy részét fogja kiszolgálni, miért is a pályafenntartásnak a vágányhálózat egy részét át kell építenie, hogy a fordító útján a fiókműhelyi süllyesztőbe (XXII. sz. mozdony állás) be lehessen menni. Mozdonylámpák közül 34 darabot hoztak rendbe, a lámpabél helyett kénytelenek rongy csíkot használni.

Fiókműhely.

A munkagépeket a fiókműhely részére az orosz katonai parancsnokság rendeletére a romokban lévő gyárakból hozták. A fiókműhelyi városi árammal hajtott dinamóval működik, de biztonság kedvéért készenlétben van egy, a gazdaságban használt lokomobil is.

Az esztergapadok support és amerikai fej nélkül vannak, a gépszíjakat kendertömlő helyettesíti, mely azonban a célnak nem felel meg, mivel nagyon nyúlik.

A fiókműhely létszám 87 iparos, ebből 34 kocsilakatos és asztalos.

A fiókműhely óráteljesítménye folyó évi április hónapban 14 573 óra volt.

A fiókműhelyben 104 db mozdonyt javítottak május hó elejéig, mozdonyonként 67,30 pengő anyag és 226,92 pengő munkabér mellett. Az anyag azért oly kevés, mert a romokból összeszedett és az orosz parancsnokság által rendelkezésre bocsátott anyagot használták fel. Egy mozdony javítása átlag 62,5 óra volt.

Jóléti konyha.

A fűtőháznak jóléti konyhája nincs, beszerzési csoportja azonban van, melynek azért nehéz a munkája, mert a környező tanyákon csak csere ellenében adnak árut, pénzért nem.

A fűtőházvezetőség a május hó elején megtartott szemle alkalmával örömmel közölte, hogy egy német gyártmányú, teljesen jó állapotban levő villamos hegesztő gépet sikerült egy, az oroszok által Németországból rajtunk keresztül Oroszországba irányított kocsiból szerezniök, melyet a közeli napokban fognak üzembe helyezni.

DOMBOVÁRI MÁRTON

dombovari.marci@gmail.com

MA-hallgató (PTE-BTK Történettudományi Intézet, Modernkori Történeti Tanszék);
történész-muzeológus (Józsefvárosi Múzeum, Budapest)

A területi revíziókat követő vasútfejlesztési törekvések Horthy István vezetésével

Railway development efforts following the territorial revisions,
led by István Horthy.



ABSTRACT

István Horthy of Nagybánya, the son of Regent Miklós Horthy, pursued a life path distinct from his father's. Though he later assumed military and political roles—notably as Deputy Regent—his core identity was that of a technocrat committed to innovation. Breaking family tradition, he earned a degree in mechanical engineering and joined MÁVAG (Hungarian State Railway Machine Works) in Budapest, rising to CEO in 1937. In 1940, he was appointed head of the Hungarian Royal Railways (MÁV), a role influenced by familial connections but also marking a departure from decades of precedent. Given MÁV's strategic importance as Hungary's largest enterprise during wartime, this appointment demanded a leader who was both politically reliable and operationally agile. Horthy's tenure coincided with the Second Vienna Award (1940) and Hungary's invasion of the Southern Territories (1941), which expanded national territory. These territorial revisions assigned MÁV critical responsibilities. In Northern Transylvania, railways transferred to Hungarian control were severely neglected, requiring infrastructure rehabilitation and border-adjusted track realignments to integrate them into the national network. In the Southern Territories, retreating Yugoslav troops inflicted major damage on rail lines and bridges. Under Horthy's leadership, MÁV addressed these challenges while implementing social measures, including the settlement of pension claims of workers dismissed from the successor states – Czechoslovakia, Yugoslavia and Romania – in disciplinary proceedings.

KEYWORDS

World War II., István Horthy, Northern-Transylvania, Hungarian Royal Railways (MÁV)

DOI 10.14232/belv.2025.ksz.2

<https://doi.org/10.14232/belv.2025.ksz.2>

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article:

Dombovári Márton (2025): A területi revíziókat követő vasútfejlesztési törekvések Horthy István vezetésével.

Belvedere Meridionale 37. évf. különszám. pp 74-85.

ISSN 1419-0222 (print)

ISSN 2064-5929 (online, pdf)

(Creative Commons) Nevezd meg! – Így add tovább! 4.0 (CC BY-SA 4.0)

(Creative Commons) Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)

www.belvedere-meridionale.hu

BEVEZETÉS

A kormányzó fia, nagybányai *Horthy István* apjához képest egészen eltérő életutat járt be, ebben nagy szerepet játszott az első világháború elvesztése és annak következményei. Bár élete végén katonai szolgálatot teljesített és a kormányzóhelyettesi tisztséggel politikai szerepet is vállalt, alapvetően műszaki beállítottságú, a technikai újdonságokat figyelemmel kísérő ember volt. Mielőtt a MÁV élére került, megtörtént az első bécsi döntés, valamint a kárpátaljai bevonulás, elnöksége alatt pedig a második bécsi döntés következtében megtörtént Észak-Erdély visszacsatolása. A területi revíziók következményeként fontos szerep hárult a MÁV-ra, így Horthyra is. A legnagyobb feladatot kétségtávolan Erdély adta. A visszatért országrész vasúti infrastruktúrájában ekkor számos hiányosság volt tapasztalható, a pálya elhanyagolt állapotban cserélt gazdát és az új határ kijelölése pályakorrekciókat, új vasúti pálya megépítését tette szükségessé az országos hálózat átjárhatósága érdekében. Jelen tanulmányban az ifjabb Horthy MÁV-elnökként végzett munkásságát vizsgálom és kísérletet teszek eredményei bemutatására.

KARRIER A MÁV ELŐTT

Horthy István Pólában született 1904. december 9-én.¹ A család mindenkori lakhelyét apja szolgálati helye határozta meg. *Horthy Miklós* ekkor a *Sankt Georg* páncélos cirkáló építési munkálatait felügyelte.² *Horthy Miklós* származéki kinevezését követően a család Bécsbe költözött, István itt kezdte meg tanulmányait. Középiskolás éveinek első felét Badenben töltötte, majd a Tanácsköztársaság bukását követően apja már fővezérként történő budapesti bevonulása után a fővárosban fejezte be. Kezdetben István is tengerésztiszti pályára készült, de időközben ez a terve a Császári és Királyi Haditengerészet megszűnése és a flotta elvesztése miatt meghíúsult. Új célokat tűzött ki maga elé és beiratkozott a M. Kir. József–műegyetemre, ahol gépészmérnök diplomát szerzett 1929-ben.³ A kormányzó még ebben az évben külföldre küldte Istvánt

¹ OLASZ 2007. 11.

² TURBUCZ 2022. 66.; 69.

³ OLASZ 2007. 11–14.

gyakorlati tapasztalatszerzés céljából, ezért egy évet töltött az Egyesült Államokban, ahol a Ford gyárban helyezkedett el. Szakmai gyakorlata során – családi kapcsolatai és vagyoni helyzete ellenére – Dearborn-ban, Detroit mellett bérlet egy szobát egy a Fordnál dolgozó családnál és kint tartózkodását a gyárban kapott fizetéséből fedezte: „*végleg fel lettem véve, egyelőre mint draftsman, azaz rajzoló, 80 cent órabérrel. [...] a szoba, bár kicsi, de elég jó, és van külön fürdőszoba-használat hozzá és reggeli, és ami a legfontosabb nekem: meglehetősen olcsó, kb. 40\$ egy hónapra. [...] Jelenlegi munkám egy rajzmásoló gép etetése.*”⁴ Szüleinek írt leveleiből megtudhatjuk, hogy idővel már tervezési és rajzolási feladatokat is rábízta, amely tény a tehetségéről árulkodik.⁵ Egyesült államokbeli tartózkodását követően visszatért Budapestre 1930. október 24-én.⁶ Még ebben az évben főmérökként helyezkedett el a MÁVAG autógyártási osztályán, majd főfelügyelő lett, végül 1937-ben vezérigazgató-helyettes kinevezést kapott. Ugyanebben az évben a Horthy Miklós (ma Petőfi) híd szerkezeti elemeinek gyártásáért megkapta a Magyar Érdemrend Középkeresztjét.⁷ A MÁVAG élén töltött időszak gyümölcsöző volt mind a későbbi kormányzóhelyettes, mind a gyár számára: számos fejlesztést kezdeményezett és hajtott végre, jelentősen növelte a dolgozói létszámot, tűzérési eszközöket kezdtek gyártani svéd licenc alapján, majd a győri program meghirdetését követően a honvédséggel kötött fegyvergyártásra vonatkozó szerződéseket.⁸

HORTHY ISTVÁN A MÁV ÉLÉRE KERÜL

1940. május 17-én végül új megbízatást kapott: az ország akkori legfontosabb vállalatának, a MÁV elnökének nevezték ki. Az új tisztséget hosszas gyözködés és mérlegelés után vállalta el, ezért nem mondható, hogy társadalmi státuszánál fogva magától értetődőnek gondolta volna a kinevezését.⁹

Mielőtt *Horthy István* elnöki tevékenységét, érdemeit vizsgálánk, célszerű a MÁV státusáról szót ejteni. Az 1869-ben alakult vállalat már a kezdetektől fogva részvénytársaságként, de a magyar állam érdekei és céljait szerint működött. A második világháború során azonban katonai parancsnokság alá került, a gördülőállomány és a honvédséget érintő szállítmányozás felett 1938-tól a honvéd vezérkar alá tartozó Központi Szállításvezetőség (KSZV) rendelkezett (aminek parancsnoksága az Államvasutak Andrássy úti székházában kapott helyet).¹⁰ Így a MÁV elnököknek egészen 1945-ig – köztük *Horthy Istvánnak* is – alárendelt viszonyban kellett igazgatniuk az Államvasutakat.

Május 31-i eskütételét követően az Államvasutak elnöki székét június 1-én foglalta el. A szóban forgó kinevezéssel egy a 19. századig visszavezethető hagyományt törtek meg, hiszen először került a MÁV élére nem vasutas szakember. Addig ugyanis a mindenkori elnökök

⁴ Horthy István levele szüleihez, 1929. december 4., Dearborn – BERN 2023. 65–66.

⁵ BERN 2023. 67.

⁶ Ifjú Horthy István ma hazaérkezett Amerikából, *Az Est*. 1930. október 24. 5.

⁷ Árva et.al. 1994. 69.; OLASZ 2007. 23.

⁸ OLASZ 2007. 25–26.

⁹ MALÉTER 1976. 185.; M. kir. államvasutak igazgatóságának, *A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja*. 1940. május 25. 144.

¹⁰ PELLE 2016. 52.; <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyarorszag-a-masodik-vilaghaboruban-lexikon-a-zs-F062E/k-F0A98/kozponti-szallitas-vezetoseg-F0B39/> (Utolsó letöltés: 2024.09.30.)

helyettesét léptették elő.¹¹ Dr. Varga József kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter így indokolta a döntést: „Az új elnök személyének megválasztásánál elsősorban arra kellett tekintettel lenni, hogy korban fiatal, szaktudásban és munkabírában kiváló, az állam legnagyobb üzemeinek helyes irányításához kellő elméleti képzettséggel és gyakorlati tapasztalatokkal rendelkező egyén kerüljön az államvasutak élére, aki képes lesz a vasúti intézet organizációját fejleszteni és az államvasutakat a fejlődés követelményeinek megfelelő színvonalon tartani.”¹² Horthy István teljes mértékben megfelelt a hivatalos álláspontban foglaltaknak, valamint a kialakult politikai és gazdasági helyzethez szükséges képességekkel is bírt.¹³ A megfogalmazás alapján úgy tűnik, hogy eleve Horthynak szánták a pozíciót, azonban érdemes megjegyezni, hogy Kéri Kálmán – aki 1938-tól a KSZV parancsnoka volt – visszaemlékezése szerint Dr. Varga József eredetileg őt szánta az elnöki posztra, az ifjú Horthyra csak azután esett a választás, hogy Kéri visszakozott és a kormányzó fiát ajánlotta maga helyett: ahogy fogalmazott „uraim, ide olyan ember kell, aki pénzt tud szerezni, nem én, hát én nem tudok.”¹⁴

Horthy egy fejlődő, jó gazdasági helyzetben¹⁵ lévő vállalatot örökölt elődjétől – ezt az állítást erősítik az 1940-ben a vasúthálózaton zajló fejlesztések is: „Ez évben fejezik be a Budapest—hegyeshalomi vonalnak a villamosmozdonyok közlekedésével kapcsolatos munkák V. részletét, amennyiben itt a régi 16 t. max. tengernyomású pályákat 17.5 t.-s-ra alakítják át s a 10 t.-s pályák teherbírását fokozatosan 14–16 t.-ra növelik.[...] Igen fontos közlekedés szempontjából, hogy a halálsorompók mielőbb eltűnjenek mely már a világháború előtt is nagy gondot okozott különösen Budapesten úgy a városnak mint a vasútnak. Végre ez is megvalósulás stádiumába jutott [...] Ez év elején Kecskemét állomás felvételi épületét nyitották meg, egyben itt munkába vették egy aluljáróépítését a Szolnoki út részére. — Új vasútvonal tulajdonképpen Dunaföldvár—Solt között és Kárpátalján, Aknaszlátina—Taracköz között épül.”¹⁶ Ugyanakkor megoldandó hiányosságokról is beszélhetünk a korszakban. A vontató- és gördülőállomány mennyisége, állapota és színvonala egyre kevésbé felelt meg a kor igényeinek. Ezen kívül az első bécsi döntés, majd a kárpátaljai bevonulás következtében gyarapodott vasúti hálózat is a mozdony- és kocsipark bővítéséért kiáltott. A műszaki újdonságokra egyébként is fogékony Horthy első külföldi útja Berlinbe vezetett, ahol megismerhette a német mérnökök és vasúti szakemberek új fejlesztéseit.¹⁷ A birodalmi fővárosban három napot töltött, mely során megbeszélést folytatott a Reichsverkehrsministerium (Birodalmi Közlekedésügyi Minisztérium) vezetőivel.¹⁸ Utazása során szerzett tapasztalatait Magyarországon kívánta kamatoztatni. A MÁV részéről 1940. augusztus 8-án történt az első olyan rendelés, ahol már megjelentek a külföldi ismeretek alapján igényelt könnyű-, illetve könnyített szerkezetes típusok. A 37 kocsiból 2-2 járművet az új építésmóddal kívántak legyártani. A kivitelezésbe bevonták mindkét nagy vasúti járműgyártó vállalatot, a Ganzt és a Győri Waggon- és Gépgyár Rt.-t. A négy különleges kocsi

¹¹ MAYER 1994. 372.; OLASZ 2007. 27.; MÁV Archívum: vitéz nagybányai Horthy István Szolgálati táblázata.

¹² Vitéz Horthy István a MÁV elnöke, *Pesti Hírlap*. 1940. május 21. 6.

¹³ MAYER 1994. 371–372.

¹⁴ SIMON 2001b. 18–19.

¹⁵ Ebben jelentős szerepe volt az 1924-ben felvett népszövetségi kölcsönnek.

¹⁶ Ledács Kiss Dezső: Az Államvasutak építkezései, járműbeszerzései és beruházásai, *Magyar Vasút és Közlekedés*. 1940. július 20. 1.

¹⁷ SZÉCSEY 1994. 67.

¹⁸ Horthy István levele Horthy Istvánnéhoz, 1940. július 17., Berlin – BERN 2023. 79.

1942-re és 1944-re lett kész, gyártásuk a tervezettnél jelentősen hosszabb időt vett igénybe, de jelentőségüket mutatja, hogy az Államvasút már 1941 októberében úgy határozott, hogy az új konstrukció képezi majd az alapját a jövőbeni gördülőállománynak.¹⁹

A személykocsibeszerzéseken túl előrelépés történt a motorkocsi-állomány fejlesztésében is: 1940-ben megérkezett az utolsó „Árpád” sínautóbusz, a „Mátyás király”. 1941 tavaszán a MÁV megrendelt a Ganz-gyártól két prototípus villamos-motorkocsit, melyek azonban az 1944-es légítámadások miatt végül nem készülhettek el.²⁰ Az Árpád nyomán a gyorsmotorkocsik továbbfejlesztése is foglalkoztatta: a hazai gyártókkal kívánt olyan könnyűszerkezetes, nagyobb biztonságot és kényelmet nyújtó, étkezőkocsival is ellátott motorvonatokat kifejleszteni, amik később Budapest és Székelyföld között is közlekedhettek.²¹

VASÚT- ÉS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉS ÉSZAK-ERDÉLYBEN ÉS DÉLVIDÉKEN

Észak-Erdély

Az Erdélyt érintő területi revízió tulajdonképpen már az első bécsi döntést követően közbeszéd tárgya volt és a politikában is napirendre került. Erdély kérdéséről végül a német-olasz döntőbíróóság határozott 1941. augusztus 30-án. Eszerint Magyarországhoz került 41 104 km² terület, melynek határai részben a nyelvi, részben a természetes határokat és utakat követték.²²

A revíziót megelőző tárgyalások még nem voltak hatással a MÁV 1940-es fejlesztési terveire, amik jellemzően még Horthy elnöki kinevezését megelőző időszakból származtak, de a Honvéd Vezérkar Főnöke már június 30-án előkészületeket rendelt el a békés megszállás végrehajtásához.²³ Ezért különösen nagy kihívást jelentett az 1940 nyarán kialakult feszült magyar-román helyzetből fakadó katonai mozgósítás, ami a szállítási-ellátási feladatok lebonyolításában öltött testet.²⁴ A második bécsi döntést követően az Államvasútnak egyik feladata volt az észak-erdélyi közigazgatás újjászervezése, ami nem jöhetett volna létre a MÁV szakemberei és járműállománya nélkül. Ezen felül biztosítani kellett a „kis magyar világ” területeinek integrálását a meglévő vasúti hálózatba, ami nagyszabású vasútépítési feladatok elé állította a vasúttársaság vezetőségét. Az államvasúti tevékenységek megszervezését a honvédséggel való közös munkában segíthette az is, hogy Horthy és Kéri szoros, mondhatni baráti viszonyban álltak.²⁵

Észak-Erdélyt szeptember 5. és 13. között kellett átvenni a románoktól. A vasút és a honvédség együttműködésének sikere, hogy a megszállást végre tudták hajtani a meghatározott időszakban. A MÁV vezetősége számított rá, hogy a románok által hátrahagyott állomásokon és őrhelyeken nem marad elég számú szakember, ezért országszerte átcsoportosítások kezdődtek (ami főleg a frissen végzett vasúti tiszteket érintette) a vasúttársaságon belül. Őket a benépesítő vonatokkal szállították a kijelölt szolgálati helyükre. Velük tartottak még a vasúti hatóságok

¹⁹ SZÉCSEY 1994. 67-69.

²⁰ SZÉCSEY 1994. 88.; 91.

²¹ LÁNER 1976. 128.

²² ABLONCZY 2017. 36.; 46-47.

²³ DEZSERI 1941. 113.

²⁴ LOVAS 1996. 83-86.

²⁵ SIMON 2001a. 18.

szervei és az átvett vasútvonalakat biztosító őrsemélyzet. A benépesítő vonatok közlekedése korántsem volt veszélytelen, ezért haladásukat páncélvonattal, vagy egy gépfegyverrel felszerelt motorkocsival is biztosították. A feladat összetettségét jellemzi, hogy ezekkel a vonatokkal kellett a határidőre elkészített menetrendeket, menetjegyeket, az állomásnév táblákat is kiszállítani és kirakodni a megfelelő állomáson, megállóhelyen.²⁶ Mivel a honvédséggel való folyamatos egyeztetés és szervezés mellett ezeknek a feladatoknak a koordinálása is az Igazgatóságon futott össze, ezért Horthy István – aki a vasútvonalak átvételekor és a benépesítési folyamatok közben személyesen is jelen volt²⁷ – igen nagy szervezőkészségről tett tanúbizonyságot.

Még a benépesítés megkezdése előtt, szeptember 2-án, Horthy 72766/1940. számú rendeletében Kolozsvárott Üzletvezetőség felállításáról határozott.²⁸ Ez elengedhetetlen volt a vizsztatért területek vasúthálózatának színvonalas működtetéséhez. 1940 folyamán Nagyváradon és Marosvásárhelyen is létrehozta forgalmi kirendeltségeket.²⁹ A határ kijelölése során a Székelyföldre vezető fővonalat két helyen is átvágták (Kolozsvár és Marosvásárhely között), ezzel ellehetetlenítve a menetrend szerinti forgalmat a „székely-körvasút” és a hálózat többi része között. A román fél csak a székelyföldi szakasz mozdonyokkal, illetve vasúti kocsikkal történő feltöltését engedélyezte, a későbbi „peage-forgalmat”³⁰ nem. Erre az Államvasút elnöke azonnal reagált és döntés született egy vasúti összekötésről (mindeközben a kormányzattal közösen megszervezte – átmeneti megoldásként – a hiányzó szakaszok menetrend szerinti autóbuszokkal, illetve teherautókkal történő pótlását is).³¹ Ahhoz, hogy a tervezett vasúti pálya elkészüljön, szükség volt Szászlekenye–Kolozsnagyida keskenynyomtávú vonal megépítésére 1940 őszén. Ez a 16,2 km hosszú vonal a honvédség vasútépítő alakulatai segítségével csupán néhány hónap alatt elkészült és a segítségével – átrakodással ugyan – megindulhatott az áruszállítás Székelyföldre.³² Szintén ezen a vonalon szállították a Szeretfalva–Déda közti vasúti összeköttetés vágányait. Utóbbi szakasz építéséről már 1940. szeptemberében döntés született, mégpedig a lehetséges nyomvonalak közül a legrágábbra esett a választás (ez a nyomvonal vezetett a legtávolabb a magyar–román határtól). Ezt a döntést az építendő szakasz stratégiai mivoltával magyarázhatjuk. Az építkezést övező körülmények kihívás elé állították a szakembereket. A területről nem voltak pontos térképek, így – Magyarországon első ízben – légifotókkal dokumentálták a környezetet. A nyomvonal rendkívül nehéz terepviszonyok között lett kitűzve és közúton sem volt megközelíthető. Ennek ellenére a tervek elkészítésével, a szükséges úthálózat és infrastruktúra kiépítésével, a vasúti pálya, valamint a hozzá tartozó műtárgyak megépítésével két év alatt, 1942. novemberéig végeztek. Tekintettel a nehéz körülményekre, valamint a háborús helyzetre, elmondható, hogy a vonalszakasz építése rendkívüli teljesítmény volt.³³

Horthy 1941 májusában a vasútépítések hatékonysága érdekében létrehozta az „Új vonalak építőfelügyelőségét” és a „Második vágányok építőfelügyelőségét”, ezek hatáskörébe tartozott

²⁶ LOVAS 1996. 89.; DEZSERI 1941. 126.; MAYER 1994. 376.

²⁷ Elismerés nyilvánítás, *A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja*. 1940. szeptember 21.

²⁸ Üzletvezetőség felállítása Kolozsvárott, *A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja*. 1940. szeptember 7.

²⁹ MAYER 1994. 376.

³⁰ átmenő, megállás nélküli forgalom

³¹ UDVARHELYI 1976. 156–157.; LOVAS 1996. 105.; MAYER 1994. 376.; MALÉTER 1976. 187.

³² HORVÁTH 1997. 138–139.

³³ ABLONCZY 2017. 177–178.; HORVÁTH 1997. 139–143.

az összes pálya- és infrastruktúra építés országszerte (beleértve a Déda–Szeretfalva építkezést és az elnöksége előtt megkezdett kárpátaljai vasútépítést is).³⁴ Észak-Erdély vasúti közlekedésének korszerűsítése további – kisebb fajsúlyú, de egyaránt fontos – feladatok elvégzését követelte. 1920 után, az új államhatár mentén több helyen az elvágott vasútvonalak sínpárjait felszedték, a román vasút infrastruktúrája pedig összességében leromlott állapotban volt. A MÁV ezért az 1940 előtti határvonal mentén felszedett vágányokat újjáépítette, valamint Sajómagyaros és Szászlekenye között felújították a vágányokat. Mivel az új határ szinte a Nagyvárad–Kolozsvár fővonallal párhuzamosan futott, szükségesnek ítélték az északabbra futó Nagykároly–Dés vonal megújítását. Zsibó és Dél között megépült a második vágány, de Nagykároly irányába a háború kiterjedése miatt nem sikerült befejezni a megkezdett munkálatokat.³⁵

Délvidék

Észak-Erdéllyel ellentétben a Délvidék teljesen más körülmények között tért vissza Magyarországhoz. Miután 1941. március 26-án a Jugoszláv Királyság élére angolbarát (egyben németellenes) kormány került, Hitler a délszláv-állam megtámadásáról döntött. Magyarország feltételekkel ugyan, de csatlakozott a német támadáshoz. Végül a jugoszláv állam széthullását követően, 1941. április 11-én a Honvédség átlépte a magyar–jugoszláv határt.³⁶ A MÁV hálózata már április 3-án megkezdődött a Wehrmacht felvonulása, ami ekkor már nem jelentett újdonságot a hazai vasúthálózaton, tekintve, hogy 1940 ősze óta rendszeres volt a német katonavonatok közlekedése a Szovjetunió irányába. Mivel Délvidék vasúthálózata stratégiai fontosságú volt a katonai előrenyomulás során, nem meglepő, hogy a jugoszláv hadsereg igyekezett megnehezíteni a támadó fél dolgát. Ez a Dráva- és Mura-hidak felrobbantását, a vasúti pálya szisztematikus megrongálását és az állomások lerombolását jelentette. A MÁV-nak a benépesítő vonatok közlekedtetése mellett a síneket járhatóvá tenni. Erdéllyel ellentétben ez hatványozottan nehezebb feladat volt, mert a benyomuló magyar vasutasoknak számítaniuk kellett csetnikek támadására is.³⁷

A legfontosabb tennivalót a 28 felrobbantott híd helyreállítása, valamint a teljesen lerombolt szabadkai vasútállomás újjáépítésének (utóbbi átadására 1942. június 24-én került sor) megszervezése jelentette. A munkálatokat megosztva végezték a Honvédség műszaki alakulatai és a MÁV műszaki személyzete. A hidakat ekkor nagyrészt csak ideiglenesen volt mód pótolni. A helyreállítást *Horthy István* és *Kéri Kálmán* személyesen is megtekintette.³⁸

A forgalom felvételére annak függvényében került sor, hogy a vasúti pályát mikorra sikerült helyreállítani. Ez a bevonulást követő néhány naptól egészen 1942-ig eltartott.³⁹ *Horthy „a Délvidék felszabadítása során szolgálatban visszamaradt JDZ [Jugoszláv Államvasutak – D.M.] személyzet, továbbá a jugoszlávok által magyarságuk miatt elbocsátott alkalmazottak személyi ügyeinek intézésére, valamint a MÁV-tól, illetve a JDZ-től nyugellátásban részesült volt alkalmazottak, özvegyek és árvák járandóságainak utalványozására kiterjedő hatáskörrel”*

³⁴ Építőfelügyelőségek felállítása, *A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja*. 1941. június 7. 209.

³⁵ HORVÁTH 1997. 146–147.

³⁶ A. SAJTI 2004. 153–154., 156.

³⁷ LOVAS 1996. 109., 121., 123., 125.

³⁸ LOVAS 1996. 136.; SIMON 2001b. 19.; TÓTH 1976. 166.

³⁹ LOVAS 1996. 139–140.

Igazgatósági Kirendeltséget létesített Szabadkán,⁴⁰ ami olyan ügyekkel is foglalkozott, mint hogy az újvidéki illetőségű Kovács Ágoston állomásfelügyelőnek 1941. szeptember 6-án felmondtak arra hivatkozva, hogy alanyunk „ellen 1924 évben a bpesti büntető törvényszéknél államrend ellen irányuló vétség miatt eljárás volt folyamatban és 2 havi fogházra valamint 2000 korona pénzbüntetésre és 3 évi hivatalvesztésre ítélték.” Kovács panaszt tett az eljárás ellen, sérelmezte, hogy JDZ alkalmazottnak nevezték és Nemzeti Hadseregben töltött szolgálati idejével, valamint a Jugoszláviában a magyarsága miatti üldöztetésével, fogva tartásával próbálta tisztázni magát. Figyelemre méltó, hogy a Kirendeltség határozott kérése ellenére sem indokolta meg az elbocsátás okát: „szolgálatfelmondásának okát természetesen nem közölhetük”.⁴¹ A szóban forgó hivatal nem volt hosszú életű, még abban az évben megszüntették, feladatait az Igazgatóság főosztályai alá szervezték.⁴²

Észak-Erdéllyel ellentétben a Délvidék megszállása során nagyságrendekkel több rongálásból fakadó kárt kellett kijavítani, viszont a földrajzi viszonyok és az új államhatár a vasútnak kedvezett, így nem volt szükség új vonalak építésére. A Délvidéken megoldandó feladatokat párhuzamosan kellett megszervezni az ekkor még javában zajló észak-erdélyi vasúti építkezésekkel.

A vasúti távbeszélő hálózat automatizálása

1941 folyamán az országos vasúthálózat egészét érintette a távbeszélőhálózat korszerűsítése. Sziklay Ernő gépészmérnök visszaemlékezése szerint Horthy István felkészültségről és tájékozottságról tett tanúbizonyságot, a vele folytatott párbeszédet követően az automatizált kapcsolás új központok építését rendelte el három ütemben. Ami a visszatért országrészeket illeti, 1941 végén először az érsekújvári állomás központját alakították önműködővé, majd a második ütemben került sor a Kolozsvári Üzletvezetőség és állomás, valamint a nagyváradi állomás automatizálására, a harmadik, utolsó ütem során a dési állomás került sorra.⁴³

TARIFAPOLITIKA, SZOCIÁLIS INTÉZKEDÉSEK ÉS A FEGYELMI ÜGYEK PROBLEMATIKÁJA

Degresszív díjszabás

A MÁV-nál 1931-ben bevezetett tarifatablázatot korrigálásra szorult. Horthy felismerte, hogy a vasúthálózaton a területi növekedéssel együtt az utasszám is megnőtt, ez pedig lehetővé tette a degresszív díjszabás bevezetését 1940. szeptember 8-án, ami általánosan 15%-os díjcsökkenést jelentett a személyszállításban és az árufuvarozásban egyaránt. A reform, bár nyilván népszerű volt és növelte az utasszámot az egyes vonatokon, nem lett hosszú életű a háború gazdasági hatásai miatt. A vasút egyre növekvő rezszi- és bérköltsége miatt egy évvel később 12%-os díjnövelést kellett alkalmazni.⁴⁴

⁴⁰ Igazgatósági Kirendeltség létesítése Szabadkán, *A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja*. 1941. május 3.

⁴¹ MÁV Archivum 2/1941/906, Ónodi és Ujfaludi Kovács Ágoston elbocsátása.

⁴² A szabadkai Igazgatósági Kirendeltség megszüntetése, *A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja*. 1941. szeptember 27.

⁴³ SZIKLAY 1976. 167.

⁴⁴ CSIKÓS 1997. 46.; UDVARHELYI 1976. 159.

Szociális intézkedések

Az Államvasútnál hagyományosan jó szociális háló vette körbe a vasutasokat (amiket jellemzően a 20. század első felében tudtak kiharcolni maguknak),⁴⁵ presztízst jelentett a vasútnál dolgozni munkakörétől függetlenül, de *Horthy István* kimondottan nagyra értékelte a MÁV dolgozók munkáját, fontosnak tartotta a velük való kommunikációt, a visszajelzéseket. A visszacsatolásokat övező rendkívüli feladatok a vasutas dolgozók részéről nagy lemondásokkal és még nagyobb erőfeszítésekkel jártak, ez pedig arra sarkallta, hogy dolgozói szociális helyzetén a lehetőségekhez mérten javítson.⁴⁶ Azon kívül, hogy nem feledkezett meg a vasutasok dicséretéről, elismerte és jutalmazta a túlmunkát, 1941-ben az elnöksége alatt beterjesztett első költségvetési tervben 1.5 millió pengőt a dolgozók üdültetésére fordított. Ugyanebben az évben eltörölte a vasútorvosi és szakorvosi vizsgálati díjakat, valamint a MÁV Betegségi Biztosító Intézet tagjai (és azok jogosult családtagjai) számára a fizetési kategóriákat figyelembe véve ingyenessé, illetve kedvezményessé tette a gyógyszervásárlást és a fogászati kezeléseket is „fogászati segély” néven. A Déda–Szeretfalva vasút átadásáig a teherfuvarozásban dolgozó rakodómunkások és gépkocsivezetők bérét az igényekhez igazodva megemelte, mert felismerte, hogy így egyben tarthatja az összeszokott brigádokat, akiknek a hatékonyságát ily módon növelni tudta.⁴⁷

Az utódállamok államvasúti alkalmazottak fegyelmi ügyei

A revíziók nyomán a MÁV szembesült az utódállamok államvasútjai egykori, fegyelmi eljárás során elbocsájtott alkalmazottjainak nyugellátási igényeivel. Ugyan a volt csehszlovák és román államvasúti alkalmazottak nyugdíjkifizetését több rendelettel is szabályozták, de ezek nem foglalkoztak azzal esettel, ha büntetés okán szűnt meg valaki munkaviszonya. A MÁV nyugdíjintézetének alapszabálya egyértelműen fogalmazott ebben a kérdésben: akit fegyelmi eljárást követően elbocsájtottak nem tarthat igényt a nyugellátásra. A probléma abból fakadt, hogy egyrészt nem volt egyértelmű, hogy a büntetett személy a magyar szabályok szerint is elbocsájtással járó vétséget követett-e, másrészt sok esetben mind a csehszlovák, mind a román vasútnál elég volt az alkalmazott magyarsága a munkaviszony megszüntetéséhez. Belátható, hogy ebben a helyzetben sem a teljeskörű nyugdíjfolyósítás, sem annak megtagadása nem lett volna célravezető. A helyzet megnyugtató rendezéséhez az alábbi rendelet-tervezetet fogalmazta meg az elnökség: „Azok a volt cseh–szlovák, román vagy jugoszláv államvasúti alkalmazottak, vagy ezek nyugellátásra igényjogosult hozzátartozói, akiket a cseh–szlovák, román vagy jugoszláv államvasutak a szolgálatból fegyelmi úton elbocsátottak, 1942. évi XII. 31-ig kérhetik a lakóhelyük szerinti illetékes üzletvezetőségnél I. fokú fegyelmi bíróságánál ügyük újrafelvételét azon az alapon, hogy a terhükre rótt szolgálati vétséget nem követték el, vagy hogy a terhükre rótt cselekmény a magyar királyi államvasutak szolgálati szabályzata

⁴⁵ CSIKÓS 1997. 46.

⁴⁶ ÁRVA et.al. 1994. 71.

⁴⁷ UDVARHELYI 1976. 158.; MALÉTER 1976. 189.; Az alkalmazásukat kérők vasútorvosi vizsgálatáért továbbá az alkalmazottak kérelmezett szakorvosi felülvizsgálataért fizetendő vizsgálati díjak megszüntetése, *A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja*. 1941. március 22. 109.; A kisebb havi járandósággal bíró tagok gyógyszerköltség-megtérítési kötelezettségének elengedése illetőleg mérséklése, *A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja*. 1941. március 22. 109.; A fogászati segély kiterjesztése és igénybevételének újbóli szabályozása, *A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja*. 1941. június 25. 230.

szerint szolgálati vétségnek nem tekinthető. Ha a bíróság az újrafelvételnek helyt ad, határozatában az elbocsátó határozatot hatályon kívül helyezi. Ebben az esetben az alkalmazottnak illetőleg hozzátartozóinak a felmentő határozat jogerőre emelkedését követő hó 1. napjától kezdődően igényük van a szabályszerű nyugellátásra.”⁴⁸ A Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztérium a rendelet kiadását – változatlan formában – végül 1943. január 7-én, fél évvel Horthy István halála után határozta el.⁴⁹

ÖSSZEGZÉS

Horthy István MÁV elnöki tisztsége – kevesebb mint két évvel kinevezése után – 1942. február 12-én ért véget, miután kormányzóhelyettesi megbízatást kapott.⁵⁰ 1942 nyarán bekövetkezett halála miatt a nagyobb építkezések befejezését, hosszútávú járműfejlesztések és járműbeszerzések megvalósulását már nem érthette meg, azonban a MÁV elnökeként így is sikerült nyomot hagynia a magyar vasút történetében. Kinevezésének körülményeivel kortársai is tisztában voltak, mégis elfogadták személyét elsősorban azért, mert szakmai rátermettsége már akkor közismert volt. Láner Kornél leköszönő MÁV elnök az Államvasút hivatalos lapjában méltatta kinevezésekor.⁵¹ Számos visszaemlékezésből kiderül, hogy akikkel kapcsolatba került, mind jó véleménnyel voltak róla, méltatták munkásságát és erőfeszítéseit. Megkérdőjelezhetők volnának a túlzónak ható elismerések, azonban megvizsgálva tevékenységét és a kommunikációját alkalmazottjaival és közvetlen munkatársaival, ezek mind megerősítik a róla alkotott képet.

Annak ellenére, hogy alig másfél évtizedes magyarországi karrierje során számottevő érdemet szerzett, korszerű szemléletével modernizálni tudta az ország két jelentős vállalatát, méltatlanul kevés figyelem esik rá apja árnyékában. Személyével kapcsolatban a legtöbbszörnek még ma is a halála körüli legendák jutnak eszükbe. A Horthy-korszak vizsgálata során ez remélhetőleg változhat a jövőben.

FELHASZNÁLT IRODALOM:

Levéltári források

MÁV Archívum: vitéz nagybányai Horthy István Szolgálati táblázata.

MÁV Archívum 31/1941/103594, A csehszlovák stb. államvasúti alkalmazottak fegyelmi ügyében újrafelvétel.

MÁV Archívum 31/1943/2873, A Csehszlovák, Román és Jugoszláv fegyelmi bíróságok által elbocsájtott államvasúti alkalmazottak fegyelmi ügyében újrafelvétel megengedése.

MÁV Archívum 2/1941/906, Ónodi és Ujfaludi Kovács Ágoston elbocsájtása.

⁴⁸ MÁV Archívum 31/1941/103594, A csehszlovák stb. államvasúti alkalmazottak fegyelmi ügyében újrafelvétel.

⁴⁹ MÁV Archívum 31/1943/2873, A Csehszlovák, Román és Jugoszláv fegyelmi bíróságok által elbocsájtott államvasúti alkalmazottak fegyelmi ügyében újrafelvétel megengedése.

⁵⁰ MAYER 1994. 381.

⁵¹ Kartársaimhoz, *A Magyar Király Államvasutak Hivatalos Lapja*. 1940. június 1. 147.

Monográfiák

A. SAJTI ENIKŐ (2004): *Impériumváltások, revízió és kisebbség – Magyarok a Délvidéken 1918–1947*. Budapest, Napvilág Kiadó.

ABLONCZY BALÁZS (2017): *A visszatért Erdély 1940–1944*. Budapest, Jaffa Kiadó.

OLASZ LAJOS (2007): *A kormányzóhelyettesi intézmény története (1941–1944)*. Budapest, Akadémiai Kiadó.

TURBUCZ DÁVID (2022): *Horthy Miklós, a haditengerésztiszt*. Budapest, Jaffa Kiadó.

Forrásgyűjtemények

BERN ANDREA (2023): *A Horthy család hagyatéka 1914–1994*. Budapest, Open Books.

LOVAS GYULA (1996): *Magyar vasutak a II. világháború éveiben*. Budapest, Magyar Államvasutak Rt.

Tanulmányok, évkönyvek, emlékkönyvek

ÁRVA KÁLMÁN – FRISNYÁK ZSUZSA – DR. HORVÁTH FERENC – DR. KOVÁCS LÁSZLÓ – TISZA ISTVÁN – TÖKÖLYI ISTVÁN – DR. UDVARHELYI DÉNES (1994): *Akik a Magyar Államvasutakat 125 éven át vezették*. Budapest, Műszaki Könyvkiadó.

DR. CSIKÓS MIHÁLY (1997): A magyar vasutak történetének fontosabb közlekedés- és gazdaságpolitikai eseményei 1915-től 1944-ig. In Dr. Kovács László (szerk.): *Magyar vasúttörténet 5*. Budapest, Közlekedési Dokumentációs Kft. 20–49.

DEZSERI JÁNOS: A megszálló erők felvonultatása és a megszállás lefolyása. In Rózsás József (szerk.): *Erdélyünk és honvédségünk*. Budapest, Vitézi Rend Zrínyi Csoportja. 111–142.

HORVÁTH FERENC (1997): A magyar vasút építkezései a két világháború közötti időszakokban (1915–1944). In Dr. Kovács László (szerk.): *Magyar vasúttörténet 5*. Budapest, Közlekedési Dokumentációs Kft. 81–165.

LÁNER KORNÉL (1976): Az alkotó szakember. In Wulff, Olaf – Maléter Jenő (szerk.): *Vitéz nagybányai Horthy István élete és a magyar közlekedés*. Toronto, Vörösvári Publishing Co Limited. 125–129.

MALÉTER JENŐ (1976): Az alkotó szakember. In Wulff, Olaf – Maléter Jenő (szerk.): *Vitéz nagybányai Horthy István élete és a magyar közlekedés*. Toronto, Vörösvári Publishing Co Limited. 175–199.

DR. MAYER JÓZSEF (1994): Emlékezés nagybányai Horthy István MÁV elnökre. In Mezei István (szerk.): *Vasúthistória évkönyv 1994*. Budapest, MÁV Vezérigazgatóság. 371–384.

SZÉCSEY ISTVÁN (1994): A MÁV 1936–1944 közötti normálnyomtávolságú vontatott jármű, motorkocsi és motorvonat beszerzései, fejlesztései. In Mezei István (szerk.): *Vasúthistória évkönyv 1994*. Budapest, MÁV Vezérigazgatóság. 61–92.

SZIKLAY ERNŐ (1976): Az alkotó szakember. In Wulff, Olaf – Maléter Jenő (szerk.): *Vitéz nagybányai Horthy István élete és a magyar közlekedés*. Toronto, Vörösvári Publishing Co Limited. 167–168.

TÓTH TIBOR (1976): Az alkotó szakember. In Wulff, Olaf – Maléter Jenő (szerk.): *Vitéz nagybányai Horthy István élete és a magyar közlekedés*. Toronto, Vörösvári Publishing Co Limited. 164–166.

UDVARHELYI KÁROLY (1976): Az alkotó szakember. In Wulff, Olaf – Maléter Jenő (szerk.): *Vitéz nagybányai Horthy István élete és a magyar közlekedés*. Toronto, Vörösvári Publishing Co Limited. 153–162.

Folyóiratok

PELLE JÁNOS (2016): A Magyar Államvasutak és a holokauszt történetéhez. *Hitel* 29. évf. 4. sz. 51–69.

SIMON GY. FERENC (2001a): A kormányzóhelyettes. *Új Misszió* 13. évf. 8. sz. 18–19.

SIMON GY. FERENC (2001b): A kormányzóhelyettes. *Új Misszió* 13. évf. 9. sz. 18–19.

Újságok

A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja. 1940. május 25. 144.

A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja. 1940. június 1.

A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja. 1940. szeptember 7.

A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja. 1940. szeptember 21.

A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja. 1941. március 22.

A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja. 1941. május 3.

A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja. 1941. június 7.

A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja. 1941. június 25.

A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja. 1941. szeptember 27.

Az Est. 1930. október 24.

Magyar Vasút és Közlekedés. 1940. július 20.

Pesti Hírlap. 1940. május 21.

Internet

SIPOS PÉTER (szerk.) (1997): Központi Szállítás Vezetőség. *Magyarország a második világháborúban A–ZS*: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyarorszag-a-masodik-vilaghaboruban-lexikon-a-zs-F062E/k-F0A98/kozponti-szallitas-vezetoseg-F0B39/> Hozzáférés: 2024.09.30.

TAJTI ANDREA

andrea.tajti@gmail.com

PhD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem

A játék ontológiája és ismeretelméleti jelentősége. Érvek a ludikus tapasztalat filozófiai rehabilitációja mellett

The Ontology of Play and Its Epistemological Significance:
Arguments for the Philosophical Rehabilitation of the Ludic
Experience



DOI 10.14232/belv.2025.ksz.3

<https://doi.org/10.14232/belv.2025.ksz.3>

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article:

Tajti Andrea (2025): A játék ontológiája és ismeretelméleti jelentősége. Érvek a ludikus tapasztalat filozófiai rehabilitációja mellett. *Belvedere Meridionale* 37. évf. különszám. pp 86-92.

ISSN 1419-0222 (print)

ISSN 2064-5929 (online, pdf)

(Creative Commons) Nevezd meg! – Így add tovább! 4.0 (CC BY-SA 4.0)

(Creative Commons) Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)

www.belvedere-meridionale.hu

BEVEZETÉS

A nyugati filozófiai hagyomány a játékot régóta a gondolkodás peremén helyezi el. A racionális, cél- és feladatorientált tevékenység, valamint a tudományos megismerés mércéjén mérve a játék rendre olyan másodlagos, mellékes jelenséggént tűnik fel, amely legfeljebb pedagógiai vagy pszichológiai vizsgálódás tárgyát képezheti, filozófiáit azonban csak kivételesen. A

gyermekkor kultúrájához kötött, a felnőttkor „komoly” dolgai felől esetlegesnek tetsző tevékenység – így a hallgatólagos előfeltevés – nem rendelkezik azzal az ontológiai súllyal, amely megkövetelné, hogy a létre, az igazságra vagy az emberi szabadságra vonatkozó kérdések kontextusában komolyan vegyük.

Jelen tanulmány mellett érvel, hogy ez a filozófiai előfeltevés alapvető tévedés: a játék – legyen bár szabálykövető, szabad formájú vagy esztétikai természetű – nem kiegészítő, hanem konstitutív dimenziója az emberi létnek, és ilyenformán nemcsak a ludológiai szakirodalom, hanem a kortárs filozófia egésze számára is rehabilitációra szorul. Az érvelés három összefüggő gondolati szál mentén halad. Először Johan HUIZINGA *Homo Ludens*-ét (1938) szükséges, ám nem elégséges kiindulópontként kezelve mellett érvel, hogy a játék nem pusztán a kultúra eredete, hanem annak folyamatosan működő strukturáló elve; a játék ontológiai értelemben is megelőzi a kultúra intézményesült formáit. Másodszor Hans-Georg Gadamer hermeneutikai játékfogalmára támaszkodva bemutatja, hogy a játék nem a szubjektum tevékenysége, hanem olyan közeg, amelybe a játékos beleszövődik. Harmadszor a kortárs ludológia és játékfilozófia – különösen Bernard Suits, Ian Bogost és C. Thi Nguyen – belátásait összegezve mellett érvel, hogy a játékok a cselekvés és az érték kísérleti laboratóriumaiként működnek.

E három gondolati szál mentén a dolgozatnak egy rejtettebb elméleti tétje is van. A játék filozófiai komolyan vételének ügye elválaszthatatlan egyrészt attól a kritikai társadalomelméleti hagyománytól, amelyet a Frankfurter iskola (Horkheimer, Adorno, Marcuse, Benjamin) képvisel, másrészt attól a hazai kutatási programtól, amely – Agora Zsuzsanna és a pécsi műhely nyomán – a játékot a közösségi identitás és a társadalmi innováció közegeként értelmezi (AGORA & RAB 2015, AGORA et.al. 2025). A tanulmány végül azt kívánja felmutatni, hogy a játék rehabilitációja nem egy részdiszciplína belügye, hanem a szabadság, a kreativitás és a megismerés átfogó filozófiai kérdéseinek tétjét érinti.

I. A JÁTÉK MINT KULTÚRATEREMTŐ PRINCÍPIUM: HUIZINGA ÖRÖKSÉGE ÉS ANNAK RADIKALIZÁLÁSA

Huizinga 1938-as klasszikusa a 20. századi játékfilozófia megkerülhetetlen origójaként szolgál. A *Homo Ludens* azon alaptéziséből indul ki, hogy a kultúra „játék formájában és játékként” jön létre: a jog, a háború, a költészet, a filozófia, a rituálé és az ünnep archaikus formái nem egy preracionális, homályos háttér utólagos ráncigálásával nőnek bele a játékos kultúrába, hanem eleve a kultúra játéktereiben születnek meg (HUIZINGA 1944 [1938]).

A játéktér Huizinga számára nem pusztán metafora, hanem ontológiai státusz zóna: a profántól elkülönített, saját szabályokkal és „megszentelt komolysággal” bíró szféra, amelybe belépve az ember a köznapitól eltérő típusú cselekvést és közösséget hoz létre. A jogi eljárás, a tudományos vita, az istentisztelet és a színház egyaránt olyan játéktérre támaszkodik, amely nem pusztán az életre „rárakódik”, hanem azt szervezi, tagolja és normatívvá teszi.

Huizinga érvelése ugyanakkor két ponton is megszorítást kíván. Először: a *Homo Ludens* tézise lényegében genealogikus marad – a kultúra játékból keletkezett –, miközben az ontológiai implikáció kimondatlanul marad. Jelen tanulmány mellett érvel, hogy Huizinga tételét radikalizálnunk kell: a játék nem csupán a kultúra történeti-genealogikus előzménye, hanem folyamatosan működő strukturáló elve is. Az a társadalom, amelyben a jogrend, az iskola, a tudomány

és a politika nyelvjátékai megszűnnek működni, nem „komolyabbá” válik, hanem felbomlik. A kultúra és a társadalom működése – a nyelv, a szabály, a megismétlés, a fordulat, a szereposztás formáiban – folytonos játékszerű teljesítményt igényel. Ha ezt elfogadjuk, akkor a kortárs filozófia nem engedheti meg magának a 20. századi kísérletek utáni hosszú hallgatást: a játék társadalom- és kultúraalapozó hatásának szisztematikus vizsgálata a klasszikus filozófiai programok (Schiller, Huizinga, Caillois) óta jórészt szünetel, pontosan abban az időben, amikor – a gamifikált munkahely, a platformgazdaság és a digitális rituálék korában – a kérdés soha nem látott társadalomelméleti aktualitással bír.

Másodszor: Huizinga játékfogalma erősen idealisztikus. Az általa „szabad cselekvésként” definiált játék lényegénél fogva elkülönül a hasznossági szférától, és saját belső szabályai felől nyer értelmet. A 20. század második fele – különösen az iparszerűvé vált szórakoztatóipar, a kaszinósodás, a gamifikált munkahely és a digitális platform-gazdaság – azonban nyilvánvalóvá tette, hogy éppen a játék tiszta szabadság-karaktere válhat a legkönnyebben kolonizáció tárgyává. Ezen a ponton nélkülözhetetlen a Frankfurter iskola kritikai öröksége.

II. A FRANKFURTI ISKOLA ÉS A JÁTÉK EMANCIPATORIKUS POTENCIÁLJA

A Frankfurter iskola első és második generációja a játékot nem önálló tematikus tárgyként, hanem a modernitás tapasztalatának fontos törésvonalaként kezelte. Max Horkheimer és Theodor W. Adorno *A felvilágosodás dialektikájában* (1947) a „kultúrpar” fogalma köré szervezett érvelésükben lényegében amellel érvelnek, hogy a huizingai értelemben vett autonóm játéktér a késő kapitalizmusban visszavonódik: a szórakoztatóipar által kínált „játék” pszeudójáték, amennyiben nem új szabálytér megalkotása, hanem a munka racionalitásának meghosszabbítása a szabadidőre (Horkheimer–Adorno 2011 [1947]). A szórakozás itt nem az ember játékképességének gyakorlása, hanem annak szimulált, piacositott és ismételhető torzképe.

Ez a kritika azonban nem a játék ellen irányul – ellenkezőleg. Herbert Marcuse *Eros és civilizáció* című munkájában (1955) a játékot egyenesen az elnyomás alól felszabaduló ember antropológiai lehetőségeként gondolja el. A „teljesítmény-elv” (Leistungsprinzip) uralma alatt álló polgári társadalomban a játék válik az egyetlen olyan tevékenységi móddá, amely nem rendelődik alá a produktivitás logikájának. Marcuse a schilleri játékösztön (Spieltrieb) emancipatorikus olvasatát adja: a játék éppen azért politikailag veszélyes kategória a fennálló rend szempontjából, mert lehetséges reprezentációja egy olyan cselekvésmódnak, amely nem munka és nem is szenvedés, hanem célszerűség nélküli célszerűség – egy másik berendezkedés, egy másik érzékiség lehetőségének antropológiai mintája (MARCUSE 1990 [1955]).

Walter Benjamin – a kritikai elmélet tágabb holdudvarához kötődve – a játékot és a mimézist a történelmi tapasztalat és a nyelv archeológiájának kulcselemeivé teszi. A gyermeki játékban működő „mimetikus képesség” Benjamin olvasatában nem esztétikai ékesség, hanem az a humán alapadottság, amellyel hasonlóságot tudunk létrehozni és felismerni a világban – és amely nélkül a nyelv, a rituálé vagy akár a korai jósló gyakorlatok sem lennének értelmezhetőek (BENJAMIN 1980 [1933]). A játék Benjaminszínű antropogén aktivitás: általa termeli ki önmagát az, amit később – már megmerevedett intézményi alakjában – „kultúrának” nevezünk.

E három szerzőt együtt olvasva megfogalmazható a Frankfurti iskola játékköltségvetési tézise: a játék ontológiailag elsődleges, ám történetileg folyamatosan kolonizáció alatt áll. Nem az a kérdés tehát, hogy a játékot mint jelenséget „be kell-e emelnünk” a filozófiába, hanem az, hogy a ma működő játék-mechanizmusok mely hányada őriz még valamit abból a szabadságból, amelyet Schiller, Huizinga és Marcuse a játékhoz kötött – s mely hányadukat kolonizálta a kultúrpar és a digitális tőke. A Frankfurti iskola öröksége tehát nem pusztán a huizingai kultúrtörténeti kiindulópontot egészíti ki, hanem annak kritikai közgazdaságtani és társadalomelméleti háttérét is megalkotja: a játék szabadságfogalma nem adott, hanem folyamatos társadalmi küzdelem tétje.

III. A JÁTÉK MINT AZ IGAZSÁG TAPASZTALATA: GADAMER HERMENEUTIKÁJA

Míg a Frankfurti iskola a játék történeti-társadalmi státuszáról kérdez, Gadamer az *Igazság és módszer* (1960) játék-elemzésében a kérdés ontológiai oldalát világítja meg. Gadamer határozottan szakít azzal a hagyománnyal, amely a játékot a szubjektum egy tevékenységként értelmezi: a játék szubjektuma nem a játékos, hanem maga a játék, amely a játékosok révén teljesítődik (GADAMER 2003 [1960]). A játékos nem ura a játéknak, hanem belesodródik abba: a játék magához vonja, megadja ritmusát, kijelöli mozgásterét, és csak ezen az áron képes a játékos abba „belefeledkezni”, azaz játszani egyáltalán.

E megállapítás döntő jelentőségű az ismeretelmélet számára. Gadamer ugyanis a műalkotás és általában a megértés tapasztalatát a játék modellje szerint értelmezi. Nem az történik, hogy a szubjektum uralja a tárgyat, hanem az, hogy a megértő bevonódik egy olyan mozgásba, amelyben új módon jelenik meg számára a világ. A játék éppen ezért nem a tudományos megismerés alacsonyabb rendű, „nem-komoly” változata, hanem önálló igazság-mód – az az igazság-mód, amelyben a résztvevő nem kívülről szemléli, hanem átéli és együttesen alakítja a játék világát.

E gadameri megközelítésből három következtetés adódik jelen érvelés számára. Először: a játék nem eszköz, hanem közeg – a pedagógiai és terápiás instrumentalizálás tehát legfeljebb a játéktapasztalat egy szűk szegletét ragadja meg, és a játék rehabilitációja éppen az ilyen redukciók ellenében folyhat. Másodszor: a játékban történő megértés és önmegértés irreducibilis, azaz nem helyettesíthető egy elméleti tudással ugyanarról a tárgyról. Harmadszor: a játék kultúraalapozó funkciójának huizingai-marcusei tézisének Gadamer ontológiailag is megalapozza: ha a megértés maga játékszerű szerkezetű, akkor az emberi kultúra egésze – amennyiben értelem-történelem – a játék módusában létezik.

IV. A KORTÁRS LUDOLÓGIA HOZZÁJÁRULÁSAI: SUITS, BOGOST, NGUYEN

A játékköltségvetési kortárs vonalat három kulcsszerző nyitja meg. Bernard Suits *The Grasshopper* (1978, újabb kiadás: 2014) című művében a játékot „önkéntes kísérletnek” (voluntary attempt) nevezi, amellyel „szükségtelen akadályokat” győzünk le (SUITS 2014 [1978]). A suitsi definíció tétje nem a pusztán definíciós tisztaság, hanem a játék kultúrafilozófiai jelentőségének kimunkálása: ha az embert részben az jellemzi, hogy képes szabadon szükségtelen akadályokat vállalni és azokat meghaladni, akkor a játék a szabadság leghatékonyabb iskolája.

Ian Bogost *Persuasive Games* (2007) és *Play Anything* (2016) című munkáiban a játékok „procedurális retorikáját” dolgozza ki: a játékok nem üzeneteken, hanem szabályrendszereken keresztül érvelnek a világ működéséről. Egy játék felépítése önmagában állítást tesz arról, hogy bizonyos cselekvések milyen következményekkel járnak; e proceduralitás Bogostnál a modern politikai gondolkodás egyik alapformájává válik (BOGOST 2007; BOGOST 2016). Bogost megközelítése ugyanakkor szigorú értelemben támasztja alá Huizinga intuícióját is: a játékok nem illusztrálnak kész elméleteket, hanem maguk hoznak létre új típusú argumentatív teret – olyat, amelyet szöveg és beszéd nem helyettesíthet.

C. Thi Nguyen *Games: Agency as Art* (2020) című kötete ennek az érvelési iránynak eddigi legátfogóbb filozófiai kidolgozása. Nguyen tézise szerint a játékok „a cselekvés művészete”: a játékok nem egyszerűen szórakoztatnak, hanem egy ideiglenesen elfogadott értékelési rendszerbe vonnak be, amelyben a játékos kipróbálhatja, mit is jelent másféle célokat, másféle képességeket vagy másféle erényeket követni, mint amit az életében egyébként követ (NGUYEN 2020). A játék Nguyennél egyszerre ismeretelméleti és etikai kísérleti terep: laboratórium, amelyben a cselekvő maga is megnyílik a reinterpretáció előtt.

Összefoglalóan: Suits, Bogost és Nguyen együtt azt a tézist bontakoztatja ki, amelyet Gadamer ontológiai szinten már megfogalmazott és amelyet Huizinga kultúrtörténetileg dokumentált: a játék nem a cselekvés derivátuma, hanem annak egy önálló, privilegizált típusa. A tanulmány vezérfonalának megfelelően azonban hozzá kell tennünk: a Suits–Bogost–Nguyen-vonal egyik jellegzetes korlátja, hogy a játékot elsősorban individuális agency-mintaként értelmezi, és kevésbé foglalkozik azzal, miként szervezi a játék a közösséget és annak önértelmezését. Ezt a hiányt egy hazai kutatási program pótolja, amelyre a következő részben térek rá.

V. A JÁTÉK MINT TÁRSADALMI INNOVÁCIÓ: AGORA ZSUZSANNA PROGRAMJA

A játék filozófiai rehabilitációjának hazai kontextusában különleges súllyal bír Agora Zsuzsanna kutatócsoportjának munkája a Pécsi Tudományegyetem Kultúratudományi, Pedagógusképző és Vidékfejlesztési Karán. Agora – eredetileg a történeti szociálpszichológia és a kollektív narcizmus kutatója – az utóbbi másfél évtizedben szisztematikusan fordult a játékelméletek és a játékpedagógia irányába, abban a felismerésben, hogy a játék nem csupán ismeretátadási eszköz, hanem a közösségi identitás konstitúciójának és reinterpretációjának elsődleges közege (AGORA – RAB 2015).

Agora által vezetett kutatás megfogalmazása alapján a modern társadalom olyan szabályokat kényszerít az individuumra, melyek megnyomorítják, megfosztják az értelmes cselekvés lehetőségétől és ezáltal máltóságától is (ld. frankfurtiak). A játékban azonban a korlátozás nem kívülről ránk kényszerített béklyó, hanem önként vállalt, autonóm döntés eredménye, ami paradox módon épp a szabályok által teszi lehetővé az egyéni kreativitás és a valódi emberi méltóság megélését. Ez a belső szabadság válhat a közösségalkotásának alapjává, ahol a szabályok nem elválasztanak, hanem összekötnek (a szabály nem falként, hanem megtartó hálóként jelenik meg, mert képes megtartani a közösséget).

A játék különleges potenciálja, hogy általa a közösség képessé válik arra, hogy saját problémáiról a valóságban is közösen gondolkodjon. A játék rehabilitációjával ily módon eljuthatunk

a közösségi cselekvőképesség megerősítéséhez, mert a közösség nem elszenvedi a szabályokat, hanem – a játsszó emberhez hasonlóan – közösen és szabadon alkotja meg azokat, azaz nem kényszerként éli meg. A szabály fogalma így a kényszerből a szabadság és autonómia keretévé alakulhat át és a közösség megtartó szövetévé válhat.

A pécsi műhely által vizsgált közösségi játékokban az egyéni méltóság és a közösségi erő egyszerre jelenik meg (a játékosok önként és szabadon vetik alá magukat a játék szabályainak, ez az autonóm döntés válik a közösség valódi belső forrásává --- a társadalmi innováció tehát nem egy felülről jövő kényszer, hanem a „játsszó közösség” belső igénye lehet.

Az *Identitás és Tudás* módszertani innováció, valamint az ebből kifejlesztett *Identitás és lokalitás* táblajáték azt a gadameri-huizingai intuíciót fordítja le empirikus-pedagógiai terminusokra, miszerint a közösség önmegértése mindig játékszerű struktúrában szerveződik. Amikor egy helyi közösség tagjai saját lokális történelmüket táblajáték formájában rekonstruálják, nem pusztán informálódnak, hanem új módon viszonyulnak saját múltjukhoz: a múlt tényei egy olyan cselekvési térbe kerülnek, amelyben alternatív döntések, el nem játszott lehetőségek és vitatható értékelések is megjelenhetnek. Ez pontosan az, amit Nguyen „ideiglenes cselekvői alakot öltésként” elemez – csak éppen nem az individuális, hanem a közösségi emlékezet regiszterében.

A pécsi műhely 2024 decemberében kiírt nemzetközi konferenciafelhívása a *Play and Society: New Opportunities of Social Innovation* címet viseli (Agora 2024). A program filozófiai tétje éppen az, amit jelen dolgozat is képviselni igyekszik: a játék nem egyszerűen tanítási eszköz vagy szabadidős tevékenység, hanem a társadalmi innováció – a közösségi problémamegoldás, az identitás-munka és a demokratikus diszkusszió – egyik legfontosabb terepe. E megközelítés abban különösen értékes, hogy a kortárs nyugati ludológia individualisztikus hajlamával szemben a közösségi-történeti dimenziót erősíti: a játék nem csupán az agency egyéni kísérleti laboratóriuma, hanem a kollektív emlékezet és a társadalmi képzelet fegyvelmezett próbateré is.

Ez a hazai kutatási vonal – Agora Zsuzsanna mellett Rab Virág, valamint a pécsi műhely tágabb köre – így közvetlen dialógusban áll a tanulmányunk által rekonstruált elméleti programmal. A Frankfurter iskola „kultúrpar-kritikája” és Agora közösségi játékprogramja ugyanazt az alapbelátást osztja: a játékot vagy a közösség építi önmaga számára, vagy a piac fogja építeni a közösség helyett. A pécsi műhely e kérdésre egy konkrét – empirikusan tesztelt, kulturálisan lokalizált – választ kínál: a játékot olyan módszertanná kell alakítani, amely képes ellenállni a gamifikáció piaci-technológiai kolonizációjának, miközben megőrzi a játék konstitutív szabadságjellegét.

KONKLÚZIÓ

Az eddigi érvelés alapján megfogalmazható a tézis: a nyugati filozófia játékfelfogásának revíziójára nem tematikus, hanem szisztematikus okokból van szükség. A játék nem egyike a filozófia sok témájának, hanem olyan határfogalom, amely a szabadság, a megismerés és a kultúra ontológiai szerkezetéhez egyaránt közvetlenül hozzáfér. Huizinga történeti-antropológiai belátása, a frankfurter iskola kritikai-történeti diagnózisa, Gadamer ontológiai-hermeneutikai alapvetése, Suits, Bogost és Nguyen kortárs analitikai precizítása, valamint Agora Zsuzsanna és a pécsi műhely közösség- és innovációközpontú empirikus-elméleti programja mind egy irányba mutat: a játék filozófiai rehabilitációjának feladata nem halogatható tovább.

Ennek a rehabilitációnak a tétjei jól körülírhatóak. Első tét a szabadság fogalmának újra-gondolása: a játékközpontú filozófia rákérdez, mennyire marad szabad az ember egy olyan világban, ahol még az úgynevezett szórakozás is munka-jellegű teljesítménymutatókat termel ki. Második tét a megismerés fogalmának újra-gondolása: a gadameri és bogosti belátások szerint a játékban olyan értelem-történet zajlik, amely fogalmi tételmondatokra csak veszteséggel fordítható le. Harmadik tét a közösségi cselekvés újra-gondolása: Agora és munkatársai munkája azt mutatja, hogy a közösség is csak játékos szerkezetű gyakorlatokban képes újra- és újraalkotni magát – és hogy a „játékos szerkezetű gyakorlat” nem szinonim a „gamifikált gyakorlattal”.

A játék filozófiai rehabilitációja tehát nem egy részdiszciplína „belügye”, hanem a filozófia egészének feladata. Olyan vállalkozás ez, amely a kortárs gondolkodás számára megkerülhetetlen, amennyiben az emberi léte, a szabadságra és a megismerésre vonatkozó kérdéseinek mélyéig kíván hatolni – s amely éppen ezért a filozófia tradícióján túl a társadalom- és kultúratudományok, a pedagógia és a közösségfejlesztés számára is releváns új fogalmi kereteket kínál.

IRODALOM

AGORA, ZSUZSANNA – RAB, VIRÁG (2015): Identitás és lokalitás: egy közösségi táblajáték fejlesztése. Kutatószemináriumi beszámoló. In *Horizontok (2). A pedagógusképzés reformjának folytatása. Autonómia és felelősség tanulmánykötetek*. Pécs. 149–155.

AGORA, ZSUZSANNA – GILBERT V., EDIT – RAB, VIRÁG – NEMES-WÉBER, ZSÓFIA – NEMESKÉRI, ZSOLT – ZÁDORI, IVÁN – KLEIN, SÁNDOR (2025): *Edukációs célú társasjátékfejlesztések a Pécsi Tudományegyetemen*. Előadás. Elhangzott a Játék és Társadalom – A társadalmi innováció új lehetőségei című nemzetközi konferencián. Pécsi Tudományegyetem BTK. 2025. május 09.

BENJAMIN, WALTER (1980 [1933]): A mimetikus képességről. In *Angelus Novus. Értekezések, kísérletek, bírálatok*. Ford. Tandori Dezső et al. Budapest, Magyar Helikon.

BOGOST, IAN (2007): *Persuasive Games: The Expressive Power of Videogames*. The MIT Press, Cambridge (Mass.).

BOGOST, IAN (2016): *Play Anything: The Pleasure of Limits, the Uses of Boredom, and the Secret of Games*. New York, Basic Books.

GADAMER, HANS-GEORG (2003 [1960]): *Igazság és módszer. Egy filozófiai hermeneutika vázlata*. Ford. Bonyhai Gábor. Budapest, Osiris Kiadó.

HORKHEIMER, MAX – ADORNO, THEODOR W. (2011 [1947]): *A felvilágosodás dialektikája. Filozófiai töredékek*. Ford. Bayer József et al. Budapest, Atlantisz Kiadó.

HUIZINGA, JOHAN (1944 [1938]): *Homo Ludens. Kísérlet a kultúra játék-elemeinek meghatározására*. Ford. Máthé Klára. Budapest, Athenaeum.

MARCUSE, HERBERT (1990 [1955]): *Eros és civilizáció. Filozófiai kutatások Freud nyomán*. Ford. Somlyó Bálint. Budapest, Európa Könyvkiadó.

NGUYEN, C. THI (2020): *Games: Agency as Art*. New York, Oxford University Press.

SUITS, BERNARD (2014 [1978]): *The Grasshopper: Games, Life and Utopia*. 3rd ed. Peterborough, Broadview Press.

JANCSÁK CSABA PhD, HABIL

jancsak.csaba@szte.hu

egyetemi docens (Szegedi Tudományegyetem)

Tükörszilánkok a buborékokban Állampolgári kompetenciák, új ifjúsági sebezhetőségek és kihívások

Shards of Mirror in Bubbles

– Civic Competencies, New Youth Vulnerabilities, and Challenges



ABSTRACT

This study examines the challenges of digital and political socialization among 21st-century youth, with a focus on new vulnerabilities arising from technological shifts such as AI and algorithmic influence. The author argues that traditional socialization agents (family, school) have been partially replaced by digital platforms where algorithm-driven filter bubbles and echo chambers can isolate young people from authentic social discourse. The paper analyzes shifts in Hungarian political mental culture, noting that the apathy characteristic of previous generations has been replaced by a more active „follower” attitude among today’s youth, who remain highly susceptible to disinformation. Ultimately, the study underscores the necessity of renewing civic education and pedagogical methodologies to safeguard democratic values.

KEY WORDS

youth, youth research, political socialization, civic competencies, digital vulnerability, civilizational shift

DOI 10.14232/belv.2025.ksz.4

<https://doi.org/10.14232/belv.2025.ksz.4>

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article:

Jancsák, Csaba (2025): Tükörszilánkok a buborékokban Állampolgári kompetenciák, új ifjúsági sebezhetőségek és kihívások. *Belvedere Meridionale* vol. 37. no. 1. pp 93-103.

ISSN 1419-0222 (print)

ISSN 2064-5929 (online, pdf)

(Creative Commons) Nevezd meg! – Így add tovább! 4.0 (CC BY-SA 4.0) (Creative Commons) Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0) www.belvedere-meridionale.hu

TÜKÖRCSEREPEK ÉS BUBORÉKOK

A fiatalok referenciakerete a világ, amelyben élnek, ezért az ifjúságkutatás amellett érvel, hogy szükséges a gyermek és ifjúsági korosztályok életvilágának, azaz a fiatalok életmódjának, életstíluscsoportjainak, tanulási, információgyűjtési, kultúrafogyasztási jellemzőiknek, a politikai mentalitáskultúrájának és az ifjúsági szubkultúrák mélyebb, tudományos alapokon nyugvó megértése, mert ezekből a tükörképekből nemcsak azt láthatjuk meg, hogy az adott pillanat-felvétel mit mutat róluk, hanem magáról az adott társadalomról, kultúráról, civilizációról is képet alkothatunk, sőt egyes esetekben bár tükör(cserepek) által homályosan, de a jövőről is (legalább „alapos gyanú” jelleggel), ha máshogy nem is, de hipotetikusán feltételezéseket fogalmazhatunk meg. E tanulmány ez utóbbi továbbgondolását az olvasóra bízta, hiszen a fiatalok rendkívül diverzifikált világának csak szilánkos, töredezett bemutatását vállalhatja. Ennek okán sokkal inkább dilemmák és kérdések alkotják e szöveget, amelyek pontosítására, árnyalására szeretném sarkallni az olvasót. Az esszé címe ezt szeretné kifejezni. Egyúttal utalva Chisholm (2006) javaslatára, amely arra hívja fel a figyelmet, hogy az ifjúságkutatóknak a kutatási eredmények érvényességéhez és a pontos kép megrajzolásához egyre finomabb lencsét vagy új kamerát kell kifejlesztenie.

A gazdasági és politikai válságok, a növekvő szegénység, az új migrációs áramlatok, a technológiai változások (okoseszközök, web2, AI) a globalizáció behatolási szintjének növekedése a tömegmédia befolyásoló szerepének erősödése új sebezhetőségeket jelentenek a gyermek és ifjúsági korosztályok számára (Jancsák 2020). Tanulmányunkban a 21. század első évtizedeiben megjelent ifjúsági sebezhetőségeket az oktatás, a családok és szakpolitikák számára megjelent kihívásokként értelmezzük és a jelenségvilágokat ezek összefüggésrendszerében mutatjuk be.

A technológiai változások következtében megszületett digitális kitétség esetében az okoseszközök és az AI már nem elsősorban információs források, hanem az algoritmikus befolyásolás eszközei is (van Dijk 2013). A platformok visszacsatolási hurkai (lájkok, követők, digitális dopaminfröccsök) torzíthatják az önképet és mentális egészségügyi kockázatokat (függőség, szorongás, FOMO) hordoznak (Fehér et. al. 2023). Ugyanakkor a tömegmédia és a közösségi média kontrolltényezői szerepének eluralkodásával együtt a gyermekek és fiatalok védtelegebbek a dezinformációval és a manipulatív narratívákkal szemben (infotainment, deepfake), ami alapvetően befolyásolja vélekedéseiket és politikai szocializációjukat (Balatoni 2025). A válságok miatti elszegényedés és a migrációs áramlatok az alapvető biztonságérzetet érintik, felerősödik a társadalom (világ)kockázati jellege (Beck 2005).

A kulturális minták transznacionális, ipari jellegű formálódása, egységesülése, illetve a globális fogyasztói trendek által létrejött sztenderdizáció olyan feszültségeket okoz, amellyel a lokális helyi értelmező közösségek kulturális megtartó ereje nélkül a fiatalok nehezen küzdenek

meg. A tradicionális és a transz-történelmi univerzális társadalmi értékek válságba kerülnek és új értékorientációk formálódnak a posztmodern és az új materiális értékek nyomása alatt, amely eredményeként egy sajátos érték-koegzisztencia jelenség születik meg (amelynek legfőbb sajátossága a spontaneitás, a flexibilitás és az instabilitás, az egyes személy értékelő rendszerének válsága, illetve a vallott és a praxisértékek kettéválása és közöttük hasadék kialakulása, annak szélesedése). Mindezek új kihívásokat okoznak a szocializáció, az enkulturáció és ennek következtében a szkené aktorai számára. Egyén és közössége, illetve ezek világának átalakulása azt is jelenti, hogy a fokozódó individualizációval, hajszoltsággal és elbizonytalanodással együtt jár az izolálódás és begubózás növekvő jelenléte az ifjúsági korosztályokban, amelyet az ipar 4.0/5.0 felesősít az ember-gép összeolvadásának, az algoritmusok és szoftverek által vezérelt új emberi életvilág megszületése során.

Az enkulturáció és a szocializáció korábban társadalmi intézményekben, közösségekben, közösségi terekben, közös rituálék során történt. A begubózással a kulturális és értékszocializáció privatizálódik. A kollektív jelentéssel bíró szimbólumokon alapuló nemzeti és közösségi narratívák helyett a fiatalok gyártott szubkulturális szilánkok, nemvalóságos információkból/tudáselemekből épülő buborékok foglyaivá válhatnak, mert csak olyan impulzusok érik őket, amelyek megerősítik a mesterséges világképet (Parisier 2011).

Mivel a közvetlen, fizikai interakciók, face-to-face kapcsolatok száma csökken, a szocializáció jelentős része a digitális térbe helyeződik át. Itt azonban az algoritmusok válnak meghatározó ágensekké. A hagyományos értelmező közösségek (család, baráti közösség) szerepe felértékelődik, de ugyanakkor túl is terhelődik, mert egyszerre kellene szűrniük a digitális zajt és pótolniuk a kieső közösségi élményeket.

Mindezek jelentős hatással vannak a cselekvő állampolgári mentalitáskultúra formálódására (Banaji–Cammaerts 2015, Cammaerts et.al. 2016, Szabó–Susánszky–Oross 2019, Papházi–Oross–Szabó 2024, Déri–Szabó, 2024) és felvetik az állampolgári kompetenciák fejlesztésének, illetve az aktív állampolgárságra nevelés formális, nemformális és informális módszertana megújításának, továbbá a fiatalok aktív participációjának a kihívásokra korszerű válaszokat jelentő kialakítását, létrehozását az iskolai ifjúsági korosztályok számára (Jakab 2019, 2020, Kiss 2020, Jancsák 2024a, 2024b, ld. még Richardson–Milovidov 2023).

A politikai mentalitáskultúra egy társadalom vagy csoport tagjainak a politikai rendszerrel kapcsolatos ismereteit, vélekedéseit, attitűdjeit és értékorientációit jelenti. Olyan, az enkulturáció és a politikai szocializáció által megszülető talapzatot jelent, mélyen gyökerező hátteret, amely meghatározza, hogyan látják a fiatalok a hatalmat, a demokráciát, a saját közéleti szerepüket és a részvételi lehetőségeiket (Varga 1997, Giang 2024).

Az egyén politikai rendszerhez való viszonyulása három rétegből áll (Almond–Verba 1963, Simon 2013), politikai kultúra három alapvető orientációt foglal magába: a kognitív orientáció a személyek a rendszerről szóló ismereteit és vélekedéseit, az affektív orientáció a politikával kapcsolatos érzelmeket (pl. bizalom, elkötelezettség, félelem), az értékelő orientáció a rendszer működéséről kialakult (pl. morális, vagy hatékonysági alapokon nyugvó) nézeteket jelenti (Almond–Verba 1989). Almond és Verba 1963-ban három politikaikultúra-típust a (a parochiális/helyi szintű, az alattvalóit és a részvételit) határoztak meg. A parochiális (közösségi vagy helyi) politikai kultúra legfőbb jellemzője, hogy az egyénnek nincsenek ismeretei a nemzeti politikai rendszerről, és nem is vár tőle semmit. A személy számára a politika kimerül a helyi

közösség (törzs, falu, vallási csoport) ügyeiben. Nincs elkülönült politikai szerep; a törzsfőnök egyszerre politikai, gazdasági és vallási vezető is. Az alattvalói (szubjektív) politikai kultúra sajátossága, hogy személyt passzivitás jellemzi, bár tisztában van a központi kormányzat és az intézmények létezésével. A vélekedés szerint a politika „felülről” jön, ezért, bár az e halmazba tartozó személy ismeri a törvényeket, adót fizet és engedelmeskedik (a rendszer „kimeneti” oldalára koncentrál), de nem hiszi, hogy ő maga aktívan alakíthatná a döntéseket. A részvételi (participációs) politikai kultúra esetében az egyén nemcsak ismeri a rendszert, hanem úgy érzi, hogy lehetősége, joga és kötelessége azt aktívan alakítani. A szerzők hangsúlyozzák, hogy az ideális, demokratikus működést nem a vegytiszta részvételi kultúra, hanem az úgynevezett polgári kultúra szavatolja, amikor az állampolgár aktív, de bíz az intézményekben, és ezért engedelmeskedik is azoknak, amik a politika nem tölti ki az egész életét (parochiális elem). A rendszer stabilitását ez a „vegyület” jelenti tehát.

Árnyalva a képet, Lucian Pye a politikai kultúrát úgy írta le, „azoknak az attitűdöknek, hiedelmeknek és érzelmeknek az összessége, amelyek rendet és jelentést adnak a politikai folyamatnak, és amelyek olyan alapvető feltételezéseket és szabályokat írnak elő, amelyek a politikai rendszerben a viselkedést vezérlik.” (Pye 1994: 15, 1965: 7)

A magyar politikai mentalitás egyik gyakran emlegetett sajátossága az „erős állam – gyenge civil társadalom” dinamikája, amely a nehéz háztízakban magunkkal cipelt kádári örökségre (az 1956-os megtorlások utáni „alkura” és az abból fakadó alattvalói mentalításra) utal. De ebben a terhes örökségben már nem érintettek a mai fiatalok.

A korábbi generációk (a szülők, nagyszülők) körében tömeges jelenségnek mondható, családi szocializációból fakadó, politikától való elidegenedettség – úgy tűnik – a közéleti témák iránti érdeklődés fokozódásával – napjaink fiataljai esetében már a múlté. Ennek okát abban kereshetjük, hogy a tradicionális befolyásoló tényezők (egyház, állam, család, hagyományos tömegmédia) kontrolltényezői szerepe háttérbe szorult és helyüket átveszik/átvették a kortárs csoportok véleményvezérei, az influencerek és az újmédia (FaceBook, Twitter, Tik Tok, Instagram, Netflix, Spotify, YouTube), amely új típusú „értelmező” közösséget hoz létre: a követőkét. Az új típusú állampolgár: a követő. A követő olyan személy, aki valamilyen módon kapcsolódik egy másik emberhez vagy csoporthoz, annak nyomában halad és annak céljait, értékeit vagy tevékenységét támogatja.

2013-ban megjelent Ifjúsági korosztályok korszakváltásban című könyvemben egy kulturális korszakváltásra utaló jelenségvilágról írtam. „Napjaink ifjúsága egy kulturális korszakváltás utáni ifjúság. [...] A »gőré« a körükben főnököt jelent (és nem mezőgazdasági termények tárolásának helyét), a »posztolni« szót nem kötik a közrendőr feladatvégzéséhez, a »parázna« számukra a félne szinonimája (nem pedig egy ledér házastárs). [...] Az ifjúság világát mélységében megérteni akaró szakembereknek azt tanítják ezek a fogalomváltások, információhiányok, hogy a napjaink emberi civilizációját összetartó értékek egy része szempontjából új és sok esetben tapasztalatokon kívüli „érveket” kell találnunk a fiataloknak az értékek, normák, törvények átadásának-ávételének sikeréhez (csak néhány példa a sok közül: a döntési és szólásszabadság, az emberi humánus, az igazság, az élet, az emberi jogok, a törvények előtti egyenlőség, a béke). Ugyanakkor arra is utal mindez, hogy az ifjúságügy nagyobb figyelmet kell szenteljen például a kooperativitás, a szolidaritás, az emberi jogok, az állampolgári kompetenciák iskolán kívüli nevelés tereinek, melyek a nem-formális

módszertanok szerint az »érzékenyítés« feladatát az informális tanulás során hatékonyabban vállalhatják, mint a tantermi órák. [...] Mindez jól mutatja az ifjúság világának internethez való kötöttségét, ami arra a problémavilágra is utal, amely az internet – sok esetben töredezett, hiányos, vagy torzított, hibás – információinak, világképének valóságosnak, igaznak érvényesnek való elfogadásából következik. A fiatalok körében tapasztalható értékválság/értékváltás legjellemzőbb tünete a sikeresség (a pénzügyi sikeresség, gazdagság fogalmára szűkített speciális értelmű) át- és/vagy felértékelődése (a boldogság tartalmának átalakulásával) és a nemi szerepek átalakulása, konfliktusa. A tömegmédia krédójának embere a sikeres fiatal felnőtt, ugyanakkor ez a kép (a mesterségesen létrehozott referenciacsoport) a teljesítmény relativizálásával, irigységgel, haraggal párosulhat (»Ezt én is meg tudnám csinálni«; »Én sem vagyok kevesebb nála«). A férfi mintákban megjelent a metroszexualitás (feminin, érzékeny férfitípus), ugyanakkor a női mintákat módosította a keménység, a határozottság, a harciasság, a karrier, a teljesítmény eszményítése és a »keep smiling« életérzés állandó »boldogsága«.” (Jancsák 2013:67–69)

Napjainkban civilizációs korszakváltás zajlik, a technicizálódással együtt monopolizálódnak a munkahelyek, az AI használatának kiterjedésével eltűnnek egyes évezredekben keresztül az emberhez, az emberi gondolkodáshoz kapcsolódó feladatok, egy személy (avagy az AI) két-három (egyelőre még kérdés, hogy ezer vagy millió) másik személy munkáját végzi el. Mindez a generációk tucatjai által megőrzött emberi arcélt is megváltoztatja. (Nagy László költő mondta egy vele készült portréfilmben, arra a kérdésre, hogy „Mi üzensz azoknak, akik száz év múlva, vagy ötszáz év múlva ülnek szemben veled?” válaszul: „Ha lesz emberi arcuk egyáltalán, akkor csókolom őket.” Nagy 1975)

A 2016-os évektől 13-14 éves általános iskolás tanulók és 17-18 éves középiskolások körében a kollektív emlékezet megmaradásának/megőrzésének tématerületén folytatott kutatásaink (Jancsák 2020) új nemzedéki sajátosságokat jelenítettek meg előttünk (az egykori válaszadó fiatalok ma 22-23 és 26-27 évesek),

- a történelemtől való elidegenedettséget, a történelmi empátia hiányát,
- a személyes történelemről szóló narratívák és percepciók idősebb generációk által a fiatalabb generációknak való elbeszélésének hiányát,
- a családtörténetek eltűnését,
- a kollektív/nemzeti emlékezet kiüresedését és eltűnését,
- a történelmi múltban gyökerező transz-történelmi univerzális értékek válságát,
- egy posztmodern értékváltást (pl. a hagyomány helyett a jelen pillanat, a hűség helyett a flexibilitás értékének preferálását),
- és az idősebb generációk tapasztalata, illetve az oktatási tartalmak (iskolai tudás, műveltség) helyett a „semmi sem igaz” instabilitását,
- az internetes véleményvezérek, influencerek befolyásoló szerepének felerősödését (a felnőtt generációval szemben).

Egy sajátosan harsány (a jelen kapitalizmus által „tudatosnak” nevelt fogyasztói) magabiztossággal társulva, mindez azzal a veszéllyel jár, hogy létrejön az újmédia által a követő elé

tárt „másfél perces valóságmagyarázatok”-ra épülő és az azok alapján megszülető, ugyanakkor határozott vélekedések (elhatározások) folyamatosan formálódó/átalakuló folyékony intelligenciája. Így az egy burokból lévők által közösen megélt, elfogadott, szimbolikus, legitimnek tekintett (ám hibás, hamis, hazug) „tudás” alakul ki és erősödik meg az ifjúsági korosztályokban. Az újmédia terének véleményvezérei és a követők mint aktorok, cselekvő részesei lesznek infotainment magzatburok, a véleménybuborék és a visszhangkamrák mesterséges világából fakadó elérhetőségi (Kahneman–Tversky 1973, Kahneman–Slovic–Tversky 1982, Kahneman 2013) és lehorgonyzási heurisztikáknak (Stephens-Davidowitz 2028, Phillips 2020) (és ugyanakkor annak elszenvedői is ők maguk). Mindez a tudatosnak vélt fogyasztói társadalom lefelé tartó tudatlansági spirálját hozza létre.

Ha egy fiatal a TikTokon vagy Instagramon folyamatosan csak egyféle politikai véleménynyel vagy politikai cselekvések képeivel találkozhat, az elérhetőségi heurisztika következtében azt fogja hinni, hogy az egész populáció (társadalom, ország,) éppen ugyanígy gondolkodik, hiszen ezek a példák vannak a tudata előterében. Sőt, az első benyomás válik a személy számára a valóság mentális képévé, az első politikai információ vagy véleményvezéri állítás, amivel egy fiatal egy témában találkozhat, „horgonyként” szolgál. Ha ez eléggé erős, hitelessé válik a számára és minden későbbi érvelés ehhez fog majd hasonlítani. (Például a közvélemény-kutatások esetében, ha egy fiatal azt a hírt kapja, hogy egy párt támogatottsága 50%, ez a szám lesz a horgony. Ha a következő mérés 45%-ot mutat, azt „bukásként” éli meg, míg ha a horgony 40% lett volna, a 45%-ot „hatalmas sikernek” látná.)

Danielle Draper & Sabine Neschke 2023-ban publikálta a véleményeket formáló algoritmusok kettős természetéről szóló tanulmányát. E műben azt hangsúlyozták, hogy (1.) a digitális biztonság és a felhasználói élmény biztosítása és fokozása mellett (2.) komoly társadalmi és pszichológiai kockázatokat is hordoznak. A kidolgozók szempontjai szerint üzemelő algoritmusok egyfelől segítenek a fiataloknak közösséget találni, összekötik a hasonló értékrendű embereket, biztonságos teret hoznak létre, szűrik a veszélyes tartalmakat, gátat szabnak a gyűlöletbeszédnek és a grafikus erőszaknak, másfelől (éppen a felsoroltak miatt) az online szólás-szabadság szempontjából veszélyeket is hordoznak, mert fennállhat a túlmódorálás (pl. téves törlések) és a politikai cenzúra veszélye, ami elhallgattathat kisebbségi véleményeket, továbbá az algoritmusok a szenzációhajhász és megosztó híreket részesítik előnyben (algoritmikus felértékelés), ami véleménybuborékokat és ideológiai szegregációt okoz, miközben fokozza a társadalmi aktivizmust. Mivel az algoritmusokat emberek tanítják, átvehetik az emberi előítéleteket és fokozhatják a manipulációt. (A tanulmány kitér az amerikai Section 230 szabályozásra is, amely megvédi a platformokat a felelősségre vonástól a felhasználói tartalomért. Napjainkban is vita tárgya, hogy ez a védelem megillessse-e az algoritmusok által generált vagy ajánlott tartalmakat is.) Draper és Neschke hangsúlyozza a transzparencia fontosságát és a „fekete doboz probléma” feloldását, azt tehát, hogy a döntéshozók, a szabályozók, a kutatók és a felhasználók mélyebben is átlássák, mi alapján hoznak döntéseket az algoritmusok.

Nézzünk egy konkrét példát a fiatalok körében leginkább követett egyik platform esetében! A TikTok rendszerének első fázisa az alkalmazáson belüli aktivitás monitorozását foglalja magában. A felhasználói interakciókat (azaz a posztokat és fiókokat, amelyeket a felhasználó kedvel, hozzászól és követ) figyelembe veszik a „Neked” oldal létrehozásához, amely egy személyre szabott tartalomfolyam, mely pontosan és aktuálisan igazodik a felhasználó interakcióihoz.

Az ehhez vezető út kezdetén, már az első regisztrációkor népszerűsített videókat kínál a felhasználóknak a kezdőoldalukon, hogy megkapják „elsődleges kedveléseiket”. Attól a pillanattól kezdve, hogy a felhasználó letölti az alkalmazást, ha interakcióba lép olyan posztokkal, amelyek a politikai spektrumon is elhelyezkednek, a jövőbeli hírfolyama is ezt fogja követni. Egy bejegyzés feliratait, hangjait és hashtagjeit (tartalominformációk) a felhasználókat a saját politikai visszhangkamrájukba zárják. A TikTok figyeli az egyes bejegyzések feliratait és hashtagjeit, amelyekkel a felhasználó kapcsolatba lép, így az olyan kommentárt tartalmazó feliratokat tartalmazó bejegyzések, amelyek egy politikai párthoz kötődnek, tovább befolyásolják a „Neked” oldalt. (Valenzuela 2022)

Magyarországi viszonylatban Szávai Petra saját kutatása alapján utal arra a jelenségre, hogy „egyes hírfogyasztók, vagy akár teljes csoportok – különböző okok miatt, mint a médiapiac eltorzult kínálata, vagy a közösségi média algoritmusai – bezáródnak nézőpontjuk és véleményeik »buborékába«, vagyis nem találkoznak a sajátjuktól eltérő szempontokkal és információkkal. (Szávai 2024. 3.) Szávai kiemeli, hogy „mindegyik hírbuborék csoportból a másik résztvevők esetében pedig egyértelműen a tudatos elzárkózás volt megfigyelhető.” (Szávai 2024. 21.) A szerző hangsúlyozza, hogy bár a társadalomkutatás szerint tény, hogy a pártpreferencia és a hírfogyasztás közötti kapcsolat áll fenn „az azonban, hogy melyik következik melyikből, nem állapítható meg az eddig használt módszertanokkal”. (Szávai 2024. 22.)

A hazai kutatóintézetek (Ifjúságkutató Intézet, Political Capital, Társadalomkutató Intézet) elemzései szerint a politikai érdeklődés növekedik a fiatalok körében, a közvetlen részvételi formák (pl. demonstrációk, civil kezdeményezések) népszerűbbek a párttagságnál és a generáció tagjai kritikusan tekintenek a demokrácia működésére. A magyarországi fiatalok (15–35 éves korosztály) politikai mentalitáskultúráját a 2020-as évektől a növekvő (nem a hagyományos terekben, hanem leginkább a virtuális térben zajló) politikai aktivitás, a markáns digitális orientáció és a hagyományos intézményekkel szembeni kritikus attitűd jellemzi. Míg a korosztály esetében korábban az apátia és a passzivitás volt a meghatározó sztereotípiája (a felnőtt világ részéről, illetve a hagyományos módszertanokat alkalmazó kutatások szerint), napjainkra talán ez a generáció lett az ország egyik legaktívabb választói csoportja.

Mivel az ifjúsági korosztályok számára az elsődleges információforrás az internet és a közösségi média és kiemelkedő az influencerek véleményformáló ereje, ezért fokozottan ki vannak téve a digitális térben terjedő álhíreknek és dezinformációnak.

„A(z) idősebb korosztályhoz képest) politikailag kevésbé aktív fiatalok körében az elmúlt években fokozatosan erősödött az érdeklődés a politika és a közéleti ügyek iránt. Egyre többen követnek ilyen témájú híreket, és több időt szánnak tájékozódásra, mint korábban. Ezzel párhuzamosan a politikai szereplők is egyre inkább felismerik a fiatal generáció szerepét a szavazótábor bővítésében és fenntartásában. A kedvező tendencia árnyoldala, hogy a fiatalok egyre nagyobb mértékben ki vannak téve a politikai célú dezinformációnak is – beleértve a valós információkon alapuló, de azokból manipulatíván összerakott narratívákra építő, úgynevezett kártékony információt is. Minél fiatalabb valaki, annál inkább közösségimédia-csatornákon keresztül jut információhoz. Ugyanakkor éppen ezek a platformok azok, ahol a dezinformáció és a félrevezető tartalmak a leginkább akadálymentesen terjednek. A fiatalok körében is erőteljesen jelen van a tényekkel és a hírforrásokkal kapcsolatos

bizonytalanság, amelyet a „tényrelativizmus” jelenségeként írhatunk le. A fiatalok körében bár erős az igény arra, hogy ellenőrizhessék a kétséges hitelességű információkat, mégsem veszik sokan a fáradságot, hogy éljenek a rendelkezésükre álló eszközökkel. Bár a fiatalok igyekeznek elhítni magukkal, hogy hatékonyan védekeznek a dezinformáció ellen, a 2023–2024-es kutatások ezt nem támasztják alá. A fiatal válaszadók körében számos olyan állítás elfogadottsága magas, amelyek dezinformációs narratívák részét képezik.” (Political Capital 2025)

SEBEZHETŐSÉGEK MINT KIHÍVÁSOK

Az influencerek hírgyártása, az újmédia mémcunamija, a politikai profilozás, az algoritmusok szerinti szűrés és specifikálás mélyrehatóan formálja a fiatalok valóságérzékelését és állampolgári mentalitáskultúráját (digitális aktivizmus) a következők szerint:

1. követővé teszik a fogyasztót, korlátozzák a felhasználó információhozzáférési és tudásszerzési jogát.

A nem transzparens, ismeretlen szempontok szerint szűrt, cenzúrázott, és a követő elé tárt tartalmak, illetve a hatalmas mennyiségű, gyakran ellenőrizhetetlen forrásból származó tartalom megnehezíti a tények és a vélemények megkülönböztetését.

2. véleménybuborékok és visszhangkamrák „cellájába” zárják

Az algoritmusok elsősorban olyan híreket és nézeteket mutatnak, amelyek megerősítik a felhasználó meglévő politikai meggyőződését. A fiatalok ritkábban találkoznak eltérő nézőpontokkal, ami csökkenti a nyitottságot a vitára, a toleranciára és ezért hajlamossá válnak a saját buborékból érkező információt igaznak, az azon kívül pedig hamisnak vagy propagandának tekinteni. A közéleti és társadalmi párbeszéd helyét párhuzamos, egymással nem érintkező (mindenben elkülönülő) „valóságok” veszik át.

3. aláássák a demokratikus intézményekbe vetett bizalmat, és a közéleti szereplők, a politikai médiatérbe került aktív állampolgárok jó hírnévhez való jogát, személyiségi jogait.

A fiatalok, bár technológiailag képzettek, politikai szempontból sebezhetőbbek az álhírekkel, manipulatív és jogsértő tartalmakkal szemben és könnyebben válnak annak megosztóivá, terjesztőivé.

4. fokozzák az agressziót és az érzelmek befolyásolta polarizációt, izolálódást, begubózást

A platformok az érzelmileg telített, megosztó tartalmakat részesítik előnyben, mivel ezek generálnak nagyobb elköteleződést. A polarizáció mesterségesen kialakított és vezérelt identitások mentén is zajlik, melynek lényegi eleme a „másként gondolkodók” ellenfélnek, sőt ellenségnek tekintése, dehumanizálása, gúnyolása (pl. mémekkel). A szenzációhajhász, vagy radikális (pl. tabudöntő, normasértő, bántó) üzenetek nagyobb elérést kapnak, a mérsékelt/mérsékeltőbb vélekedések háttérbe kerülnek és eltűnnek. Az iskolai ifjúsági korosztályok esetében fokozódik az internetes bántalmazás, véleménymegtorlás (kiközösítés – exclusion, „lángháború” – flaming, befeketítés – denigration).

A gyermek és ifjúsági korosztályok nevelésével, oktatásával foglalkozó szakembereknek, az ifjúságügyi fejlesztő szakembereknek, az ifjúságkutatóknak, a szakmapolitikákban résztvevőknek, de általánosságban a politikából és a politikáért élőknek is, nemkülönben a politikától és közélettől távolságot tartó személyeknek, továbbá a hagyományos és az újmédia üzemeltetőinek, és legfőképpen a szülői generációknak, családoknak közös felelőssége, hogy az univerzális társadalmi értékeket magáénak valló, múltunk-kultúránk elemeit ismerő és azt alkotó módon értelmező, tudatos és cselekvő állampolgári szerepekre készítse fel a fiatalokat, illetve támogassa az erre való felkészülésüket, ne hagyja magukra őket.

Mert „*ki szegheti szárnyát az élet tavaszkorában azon lelkesedésnek, mely eget kér, hol megégeti ugyan néha magát, melynek híját azonban fiatal kebelben semmi a világon nem pótolhatja ki; mert az isteni szikrának nincs szurrogátuma. S jaj, százszorta jaj azon fiatalnak, kinek lelke testében mindig megfért.*” (Széchenyi 1842)

FELHASZNÁLT IRODALOM

ALMOND, G. A. – VERBA, S. (1989) [1963]: The Civic Culture. Political attitudes and democracy in five nations. Sage

BALATONI M. (2025). Az újmédia hatása a fiatalok ismereteire és állampolgári attitűdjére. In: Hanák, Zs. – Lengyelne Molnár T. – Révész-Kiszela K. – Simándi Sz. – Szűts Z. – Szűts-Novák R. (szerk.) *Az oktatás időszerű narratívumai*. Debreceni Egyetemi Kiadó, HERA, 193–201.

BANAJI, SH. – CAMMAERTS, B. (2015): Citizens of nowhere land. Youth and news consumption in Europe. *Journalism Studies*, 2015, Vol. 16, No. 1, 115–132, <http://dx.doi.org/10.1080/1461670X.2014.890340>

BAUER B. – SZABÓ A. (2011): *Arctalan (?) nemzedék*. Budapest, NCSSZI

BAYER J. (2002): *A politikatudomány alapjai*. Budapest, Napvilág Kiadó

BECK, U. (2008). *Világkockázat-társadalom*. Szeged, Belvedere Meridionale

CAMMAERTS, B. – BRUTER, M. – BANAJI, SH. – HARRISON, S. – ANSTEAD, N. (2016): *Youth Participation in Democratic Life. Stories of Hope and Disillusion*. Palgrave Macmillan

CHISHOLM, L. (2006): Élesebb lencse vagy új kamera. In: Gábor K. & Jancsák Cs (2006): *Ifjúságpszichológia*. Szeged, Belvedere Meridionale, 117–154.

DÉRI A. – SZABÓ A. (2024): A politikai részvétel diskurzusai a magyar fiatalok körében. *Pólusok*, 4(2), 95–118. 10.15170/PSK.2024.05.01.07

DRAPER, D. – NESCHKE S. 2023. The Pros and Cons of Social Media Algorithms. *Bipartisan Policy Center* https://www.bipartisanpolicy.org/wp-content/uploads/2023/10/BPC_Tech-Algorithm-Tradeoffs_R01.pdf

FEHÉR, A. – FEJES, É. – KAPUS, K. – JANCsÁK, Cs. – NAGY, G. D. – HORVÁTH, L. A. – TIBOLD, A. – FEHÉR, G. (2023): The association of problematic usage of the internet with burnout, depression, insomnia, and quality of life among Hungarian high school students. *Frontiers in Public Health* 11No.-1167308. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2023.1167308>

GIANG, N. (2024): Political culture: A literature review. *Journal of Thu Dau Mot University* 6(2):168–178 DOI:10.37550/tdmu.EJS/2024.02.542

Ifjúságkutató Intézet = <https://ifjusagkutatoiintezet.hu/>

JAKAB GY. (2019): *Bevezetés az iskolai demokratikus állampolgári nevelés integrációs problémáinak diszkurzív vizsgálatába*. Doktori (PhD) értekezés. PTE

JAKAB GY. (2020): Az iskolai állampolgári nevelés – a különböző pedagógiai kultúrákban és az ifjúságszociológiai kutatásokban. *Új Pedagógiai Szemle* 70:1-2. 114–132.

JANCSÁK Cs. [szerk.] (2011): *Az európai fiatalok világa a 21. század elején*. Belvedere Meridionale

JANCSÁK Cs. – KÁTAI G. (2012): Youth Services, Participation of Youth - Youth Policy in Hungary (2006–2012). *Belvedere Meridionale* 25:4. 88–100.

Jancsák Cs. (2013): *Ifjúsági korosztályok korszakváltásban*. Új Mandátum

JANCSÁK Cs. (2020). Családtörténetek hiánya, történelemtől elidegenedett nemzedék, új ifjúsági sebezhetőségek és történelemtanítás. *Magyar Tudomány*, 181.évf. 8.sz. 1014–1021. DOI: 10.1556/2065.181.2020.8.2

JANCSÁK Cs. (2024a): Képviselőt, érdekképviselőt, buliszervezés középfolon (?): A tanulók vélekedései a diákönkormányzat feladatairól. In: Pusztai G. – Engler Á. – HRABÉCZY, A. – BENCZE Á. (szerk.) *Mesterség és intelligencia az oktatáskutatásban*. Debrecen, CHERD, 255–267.

JANCSÁK, Cs. (2024b): A középiskolások vélekedései az iskolai diákönkormányzat feladat- és szerepvállalásában való részvételtől. In: Jancsák, Cs. (szerk.): *Táguló perspektívák*. Szeged, Belvedere Meridionale, 51–67.

KAHNEMAN D., & TVERSKY, A. (1973): Availability: A Heuristic for Judging Frequency and Probability. *Cognitive Psychology*, 5, 207–232. [https://doi.org/10.1016/0010-0285\(73\)90033-9](https://doi.org/10.1016/0010-0285(73)90033-9)

KAHNEMAN, D. (2013): *Gyors és lassú gondolkodás*. HVG Press

KAHNEMAN, D., SLOVIC, P., & TVERSKY, A. (ed.) (2013) [1982]: *Judgment under Uncertainty: Heuristics and Biases*. Cambridge University Press.

KÁTAI G. (2006): *Gondolatok az ifjúságpolitikáról és eszközeiről*. Szeged, Belvedere Meridionale

KISS M. R. (szerk.) (2020): *Így tanítom: Innovatív módszertani megoldások a fiatalok társadalmi szerepekre való felkészítésében V*. Budapest, Barankovics István Alapítvány

Magyar Társadalomkutató Intézet = <https://tarsadalomkutato.hu/>

NAGY L. költővel készült filminterjú (1975) Riporter: Kósa Csaba. <https://www.youtube.com/watch?v=1laQ7hFBLMc>

PAPHÁZI V. – OROSS D. – SZABÓ A. (2024): Felébred-e az alvó polgár?: A racionálisan lázadó magyár fiatalok 2023 őszén. In: Papházi V. – Oross D. – Szabó A. (szerk.): *Csendes? Mozgalmi?: Miként jellemezhető a magyar ifjúság a 21. században*. Budapest: NIT

PARISER, E. (2011). *The Filter Bubble: What the Internet Is Hiding from You*. Penguin Press

PHILLIPS, TOM (2020) [2018]: *A világ hülyéi. Hogyan cseszett el mindig mindent az emberiség.* Budapest, Athenaeum. 25–30.

Political Capital (2025): Érdeklődő, de kiszolgáltatott: a fiatalok viszonya a politikai (dez) információkhoz https://politicalcapital.hu/hirek.php?article_read=1&article_id=3511 [2025.03.26.]

Political Capital = <https://politicalcapital.hu/>

PYE, L. W. (2015) [1965] Introduction: Political Culture and Political Development. In: Pye L. W. és Verba. S. (ed.): *Political Culture and Political Development.* Princeton University Press. 3–26.

RICHARDSON, J. – MILOVIDOV, E. (2023): *Digital Citizenship Education Handbook. Being online, Well-being online, Rights online.* Council of Europe Education department. <https://www.coe.int/en/web/education/-/digital-citizenship-education-handbook>

Section230 = <https://www.congress.gov/crs-product/R46751>

SIMON J. (2013): Alávetett társadalom vagy polgári társadalom? Miért gyengék a demokratikus politikai kultúra pillérei Magyarországon? *Polgári Szemle* Vol.9. 2013/1-2. 40–71

SIURALA, L. (é.n.): *A European framework for youth policy.* Directorate of Youth and Sport, Council of Europe Publishing

SOMLAI P. (1992): Elméletek a szocializációról. In: Somlai Péter [szerk.]: *Értékrendek és társadalmi-kulturális változások.* Budapest, ELTE, 5–61

SOMLAI P. (1997): *Szocializáció.* Budapest, Corvina

STEPHENS-DAVIDOWITZ, S. (2019) [2017]: *Mindenki hazudik. Az vagy, amire kattintasz.* Budapest, Athenaeum

SZABÓ A. – SUSÁNSZKY P. – OROSS D. (2019) [szerk.]: *Mások vagy ugyanolyanok? A hallgatók politikai aktivitása, politikai orientációja Magyarországon.* Szeged, Belvedere Meridionale

SZÁVAI P. (2024): *Buborékok és visszhangkamrák a magyar nyilvánosságban. Egy hírmédia-repertoár megközelítés.* Doktori értekezés tézisei. PTE. <https://pea.lib.pte.hu/server/api/core/bitstreams/e40bc73a-59cc-49eb-9bbb-45934b828f3c/content>

SZÉCHENYI I. (1842): *A magyar akadémia körül.* <https://mek.oszk.hu/01000/01072/01072.htm>

VALENZUELA, B. (2022): *The Weapon of the Century: Contemporary Politics Through the TikTok Algorithm.* <https://harvardpolitics.com/tiktok-politics-algorithm/>

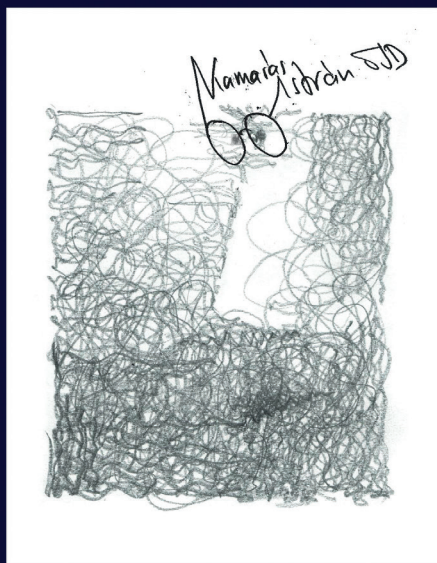
VAN DIJCK, J. (2013). *The Culture of Connectivity.* Oxford University Press

VARGA T. (1997): A politikai kultúra fogalma és értelmezései a magyar politikatudományban. (1997) *Politikatudományi Szemle.* VI. vol. 1997/3. 133–158

MEGJELENT!
KAPHATÓ A KIADÓNÁL:
terjesztes@belvedere.meridionale.hu

Friesz-Kovács Kamilla
Kamarás István OJD

Az ember csak úgy belepottyan
a történelembe



Egy szociológus élettörténete

MEGJELENT!
KAPHATÓ A KIADÓNÁL:
terjesztes@belvedere.meridionale.hu

Támba Renátó

A TÖVISHÚZÓTÓL AZ ÚTTÖRŐKIG

Gyermekkortörténeti
ikonográfiai tanulmányok



